

других видов техники, которые исполняют постановление судьи о лишении права управления трактором, самоходной машиной или другими видами техники.

7. Должностные лица инспекции по безопасности судоходства, которые исполняют постановления о лишении права управления судами.

8. Должностные лица органов, осуществляющих государственный надзор за соблюдением правил пользования судами (в том числе маломерными), которые исполняют постановление судьи о лишении права управления судном (в том числе маломерным).

9. Должностные лица органов, осуществляющих государственный надзор за связью, которые исполняют постановление судьи о лишении права на эксплуатацию радиоэлектронных средств или высокочастотных устройств.

10. Должностные лица органов, уполномоченных в области охраны, контроля и регулирования использования объектов животного мира, отнесенных к охотничьим ресурсам, и среды их обитания, которые исполняют постановление судьи о лишении права осуществлять охоту.

11. Должностные лица пограничных органов, которые исполняют постановление судьи о выдворении за пределы Российской Федерации иностранного гражданина или лица без гражданства (при совершении административных правонарушений, предусмотренных частью 2 статьи 18.1 частью 2 статьи 18.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях) [1].

Включение в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях указанных выше новаций послужит усилению охраны прав и законных интересов субъектов исполнения административных наказаний.

Литература

1. Комментарии к кодексу РФ об административных правонарушениях – под редакцией Ю.М.Козлова Электронная версия:

<http://www.vuzlib.org/beta3/html/1/29203/29220/>

2. Максимов И.В. Административные наказания. / И. Максимов – М.: Норма, 2009.– 464с.

УДК 347.824.2 (043.2)

Артемюк Л.Г.,
асистент,

Національний авіаційний університет, Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТИ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ І БАГАЖУ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Державна політика становлення та розвитку транспортного комплексу України передбачає забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях, створення сприятливих умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту всіх форм власності та входження транспортного комплексу України до європейської і світової транспортної системи.

Договір повітряного перевезення це угода щодо транспортування товарів повітряним транспортом, у тому числі період, коли товари перебувають під контролем повітряного перевізника. Правом на здійснення господарської і комерційної діяльності в галузі авіації може володіти кожна юридична або фізична особа, яка займається експлуатацією, технічним обслуговуванням, ремонтом, виробництвом, розробленням та іншою діяльністю у сфері авіаційної техніки й одержала ліцензію.

Даний договір належить до двосторонніх договорів, оскільки його зміст становить сукупність прав та обов'язків сторін. За юридичними ознаками договір перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом є двостороннім, консенсуальним і реальним, відплатним. Що стосується консенсуальності та реальності договору, то у випадку перевезення пасажирів він є консенсуальним, оскільки вважається укладеним з моменту досягнення згоди між сторонами, що посвідчується видачею пасажиру квитка. При перевезенні багажу договір є реальним, оскільки договір набуває чинності з моменту здачі багажу перевізникові. Як будь-який з договорів перевезення, договір перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом є оплатним, оскільки одним із обов'язків пасажирів є оплата послуг з перевезення.

Предметом транспортних правовідносин завжди є діяльність з надання послуг. Як зазначає В.В. Луць, головною особливістю договорів про надання послуг, на відміну від договорів про виконання робіт, є те, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка надає послуги. Корисний ефект такої діяльності не виступає у вигляді певного досяжного матеріалізованого результату, як це має місце у підрядних договорах, а полягає у самому процесі надання послуги.

Відповідно до ст. 6 Закону України "Про транспорт" перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, портами (пристанями), автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами.

Діяльність користувачів повітряного простору України, в тому числі в галузі повітряних перевезень, регулюється Повітряним кодексом України, Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, затв. наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 23.04.2010 р. № 216 та іншими нормативними актами.

Слід зазначити, що повітряні перевезення – це ліцензований вид діяльності. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг із перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом затверджені наказом Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва Міністерства транспорту України 26.11.2001 р. № 139/821.

Відповідно до п. 1.6. Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг із перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом ліцензії видаються на здійснення господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом. Господарська діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом включає в себе такі види послуг: надання послуг з перевезення пасажирів повітряним транспортом (виконання регулярних та/або чартерних польотів); надання послуг з перевезення вантажів повітряним транспортом (виконання регулярних та/або чартерних польотів).

Перевезення пасажирів і багажу підтверджується укладенням відповідного договору перевезення. Відповідно до ч. 1 ст. 910 ЦК України за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу – також за його провезення.

Згідно ст. 60 Повітряного кодексу України кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами). Документами на перевезення є: квиток – при перевезенні пасажирів; багажна квитанція – при переве-

зенні речей пасажирів як багажу; відповідні документи – при перевезенні вантажів, пошти та інших предметів.

Договори про перевезення пасажирів укладаються усно. Доказом укладення договору є пасажирський квиток. Проте, як вважає В.В. Луць, квиток не можна вважати письмовою формою договору, оскільки на ньому немає підписів сторін. Іноді договір перевезення укладається шляхом вчинення конклюдентних дій без видачі квитка (наприклад, опускання жетона в касу метро, відкритого для проїзду пасажирів [6, с. 504].

При здаванні пасажиром багажу до перевезення зміст договору пасажирського перевезення доповнюється умовами перевезення багажу. Правила перевезень на окремих видах транспорту містять докладні вказівки у відношенні порядку перевезень багажу: перелік заборонених до перевезення багажем предметів, гранична вага і розмір перевезених багажем речей, особливості перевезень окремих видів багажу і т. ін. [7, с. 750].

