

історії, що дозволить зрозуміти як, коли і який вплив розвиток транспорту та шляхів сполучення мав на суспільство. Якщо в Давньому Римі транспорт розвивався залежно від потреб держави, то на наших давніх теренах розвиток транспорту міг слугувати тим поштовхом, із якого розпочалось формування державності. Вже в пам'ятці літописання Київської Русі "Повість минулих літ" зустрічаємо опис шляху. У своїй роботі Н. Павлов-Сильванський, аналізуючи відому торгівельну або городову теорію Соловйова, виникнення порядку Київського часу, робить висновок, що в VIII ст. великі міжнародні торгівельні шляхи з Півночі на Південь проходять по річній лінії водо розділу Дніпро – Волхов. Під впливом постійного торгівельного руху виникають великі торгівельні городища, пункти складування товарів для вивезення [2].

На території сучасної України початок правового впливу князя на діяльність щодо створення й утримання шляхів сполучення відноситься до часів старокиївської держави. У законодавстві тих часів зустрічаються норми, що регламентують розмір податку на будівництво і ремонт мостів (ст. 97 Статуту Володимира Мономаха). Є також факти, які свідчать про наявність у Київській Русі шляхів сполучення постійного використання. Так, Ярослав Мудрий, "з'єднавши шлюбними узами сімох своїх дітей з представниками правлячих династій різних європейських країн, здійснював дальні весільні подорожі у Францію, Норвегію, Візантію тощо" [9, с. 14].

У Київській Русі правовідносини, що виникали та існували в різних галузях права, спиралися на звичаї. Це саме стосувалося і транспортних правовідносин. Правовідносини у кораблебудівництві, морській та річковій торгівлі, перевезенню вантажів суходелом спиралися на звичаї пращурів. Особливо це стосувалося вирішення спорів в суді. Пізніше звичаї почали закріплюватися у князівському законодавстві та договорах Київської Русі з Візантією й іншими тогочасними країнами. Багато оригіналів писаних законодавчих джерел не збереглося до сьогодні, проте ми знаємо про них із тогочасних документів, що зберігаються у різних архівах та музеях світу. Із них стає відомо, що починаючи із IX ст. існувала висока "берегового права", яка в європейських країнах виникла на багато століть пізніше [8, с. 29-30].

Про те слід відзначити, що не зважаючи на суттєву прогресивність тогочасного правового регулювання транспортної та торгівельної діяльності доля саме пасажирських перевезень була дуже незначною порівняно із перевезенням товарів та інших вантажів. Це зумовлювалося специфікою народного господарства та побудовою тогочасного суспільства.

Дослідивши розвиток правового регулювання пасажирських перевезень стає очевидним провідна роль України в даній сфері, обумовлена її географічним розташуванням. В наш час, коли розвиток суспільства в цілому та технічне вдосконалення транспортних засобів зробило перевезення пасажирів значущою сферою народного господарства України, її роль як транзитної держави тільки збільшується, що зумовлює необхідність проведення подальшого вдосконалення державного регулювання як транспортних відносин взагалі, так і перевезення пасажирів окремо.

Література:

1. В. Ковальов Історія розвитку і становлення транспортної безпеки / Ковальов В.[Електронний ресурс].– Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/DeVr/2010_5/fail/Kovaljov.pdf
2. О.В. Пєфтєв Становлення та розвиток законодавства України про автомобільний транспорт / Пєфтєв О.В. [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Nashp/2009_4/Peftiev.pdf
3. Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишневецька та ін.; за ред. М.Л. Шелухіна.– К.: Вид. Дім "ІнЮре", 2008.– 896 с.
4. Медведєв Д.К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом: Дисс. на здобуття наук. ступ. кандидата юрид. наук / 12.00.07 – теорія управління; адміністративне право і процес, фінансове право; інформаційне право.– Донецьк, 2010.– 204 с.

