

КОНСТИТУЦІЙНЕ ТА МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 347:658.788

Н. П. Бортник

Навчально-науковий інститут права та психології
Національного університету “Львівська політехніка”,
д-р юрид. наук, доц.,
завідувач кафедри адміністративного та інформаційного права,

С. С. Єсімов

Навчально-науковий інститут права та психології
Національного університету “Львівська політехніка”,
канд. юрид. наук, доц.,
доц. кафедри адміністративного та інформаційного права

ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ

© Бортник Н. П., Єсімов С. С., 2014

Порушуються теоретичні аспекти адаптації національного транспортного законодавства до вимог Європейського Союзу у контексті договору перевезення пасажирів та багажу у міжнародному приватному праві, окремі аспекти нормативно-правового регулювання відповідальності у сфері перевезень пасажирів та багажу, вибір юрисдикційного органу для розгляду спору, який виник у цій сфері.

Ключові слова: договір перевезення, пасажир, багаж, міжнародне перевезення, відповідальність, спір.

Н. П. Бортник, С. С. Єсімов

ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА И БАГАЖА В МЕЖДУНАРОДНОМ ЧАСТНОМ ПРАВЕ

Поднимаются теоретические аспекты адаптации национального транспортного законодательства к требованиям Европейского Союза в контексте договора перевозки пассажира и багажа в международном частном праве, отдельные аспекты нормативно-правового регулирования ответственности в сфере перевозок пассажира и багажа, выбор юрисдикционного органа для рассмотрения спора, который возник в этой сфере.

Ключевые слова: договор перевозки, пассажир, багаж, международные перевозки, ответственность, спор.

N. P. Bortnyk, S. S. Yesimov

CONTRACT OF CARRIAGE PASSENGER AND BAGGAGE IN PRIVATE INTERNATIONAL LAW

The article raised the theoretical aspects of adaptation of national transport legislation with the European Union in the context of the contract of carriage of passengers and baggage

in private international law, some aspects of legal regulation in the sphere of responsibility of passenger and baggage, choice of jurisdictions for a dispute which arose in the specific field.

Key words: contract of carriage of passengers, baggage, international transportation, responsibility spores.

Постановка проблеми. У сучасних умовах інтенсивних міжнародних інтеграційних процесів в економічній сфері важлива роль належить транспорту. Міжнародні перевезення виступають однією зі сполучних ланок між економіками держав, окремих регіонів і континентів, забезпечуючи активний розвиток міжнародної торгівлі. Сьогодні міжнародне транспортне право як галузь міжнародного приватного права становить комплекс правових норм, що містяться у національному законодавстві, міжнародних договорах, звичаях і регулює зобов'язальні відносини з перевезення вантажів, пасажирів і багажу у міжнародному сполученні. В умовах адаптації національного законодавства до законодавства Європейського Союзу у транспортній сфері дослідження договору перевезення пасажирів та багажу у міжнародному приватному праві набуває актуальності.

Аналіз досліджень вказаної проблеми. В умовах інтеграційних процесів України в Європейський Союз правове регулювання транспортної діяльності має бути одним із пріоритетних напрямів у вдосконаленні системи законодавства України. Питання правового регулювання приватноправових угод, зокрема угоди з міжнародного приватного права, і договірних відносин, включаючи і відносини з перевезення з урахуванням останніх тенденцій щодо зміни законодавства, розглядали роботи: І. В. Булгакова, В. К. Гіжєвський, Е. Ф. Демський, Л. В. Єрофєєнко, Д. В. Зеркалов, Г. М. Кірка, О. В. Клепікова, В. В. Лазечко, В. В. Мішук, В. І. Муравйов, О. М. Пшінько, В. Й. Развадовський, А. О. Собакар, О. Б. Субтельний, Р. Я. Тюрін, Н. Л. Шелухин, Ф. П. Шульженко, Л. Векаш, П. Вінклер фон Моренфельс, П. Гійо, І. Дерен, В. Езе, М. Иссад, М. Келлер, Х. Кетц, Дж. Колльєр, Дж. Кордеро, П. Лялів, У. Магнус, П. Норт, Л. Раапе, Ч. Санфіліппо, К. Сір, Т. Хартлі, К. Цвайгерт, Б. Ченг, Дж. Чешир, Х. Шак та ін.

Мета роботи – виробити теоретичні підходи до визначення окремих аспектів договорів перевезення пасажирів та багажу з урахуванням положень міжнародного приватного права у контексті адаптації національного транспортного законодавства до вимог Європейського Союзу.