Що стосується перевезень пасажирів і багажу повітряним транспортом, то відповідно до Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу пасажирський квиток та багажна квитанція є підтвердженням укладення договору про перевезення та відображають його умови. Відсутність, помилковість в оформленні або втрата квитка та багажної квитанції не впливають на дійсність договору перевезення.

Умови договору перевезення, що додаються до квитка, не повинні суперечити Монреальській або Варшавській конвенції залежно від того, яка з цих конвенцій застосовується, та Правилам повітряних перевезень пасажирів і багажу.

Зокрема відповідно до ст. 3 Монреальської Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень для перевезення пасажирів оформляється індивідуальний або груповий перевізний документ, який містить: зазначення пунктів відправлення й призначення; якщо пункти відправлення й призначення знаходяться на території однієї й тієї самої держави-сторони, а одна чи декілька передбачених зупинок знаходяться на території іншої держави, – призначення, принаймні, однієї такої зупинки.

Перевізник надає пасажирів багажу ідентифікаційну бирку на кожне місце зареєстрованого багажу. Пасажирів надається письмове повідомлення про те, що у випадку застосування цієї Конвенції вона визначає й може обмежувати відповідальність перевізників у випадку смерті або тілесного ушкодження особи та у випадку знищення, втрати, пошкодження багажу або затримки його доставки.

На практиці існує чимало питань, пов'язаних з перевезенням пасажирів і багажу, які вимагають подальшого наукового дослідження а законодавчого врегулювання.

Література

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень // Міжнародний документ від 28.05.1999:[Електронний ресурс] // Режим доступу до джерела:
http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_594
2. Повітряний кодекс України // Закон, Кодекс від 04.05.1993 № 3167-XII // [Електронний ресурс] // Режим доступу до джерела:
<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3167-12>
3. Закон України "Про транспорт" // Закон від 10.11.1994 № 232/94-ВР // [Електронний ресурс] // Режим доступу до джерела:
<http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>

УДК 656.071.3+930.24(043.2)

Бородін І.Л.,
д.ю.н., професор,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ДЕРЖАВНА АВТОМОБІЛЬНА ІНСПЕКЦІЯ (ІСТОРІЯ СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ В НОРМАТИВНИХ АКТАХ)

Державна автомобільна інспекція СРСР (далі – ДАІ) була створена в системі Центрального управління шосейних і ґрунтових доріг та автомобільного транспорту при РНК СРСР як орган державного нагляду за експлуатацією автомобільного транспорту. Вона здійснювала переважно функції технічної інспекції. Згідно з постановою РНК СРСР від 3 березня 1936 р. №424 Державтоінспекція увійшла до складу Головного управління робітничо-селянської міліції НКВС СРСР, а постановою РНК СРСР від 3 червня 1936 р. №1182 було затверджене Положення про Державну автомобільну інспекцію.

Поступово органи ДАІ наділялись повноваженнями щодо здійснення контролю та нагляду, а співробітники ДАІ мали право притягати до відповідальності порушників встановлених правил. Головні напрямки і зміст діяльності щодо попередження аварійності на транспорті були визначені постановою Ради міністрів СРСР "Про підвищення безпеки руху в містах, інших населених пунктах і на автомобільних дорогах" (листопад 1967 р.).

У 1969 році у СРСР та УРСР були створені підрозділи з організації руху. Повноваження щодо попередження дорожньо-транспортних подій, оперативного впливу на процес дорожнього руху та поведінку його учасників було надано дорожньо-патрульній службі (ДПС). Дорожньо-патрульна служба входила до складу міських та районних органів внутрішніх справ. Державтоінспектори і спеціальні інспектори дорожнього нагляду були підпорядковані відповідним органам внутрішніх справ невеликими групами або по одній штатній одиниці. Наказом МВС СРСР № 348 від 2 березня 1969 р. "Про недоліки планування в органах внутрішніх справ і заходи щодо поліпшення цієї роботи", а також методичними рекомендаціями штабу МВС СРСР № 21/5-2690 – 1976 р. було впорядковане планування діяльності підрозділів ДПС, що дало змогу зосередити увагу на вирішенні невідкладних злочинних та перспективних питань, забезпечити ритмічність у роботі, створити умови для ефективного використання всіх існуючих засобів і для широкої взаємодії з автопідприємствами, організаціями, закладами і громадськістю у питаннях забезпечення дорожнього руху.

В Наставі по дорожньо-патрульній службі (п.2.5.2.) (введена у дію наказом МВС СРСР №340 від 20 листопада 1979 р.) був передбачений спеціальний розділ з планування роботи підрозділів, в якому передбачалося, що в плани роботи включатимуться заходи з вивчення та впровадження передових форм та методів роботи інших підрозділів ДПС ДАІ МВС, УВС.

У 1972 році при відділах (управліннях) внутрішніх справ виконкомів міських Рад стали створюватися спеціалізовані монтажні-експлуатаційні підрозділи Державтоінспекції (СМЕП) (відповідно до постанови Ради міністрів СРСР № 539 від 20 серпня 1972 р. "Про додаткові заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху"). Основним завданням СМЕП стало встановлення, експлуатація і впровадження сучасних технічних засобів регулювання дорожнього руху. Такі засоби впроваджувались під керівництвом підрозділів дорожнього нагляду. На основі вивчення шляхових умов і становища аварійності у місті працівниками служб дорожнього нагляду встановлювався графік чергування співробітників СМЕП. Слід зазначити, що співробітниками ДАІ (в основному – ДПС) накладалось більше половини адміністративних стягнень, які застосовувались органами внутрішніх справ.

10 серпня 1978 року постановою Ради міністрів СРСР було затверджено Положення про Державну автомобільну інспекцію, яким встановлювались правове положення, система, основні завдання та повноваження інспекції. Цим Положенням скасовувалось прийняте на початку