УДК 35.073.573 (043.2)

Макєєва О.М.
старший викладач,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОВА КУЛЬТУРА УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Наукове дослідження сучасного стану правової культури учасників дорожнього руху має як теоретичну, так і практичну цінність, насамперед, з огляду на вагоме значення транспортних правовідносин та специфіку їх соціальних проявів. Безпека дорожнього руху є однією з актуальних проблем, що стоїть перед більшістю держав. Щорічно у світі в дорожніх аваріях гине 1,2 млн. осіб і близько 50 млн. отримують травми. Прогнози свідчать, що ці цифри зростуть приблизно на 65% протя-

гом наступних 20 років, якщо не будуть здійснюватися належні попереджувальні заходи [1, с. 1]. Згідно Доповіді ВООЗ "Про стан безпеки дорожнього руху в світі" за показником смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) Україна посідає п'яте місце в Європі. Такий стан справ зумовлює наукове дослідження теоретичних аспектів забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, правової свідомості та правової культури його учасників як способу попередження вчинення правопорушень на автотранспорті. До того ж в Україні учасникам дорожнього руху притаманний правовий нігілізм та свідоме ігнорування Правил дорожнього руху.

Відповідно до Закону України "Про дорожній рух" учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху належать водії та пасажери транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин [2].

Ефективне забезпечення безпеки дорожнього руху не можна досягти лише в рамках основної діяльності центральних органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування. Найоптимальнішим вбачається створення єдиного планово-регулювального, науково-методичного, координаційного та контрольного центру, наділеного достатніми повноваженнями щодо організації взаємодії всіх органів державної влади України в цій сфері [3, с.2]. Так, у "Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року" було наголошено на забезпеченні підвищення рівня правосвідомості та правової культури учасників дорожнього руху [4, с. 38].

Правова культура учасників дорожнього руху передбачає знання законодавства, його дотримання, уміння застосовувати на практиці. Змістом правової культури є правосвідомість і правове мислення учасників дорожнього руху, їх правомірна поведінка. Показником правової культури учасників є права активність, позитивне ставлення до права, переконаність в необхідності правових норм, здійснення заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху. Важливим у правовій культурі є не лише дотримання норм чинного законодавства, але й знання своїх прав, вміння себе грамотно захистити та не дати ошукати. Адже не секрет, що часто водії стають жертвами шахраїв та окремих працівників відповідних органів.

Правосвідомість учасників дорожнього руху характеризує ставлення особи до правових явищ, виступає як система поглядів, переконань, уявлень, оцінок, настроїв і почуттів, що спрямована на встановлення тако-

го правового режиму, який гарантував би безпечну реалізацію прав і обов'язків під час дорожнього руху, повну безпеку його учасників. У сучасному українському суспільстві наявне фактичне ігнорування учасниками дорожнього руху чинного законодавства, що є результатом низької правової культури та культури поведінки на дорогах, безвідповідальності та правового нігілізму.

В Україні відношення кількості загиблих у ДТП на 1 млн. автомобілів у 7 разів більше, ніж в ЄС і США, і у 10 разів більше, ніж у Японії. Кількість загиблих на 1 млрд. автомобіле-кілометрів в Україні – 97, в Німеччині – 14, в Швеції – 8. Тяжкість наслідків ДТП в Україні в 1,5 – 5 разів вища. Найбільш поширеними причинами ДТП є наїзди на пішоходів і зіткнення автомобілів. При цьому приблизно $\frac{3}{4}$ ДТП відбуваються з вини водіїв, а $\frac{1}{4}$ – з вини пішоходів. Серед причин порушення правил дорожнього руху – низький рівень правосвідомості та правової культури його учасників, що впливає на практичну поведінку особи на дорозі.

Факторами підвищення правосвідомості та правової культури учасників дорожнього руху є: систематичне застосування роз'яснювальної роботи про чинне законодавство у галузі дорожнього руху, активний громадський вплив на учасників дорожнього руху, пріоритет профілактики протиправних дій учасників дорожнього руху над юридичною відповідальністю, зниження карального компонента правового впливу держави, розширення використання загально соціальних заходів впливу на підвищення рівня правосвідомості та правової культури учасників дорожнього руху, удосконалення взаємин між правоохоронними органами й учасниками дорожнього руху [5, с. 6].

Отже, високий рівень правової культури учасників дорожнього руху є однією із умов, що забезпечить попередження виникнення правопорушень на автотранспорті. Належний стан правосвідомості та правової культури, культури поведінки на дорозі учасників дорожнього руху є однією з головних передумов забезпечення безпеки дорожнього руху.

Література

1. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма: резюме.– Женева: ВООЗ, 2004.– 15 с.
2. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. // Відомості Верховної Ради України.– 1993.– № 31.– Ст. 338.
3. Бесчастний В. М., Собакарь А. О. Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації / В. М. Бесчастний, А. О. Собакарь // Віче.– 2010.– № 4.– С. 2 – 5.

4. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 20.08 2012 року// Офіційний вісник України.– 2012.– № 63.

5. Міленін О. Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху : Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.01 / О.Л. Міленін; Нац. ун-т внутр. справ.– Х., 2001.– 19 с.

УДК 340.11: 656.7.073.42.004.162 (043.2)

Миронець О.М.,
старший викладач,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ФУНКЦІЇ ПРАВА (ІНФОРМАЦІЙНА, ОРІЄНТАЦІЙНА, ВИХОВНА) ТА ВТРАТА БАГАЖУ ПРИ АВІАПЕРЕВЕЗЕННІ

Перевезення багажу авіатранспортом регулюється Конвенцією по уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року (далі по тексту – Конвенція), Повітряним кодексом України від 19 травня 2011 року та Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджених Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 216 від 23 квітня 2010 року (далі по тексту – Правила).

Відповідно до частини 2 статті 17 глави III Конвенції перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку знищення, утрати або пошкодження зареєстрованого багажу, лише за умови, що випадок, який став причиною знищення, утрати або пошкодження багажу, мав місце на борту повітряного судна або тоді, коли перевізник був відповідальним за збереження зареєстрованого багажу. Однак перевізник не несе відповідальності за пошкодження багажу внаслідок його дефекту, якостей чи вади. Стосовно незареєстрованого багажу, у тому числі особистих речей пасажирів, перевізник несе відповідальність, якщо шкода заподіяна з його вини або з вини його службовців чи агентів [1]. Вказана вище норма дублюється у частині 2 глави 1 розділу XXIX Правил [2].

Згідно з частиною 3 статті 17 глави III Конвенції [1], а також частиною 2 глави 1 розділу XXIX Правил [2] якщо перевізник визнає втрату зареєстрованого багажу або якщо зареєстрований багаж не прибув після закінчення 21 дня з дати, коли він повинен був прибути, пасажир може пред'явити перевізнику вимоги, що випливають з договору перевезення.

Відповідно до частини 2 статті 22 глави III Конвенції відповідальність

перевізника у випадку знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу обмежується сумою 1000 спеціальних прав запозичення стосовно кожного пасажирів, за винятком випадків, коли пасажир зробив у момент передачі зареєстрованого багажу перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір, якщо це необхідно. У цьому випадку перевізник зобов'язаний сплатити суму, що не перевищує заявленої суми, якщо він не доведе, що ця сума перевищує дійсну заінтересованість пасажирів в доставці [1].

Згідно з частиною 2 статті 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки в перевезенні зареєстрованого багажу для міжнародних рейсів обмежується сумою 1131 СПЗ стосовно кожного пасажирів. Для рейсів у межах України відповідальність перевізника становить: 20 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) за один кілограм брутто в разі втрати, пошкодження чи нестачі усього або частини зареєстрованого багажу; 400 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) на пасажирів за ручну поклажу та іншу власність пасажирів, що перебуває під контролем пасажирів протягом польоту; 50 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) у разі затримки в перевезенні багажу. Якщо вага багажу не записана в багажній квитанції, то вважається, що загальна вага зареєстрованого багажу не перевищує відповідної ваги багажу для безкоштовного провезення за відповідним маршрутом та класом обслуговування і сума компенсації розраховується з урахуванням цього. Відповідно до 3 статті 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника у разі перевезення багажу із заявленою цінністю визначається сумою заявленої цінності багажу [2].

На основі вказаного вище можна зробити висновок про наявність законодавчого регулювання відповідальності авіаперевізника за втрату чи пошкодження багажу. Важливим є виконання правом своїх функцій, а особливо інформаційної, орієнтаційної та виховної, у ситуації, коли багаж пасажирів втрачено. Саме за ефективного здійснення зазначених функцій права пасажирів може чітко знати про власні дії з метою максимально убезпечити себе від втрати багажу під час авіаперевезення, а також про власну поведінку у випадку втрати багажу.

Завжди необхідно пам'ятати, що перевезення багажу пов'язане з ризиком його випадкової втрати. Саме тому не варто перевозити як багаж грошові кошти, дорогі речі, а також документи, які неможливо відновити. Необхідно обов'язково перевірити справність застібок сумок, валіз. Обов'язково потрібно упевнитись перед здаванням багажу, що багажні ідентифікаційні бирки з попередніх поїздок видалено, так як стара бирка може спричинити пересилання багажу не в те місце у випадку втра-