

Необхідність проведення реформування публічної адміністрації зумовлена невідповідністю чинної системи органів виконавчої влади та місцевого самоврядування принципам демократії, європейським стандартам та їх надмірною централізацією.

«Відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103, на Укртрансбезпеку покладено завдання щодо здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті, забезпечення надання адміністративних послуг, проведення розслідувань аварій та катастроф на транспорті, нормативно-правове забезпечення безпеки на транспорті тощо.

Основними завданнями Укртрансбезпеки передбачено здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті та надання у передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері морського та річкового транспорту».(3)

Однак, необхідно зосередити увагу на тому що ряд справ розглядаються в судовому порядку, так як Укртрансбезпека не є єдиним органом що має виключну компетенцію в порядку розгляду справ. Отже, потрібно належним чином організувати спостереження за працівниками на морських транспортах, а також ввести зміни у законодавстві, щоб посилити нагляд за додержанням законів.

Бібліографічні посилання:

1. Про транспорт : закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>
2. https://protocol.ua/ua/kodeks_ukraini_pro_administrativni_pravoporushennya_stattya_130_1/
3. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті Кабінет Міністрів України; Постанова, Положення від 11.02.2015 № 103.

Антропов Богдан Олегович,

курсант другого курсу факультету
підготовки фахівців для органів
досудового розслідування
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ
Науковий керівник:

Юніна Марина Петрівна,

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного права та процесу
факультету підготовки фахівців для підрозділів
кримінальної поліції Дніпропетровського
державного університету внутрішніх справ

**ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ДОТРИМАННЯ УМОВ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ У СУЧАСНИХ УМОВАХ**

Для задоволення своїх потреб люди вступають у різноманітні суспільні відносини. Переважна більшість таких суспільних відносин регулюється правовими нормами, зокрема, нормами цивільного права. Наприклад, відносини між перевізником та пасажиром, що виникають на підставі укладення договору перевезення, регулюються цілою низкою статей Цивільного кодексу. Учасники договору перевезення які мають права та обов'язки сподіваються на дотримання та захист своїх прав та інтересів, а також якісного та безпечного переміщення. Наразі досить часто їх сподівання не справджуються, адже все частішими стають випадки порушення прав пасажирів, техніки безпеки під час перевезення пасажирів, що є грубим порушенням правил дорожнього руху. Саме тому ця тема є актуальною, оскільки, в наш час я, як і більшість людей, користуюсь послугами автовокзалів для більш швидкого та зручного переміщення по своєму місту, іншим областям, містам, а також іншим країнам.

РОЛЬ ПРИВАТНОГО ПРАВА УКРАЇНИ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРАВ ЛЮДИНИ

Договір перевезення пасажирів та багажу – це договір, за яким одна із сторін (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажира) 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 у разі здавання багажу – також за його перевезення. Але під час однієї поїздки я спостерігав як водій зупинявся не за маршрутом для посадки інших людей, коли вже не має місця в автобусі і люди, які не мали квитка, просто платили готівкою водієві за проїзд і їхали стоячи. Проаналізувавши ситуацію, можна дійти висновку про те, що вказані дії порушують права пасажира, передбачені статтею 911 ЦКУ «Права пасажира», а саме: пасажир повинен одержати місце у транспортному засобі згідно з придбаним квитком. А також таке перевезення пасажирів суперечить Правилам дорожнього руху які затверджені Кабінетом Міністрів, і тому є небезпечним оскільки пасажир у транспортному засобі не мають обладнаних місць для сидіння, вони можуть заважати водієві керувати транспортним засобом, обмежувати оглядовість, а бо під час екстреної ситуації завдати великої шкоди здоров'ю та життю собі або іншим.[1, 214 с]

Зокрема, вказана ситуація стає підставою для накладення на водія та власника автотранспорту адміністративної відповідальності за статтею 133-1 КоАП «Адміністративне правопорушення, порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом»: здійснення регулярних перевезень пасажирів на постійних маршрутах без укладення договору на перевезення пасажирів автомобільним транспортом або без паспорта маршруту, що тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб, громадян-суб'єктів підприємницької діяльності в розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [4].

Однак наразі, на жаль, прибуток від таких «безквиткових» пасажирів набагато більший, ніж розмір штрафу. Розмір штрафів в Україні порівняно з іншими розвиненими країнами є невеликим. Наприклад, у Польщі до порушення встановлених прав пасажирів і правил дорожнього руху ставляться серйозно і суворо карають відповідно до законів, і щоб у водіїв не було бажання порушувати вище зазначене, ввели великі штрафи. Посилаючись на посібник створений для громадян України « Основні правила дорожнього руху в Польщі», які дещо відрізняються від українських, деякими дорожніми знаками, а також штрафами. Штраф за перевезення стоячи або за перевищеної кількості пасажирів складає по 100 злотих за пасажира, а це майже 650 гривень, і втрата водійських прав на три місяці. Наразі спостерігається велика різниця наслідків порушення Правил дорожнього руху України порівняно із Польськими правилами дорожнього руху [3].