Виклад основного матеріалу. Необхідно зазначити, що сьогодні Україна є учасницею багатьох транспортних конвенцій. При отриманні та відправленні зовнішньоторговельних вантажів фізичні та юридичні особи керуються положеннями цих конвенцій. Їхні норми, на відміну від норм конвенцій в галузі міжнародної купівлі-продажу товарів, мають імперативний характер. Саме ж міжнародне транспортне право має чітко виражену галузеву структуру, в основі якої лежить використання того чи іншого виду транспорту, отже, ми можемо говорити про міжнародне приватне морське, повітряне, автомобільне та залізничне право. Необхідно зауважити, що вищезазначені галузі міжнародного транспортного права необхідно чітко відмежовувати від суміжних з ними по суті і подібних за назвою галузей міжнародного публічного права, таких як міжнародне морське, повітряне, автомобільне, залізничне право [1, с. 178].

Натомість необхідно зазначити, що під міжнародним перевезенням пасажирів розуміється таке перевезення, за якого пасажирів перетинають кордон держави та переміщуються через територію більше ніж однієї держави [2, с. 7]. У цьому зв'язку важко погодитися з визначенням міжнародного перевезення, яке сформульоване у національній науці транспортного права, де йдеться про те, що міжнародні перевезення – це перевезення між двома і більше державами, які виконуються на умовах, що встановлені укладеними цими державами міжнародними угодами. Таке визначення буде справедливим лише для частини міжнародних перевезень, хоча і доволі значної.

Варто зауважити, що у багатьох випадках міжнародне перевезення не підпорядковується міжнародним угодам держав, через територію яких таке перевезення здійснюється, однак при цьому воно не перестає бути міжнародним, оскільки пасажир переміщується через територію кількох держав. За відсутності міжнародних угод, учасником яких є ці держави, перевезення підпорядковується національному законодавству із застосуванням колізійних норм.

Юридична кваліфікація договору міжнародного перевезення пасажирів та багажу різними видами транспорту характеризується відомим “розщепленням”, натомість його можна позначити як зовнішньоекономічну операцію лише з позиції однієї сторони – перевізника. Саме він здійснює підприємницькі дії, надаючи послуги пасажирів, який, своєю чергою, виступає як споживач послуги та не проводить комерційної діяльності. Реалізація комерційних операцій лежить цілком на плечах перевізника (пов’язаних з ним інших транспортних організацій), але ніяк не на пасажирів. У договірних відносинах сторін є лише одне комерційне підприємство, причому далеко не обов’язково воно має перебувати в країні іншій, ніж держава, з якою пов’язаний пасажир. Окрім того, здебільшого пасажир укладає договір перевезення якраз з тим перевізником, який має комерційне підприємство саме в його країні, тобто в державі постійного місця проживання пасажирів. Отже, договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу лише для перевізника підпадає під визначення зовнішньоекономічної угоди, тому точнішою представляється кваліфікація договору міжнародного перевезення як міжнародної угоди, здійсненої у межах транскордонного господарського обігу.

Сучасне міжнародне регулювання виходить з необхідності юридичної однаковості в забезпеченні захисту інтересів споживачів під час міжнародних перевезень пасажирів і багажу на різних видах транспорту, а також справедливої компенсації на основі принципу повноти відшкодування збитків, формуючого компенсаторно-відновну функцію приватного права. Цей принцип повинен гармонійно поєднуватися із встановленням меж відповідальності перевізника під час міжнародних перевезень пасажирів і багажу. Інструментом такої гармонізації може виступати підвищення меж відповідальності перевізника у міжнародних угодах і введення дворівневої системи відповідальності перевізника, що дає змогу поєднувати об’єктивну і винну відповідальність. Принцип повноти відшкодування збитків означає отримання результату, який якнайповніше відповідає інтересам пасажирів як слабкої сторони у договорі.

Уніфікація матеріально-правових норм, що регулюють міжнародне перевезення пасажирів і багажу на різних видах транспорту, пододала множинність відмінностей у транспортній документації, вимогах до квитків і багажних квитанцій, способах відшкодування збитку, порядку пред’явлення претензій з перевезення, вирішення спорів між перевізником і пасажиром. Однак уніфікації піддалася лише частина правил міжнародних перевезень.

Укладання та виконання договору міжнародного перевезення пасажирів та багажу і раніше регулювалося колізійними нормами міжнародного приватного права та визначеним відповідно до них національним законодавством [3, с. 45]. Отже, національно-правові норми, що регулюють перевезення пасажирів і багажу на різних видах транспорту, повинні бути сформульовані якнай-детальніше. Наприклад, на морському виді транспорту у чинному законодавстві відсутня вказівка на підстави, за яких міжнародне морське перевезення пасажирів може бути тимчасово припинене без припинення дії відповідного договору.