Щоб вирішити цю проблему, на мою думку, потрібно підвищувати рівень правової свідомості, адже у наш час спостерігається правова необізнаність і люди не знають своїх прав та способів їх захисту. Також проводити інструктаж перед рейсом для водіїв, щоб довести до їх відома, що на них покладається відповідальність за життя та здоров'я пасажирів, а перевезення пасажирів без квитка та, відповідно, визначеного місця, є небезпечним. Також для більш ефективного впливу на водіїв необхідно переглянути та збільшити штрафи за порушення правил дорожнього та порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом. В автобусах оновити або створити пам'ятки щодо інформації про небезпечність проїзду стоячи та без квитка, також пам'ятки, в яких наведені дані про певний рівень відповідальності згідно чинного законодавства. Додатковою пропозицією є збільшення кількості автобусів, тобто введення додаткових рейсів, щоб люди могли отримати у транспортному засобі місця для сидіння, що буде сприяти безпечності перевезення пасажирів.

Бібліографічні посилання:

1. Цивільний Кодекс України: станом на 21.10.2019 р. Харків: Право, 2018. 214 с.
2. Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України № 553 в редакції від 11.07.2019 р. Дніпро: Моноліт. 2019.
3. Основні правила дорожнього руху в Польщі станом на 21.08.2019 р. Посібник для громадян України. URL: [http:// grupaspectrum.eu/ blog/2019/08/21/правила-дорожнього-руху-в-польщі/](http://grupaspectrum.eu/blog/2019/08/21/правила-дорожнього-руху-в-польщі/)
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення: в редакції від 02.11.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

5. Договори в сфері транспорту. Загальна характеристика. URL: http://pidruchniki.com/80009/pravo/dogovori_sferi_transportu (дата звернення: 27.10.2019).

Алізаде Пері Асіф кизи,
студентка першого курсу юридичного факультету
Дніпровського національного університету імені
О. Гончара
Науковий керівник:
Щербина Євген Миколайович,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри цивільного, трудового та
господарського права Дніпровського
національного університету імені О. Гончара

МІФИ ТА РЕАЛІЇ ЗЕМЕЛЬНОЇ РЕФОРМИ

Питання земель країни турбували України ще з давніх часів, під час поділу території. Наразі знову піднімається питання земель країни, тільки у новому аспекті, хоча для когось і в старому. Отже, в Україні діє мораторій на продаж земель сільськогосподарського призначення вже протягом 15 років. Його було продовжено вже 7 разів.

Варто зазначити цікаві факти про мораторій земель в Україні:

- Нашій земельній реформі 25 років – це світовий рекорд, який донедавна тримала Мексика – 23 роки.
- 96% відсотків сільськогосподарських земель підпадають під дію мораторію. З яких 68% земель у власності селян – пайовиків.
- Померло до 1 млн власників паїв, за роки реформи вони не встигли скористатися своєю власністю: не залишили спадкоємців або спадкоємці не оформили права через дорогу процедуру успадкування.

Від цікавих фактів до цікавих міфів:

1. Ринок землі відбере землю у селян

Земля вже належить українцям відповідно до статті 13 Основного закону: «Земля, її надра, атмосферне повітря, водні та інші природні ресурси, які знаходяться в межах території України, природні ресурси її континентального шельфу, виключної (морської) економічної зони є об'єктами права власності Українського народу. Від імені Українського народу права власника здійснюють органи державної влади та органи місцевого самоврядування в межах, визначених цією Конституцією.»

68% (27,7 мільйонів гектарів) земель належить селянам – пайовикам. Створення ринку землі жодним чином не вплине на права власності громадян. Хоча ні, вплине, вони зможуть реалізувати усі свої права, також право на продаж.

Заборона користуватися своєю власністю належним чином в усіх її проявах це ознака недемократичної держави. Така заборона існує в Конго, Венесуелі, Куба, Північна Корея та Таджикистані, не досить вдалі приклади для наслідування. В той же час ринок землі існує в усіх інших високо розвинутих країнах, навіть США, їх ринок землі відкритий вже досить довго але ніхто штати ще не розібрав по шматочкам землі.

2. Земля буде коштувати копійки

Якщо вже розбиратися, то це зараз вона приносить копійки. За підрахунками аналітиків проекту «Підтримка реформ у сільському господарстві та земельних відносин в Україні», наразі власники земельних ділянок отримують за неї у 12 разів менше ніж могли.

На сьогодні близько 60% сільськогосподарських земель, обробляється орендарями. Коштовність оренди повинна сягати 455 доларів за гектар замість 37 сьогоднішніх. Така дешева коштовність характеризується через: мораторій на продаж землі, роздроблена власність землі, поганий доступ до капіталу.