В інтересах пасажирів вибрати право, яке буде найсприятливішим для захисту його майнових прав. Однак реалізація принципу автономії волі сторін у міжнародних транспортних зобов’язаннях повинна бути обмежена тісним зв’язком такого зобов’язання з правом конкретної держави. У цьому зв’язку доцільно доповнити розділ перевезення Цивільного кодексу України статтею про автономію волі сторін договору перевезення пасажирів, яка містила б альтернативну колізійну прив’язку, що сторони можуть вибирати як право, що підлягає застосуванню, тільки право країни, де має постійне місце проживання пасажирів; має постійне місце проживання перевізник; знаходиться основне комерційне підприємство перевізника; знаходиться місце відправлення транспортного засобу; знаходиться місце призначення транспортного засобу.

За відсутності можливості вибору права підлягає застосуванню до договору перевезення пасажирів право країни, де має постійне місце проживання пасажирів за умови, що місце відправлення транспортного засобу також знаходиться у цій країні. Якщо ця умова не виконується, то застосовується право країни, де має постійне місце проживання перевізник, або має місцезнаходження основне комерційне підприємство перевізника, або має місцезнаходження комерційне підприємство перевізника, з допомогою якого був укладений договір перевезення пасажирів та багажу.

Якщо за відсутності вибору права з усіх обставин справи впливає, що договір має явно тісніші зв’язки з іншою країною, ніж та, яка вказана у відповідних нормах, то застосовується право цієї іншої країни.

В інтересах пасажирів вибрати юрисдикційний орган (суд), зручніший для себе, а не для перевізника (транспортної організації). Відсутність вибору суду може означати для пасажирів

виникнення реальної проблеми за необхідності проведення судового розгляду спору. Якщо суд, який розглядає спір, знаходиться поза місцем проживання пасажирів, в останнього виникнуть додаткові витрати, пов'язані з розглядом спору.

Чим більше витрати пов'язані з розглядом спору, тим менше у пасажирів як споживачів транспортних послуг стимулів до того, щоб довести розгляд до логічного завершення. З огляду на це, пропонується доповнити Цивільний процесуальний кодекс України нормами про альтернативну судову юрисдикцію стосовно міжнародних перевезень пасажирів і багажу з одночасною елімінацією норм про виключну підсудність щодо цієї категорії спорів. У цьому випадку судовий розгляд (за вибором пасажирів) може проводитися у державі, на території якої: має постійне місце проживання пасажирів і знаходиться місце відправлення транспортного засобу; має постійне місце проживання перевізників; має місцезнаходження основне комерційне підприємство перевізників; має місцезнаходження комерційне підприємство перевізників, з допомогою якого був укладений договір перевезення пасажирів та багажу; знаходиться місце призначення транспортного засобу.

По-перше, відсутність регламентації в існуючих угодах про міжнародні перевезення пасажирів і багажу повинна змусити законодавця ретельніше підходити до формулювання і спеціальних норм національно-правового рівня, і загальних приписів, що належать до договорів перевезення пасажирів та багажу на різних видах транспорту. Зокрема, міжнародно-правові норми передбачають, наприклад, відповідальність перевізників тільки у випадках заподіяння шкоди життю та здоров'ю (тілесних ушкоджень) пасажирів, несхоронності багажу і прострочення у його доставці. Натомість за ручну поклажу відповідальність або передбачена не усіма угодами, або характеризується вузькістю регламентації [4, с. 212–213].

З огляду на те, що навіть за наявності якнайповніших, розгорнутих міжнародних договорів завжди залишаються прогалини у правовому регулюванні, які підлягають заповненню за допомогою норм національного права конкретної держави, що застосовується у субсидіарному порядку, саме звернення до останнього забезпечує вирішення вищевказаних категорій запитань. Отже, вироблення відповідних підходів та формулювання необхідних правил поведінки на законодавчому рівні в Україні дасть змогу якнайповніше захистити права та інтереси пасажирів.

По-друге, сьогодні відповідальність транспортних організацій стає однією з основних і найгостріших проблем правового регулювання міжнародних перевезень. Регламентація цивільної відповідальності перевізників під час міжнародних перевезень пасажирів і багажу повинна забезпечувати виконання двох важливих завдань. По-перше, давати достатній захист організаціям і особам, які користуються послугами транспорту. По-друге, стимулювати перевізників до належної організації транспортного процесу і не завдати їм надмірних фінансових труднощів, що можуть поставити під загрозу нормальне функціонування транспортних ліній, особливо для країн, які переживають економічні труднощі.

Заслугує на схвалення судова практика залучення перевізників до адміністративної відповідальності за здійснення підприємницької діяльності з порушенням умов, передбачених спеціальними дозволами (ліцензіями): без проведення технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів у порядку і в терміни, що визначаються чинними нормативними документами, без паспорта та схеми автобусного маршруту із зазначенням небезпечних ділянок, без розкладу руху, погодженого в установленому порядку.

По-третє, національне законодавство України у сфері перевезень пасажирів та багажу потребує істотних змін, оскільки не відповідає прийнятим міжнародним стандартам. При цьому спостерігається парадоксальна ситуація, коли в одних випадках воно не відповідає міжнародному регулюванню, тому що використовує застарілі положення, а в іншому, – навпаки, вводить нові підходи і тим самим відмовляється від колишніх зразків, які виправдовували себе. Одним з найважливіших наслідків зазначеного стану виступає утиск інтересів пасажирів, які є контрагентами перевізників. Водночас невідповідність новим вимогам міжнародного життя позначається і на вітчизняних перевізниках, які тим самим ставляться у явно несприятелі до конкурентної боротьби із західними компаніями. З огляду на це, нагальна потреба для України переглянути не лише чинні національно-правові норми, але й концептуальні підходи до регулювання міжнародного перевезення на автомобільному та повітряному транспорті. Постановка завдання у подібному ракурсі зумовлює необхідність первинного формування законодавцем

основоположних принципів регулювання, які враховують у повному обсязі міжнародні вимоги, зокрема й ті, які становлять зміст міжнародно-правових зобов'язань України, на основі яких можливе формулювання конкретних правових положень. Затягування цього процесу неухильно сприятиме втраті позицій вітчизняних компаній на міжнародному ринку і виникнення додаткових труднощів під час укладення та виконання приватно-правових договорів міжнародного перевезення пасажирів та багажу, а також захисту порушених прав пасажирів, що закономірно призведе до значних матеріальних втрат.

По-четверте, узагальнюючи проведений вище розгляд проблем понятійного апарату, пов'язаного з міжнародним перевезенням, зокрема з перевезенням пасажирів та багажу на різних видах транспорту, необхідно підкреслити суть оформлення угоди-договору міжнародного перевезення, яка полягає у міжнародній природі відносин та їх зумовленості як об'єкта регулювання з потребами міжнародного економічного обороту. Відносини з міжнародного перевезення лежать за межами функціонування окремої національної економіки та впливу лише однієї правової системи відповідної конкретної держави. Так, договором міжнародного перевезення пасажирів та багажу визнається договір, відповідно до якого перевізник зобов'язується перевезти пасажирів, а в разі здачі пасажиром багажу також доставити його багаж з пункту відправлення до пункту призначення незалежно від того, існує чи ні перевантаження, розташовані або на території двох держав, або на території однієї й тієї самої держави, якщо узгоджена зупинка передбачена на території іншої держави.

Поступальний розвиток науки та техніки, ускладнення міжнародних перевезень, поява і нових підходів до регулювання, і безпосередньо самих міжнародно-правових актів роблять актуальним з урахуванням дії сучасних тенденцій розгляд предмета, сутності та системи правового регулювання договору міжнародного перевезення пасажирів та багажу в його цілісності і єдності з позицій міжнародного приватного права. Враховуючи ці обставини дослідження у визначеній сфері доцільно продовжувати.

Висновки. Підсумовуючи, можна констатувати, що на сучасному етапі міждержавних відносин нормативно-правове регулювання у сфері перевезення пасажирів та багажу з позицій міжнародного приватного права має різнорівневий характер. Варто зазначити, що на глобальному рівні така співпраця концентрується у межах ООН, її спеціалізованих установ. Під їх егідою створена і діє міжнародно-правова база такого співробітництва, що включає цілу низку універсальних угод. Водночас нормативно-правове регулювання у сфері перевезення пасажирів та багажу у контексті міжнародного приватного права невідривне від національного законодавства, що вимагає адаптації норм національного транспортного права.

В умовах розвитку ринкової економіки, інтенсифікації процесу інтеграції України у світову економіку і модернізації національної транспортної системи, впровадження інноваційних форм організації транспортних послуг виступає як чинник зміцнення позицій держави на світовому ринку транспортних послуг, використовуючи інструмент державно-приватного партнерства, яке має забезпечити ефективний механізм підтримки національного експорту транспортних послуг, включаючи формування координуючого органу зі страхування міжнародних транспортних послуг. Реалізація комплексу викладених заходів сприятиме модернізації транспортної системи, зростанню обсягів експорту транспортних послуг як необхідної умови для забезпечення виходу на тренд стійкого економічного розвитку.

1. *Міжнародне приватне право: підруч. / за ред. В. П. Жушмана, І. А. Шуміло. – Х.: Право, 2011. – 320 с.* 2. *Головань О. О. Міжнародні транспортні перевезення: навч.-метод. посіб. / О. О. Головань, Н. М. Коваленко. – Запоріжжя: ЗНУ, 2013. – 80 с.* 3. *Бабін Б. В. Міжнародне транспортне право: підруч. / Б. В. Бабін. – Одеса: Фенікс, 2014. – 198 с.* 4. *Гречуха В. Н. Международное транспортное право: учеб. / В. Н. Гречуха – М.: Юрайт, 2011. – 474 с.*