

УДК 341.96

О.П. РАДЧУК, канд. юрид. наук, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ключові слова: міжнародні автомобільні перевезення, договір міжнародного автомобільного перевезення, сторони договору, книжка МДП, міжнародні автомагістралі

Сучасні умови розвитку України, підписання та ратифікація Угоди про асоціацію з Європейським Союзом вказують на необхідність подальшого розвитку автомобільних перевезень. Цей вид перевезень візьме на себе основну частину збільшення товаро- та пасажиропотоку.

Аналіз видів міжнародних перевезень досить детально проведено у роботах О. Садікова та І. Діковської [1, 2]. Вивчення автомобільних перевезень, особливостей їх правового регулювання в окремих країнах та на міжнародному рівні давно не було предметом окремого дослідження, а тому є актуальним.

Мета статті – визначити головні ознаки міжнародних автомобільних перевезень, правове регулювання як на міжнародному так і на внутрішньодержавному рівнях, а також практику застосування такого законодавства.

Географічне положення України зобов'язує нашу державу сприяти розвитку автомобільних перевезень як українськими господарюючими суб'єктами та іноземними транспортними організаціями. Широка мережа автодоріг дозволяє справитися з таким завданням.

Розвиток автомобільних перевезень починався з внутрішньодержавних, а потім поширився й на міждержавні. Позитивним стало створення однакових правил дорожнього руху, дорожніх знаків та сигналів. За цих умов автомобільний транспорт однієї країни може виїжджати та переміщуватися територією де-

кількох іноземних держав. Крім того, перетинання кордонів та просування іноземними шляхами може вимагати дотримання як митних, так й інших адміністративних процедур. Ще одне питання вимагає вирішення – створення належних правових гарантій на випадок завдання іноземними транспортними засобами шкоди пасажиром, громадянам та юридичним особам тієї країни, дорогами якої вони переміщуються.

Означені проблеми вирішуються шляхом прийняття цілої низки міжнародних договорів та конвенцій. Внутрішньодержавне законодавство України шляхом імплементації прийняло положення більшості міжнародних угод.

Конвенція про дорожній рух та Протокол про дорожні знаки та сигнали, що прийняті в Женеві у 1949 р., відкрили відлік міжнародних угод. Цю Конвенцію підписала більшість країн світу, і тому дорожній рух організовується на різних континентах приблизно однаково, ставляться схожі вимоги до водіїв та встановлений порядок видачі прав на керування автотранспортним засобом, технічний стан автотранспорту визначається схожими методиками, встановлені правила руху на велосипедах тощо.

Протокол про дорожні знаки та сигнали передбачив однакову систему знаків та сигналів, однакові вимоги до їх оформлення та розташування. Цим же документом передбачені вимоги до розмітки доріг.

Звичайно, ці документи дійшли до нас із значними змінами та доповненнями, але головне – держави, що підписали ці документи, прийняли свої правила дорожнього руху, що в цілому відповідають вказаним міжнародним угодам. Крім цього, держави взяли на себе зобов'язання допускати на свою територію ті автомобілі та причепи, що відповідають вимогам Конвенції; визнають національні свідоцтва про реєстрацію транспортних засобів та водійські посвідчення, що видаються у відповідності до положень Конвенції (п.3 ст.3).

Автомобілі, що здійснюють перевезення вантажів та пасажирів у міжнародному сполученні, повинні відповідно до Конвенції, мати цілий ряд зовнішніх позначок та документи:

свідectво про реєстрацію, реєстраційний номер, знак що вказує на належність до певної держави, та інші встановлені розпізнавальні знаки. Водій автотранспортного засобу повинен мати водійське посвідчення міжнародного зразка, Конвенція передбачає ряд випадків коли водій може бути позбавлений права управляти транспортним засобом, наприклад, у випадку порушення правил дорожнього руху.

В Україні основними внутрішніми нормативними актами, що регулюють дорожній рух, є: Закони України «Про дорожній рух» 1993 р., Закон України «Про автомобільні дороги» 2005 р. та Правила дорожнього руху, що затверджені постановою Кабінету Міністрів України у 2001 р.

За потреби держави укладають двосторонні угоди, які можуть передбачати вирішення адміністративних та технічних питань, що пов'язані з організацією автомобільних перевезень між цими країнами. Додатково вирішуються питання проходження митного контролю, передбачаються випадки звільнення від сплати визначених податків та зборів тощо. Такими договорами, можна сказати, визначаються умови перевезень, де умови можуть значно відрізнятись від тих, що існують під час перевезень в третіх країнах.

Перевезення пасажирів поділяються двосторонніми угодами на регулярні (коли встановлено графік перевезень) та нерегулярні (проводяться у разі потреби). Угоди вимагають, щоб перевізники мали спеціальні дозволи на такі перевезення, а також повинні узгодити тарифи на проїзд, порядок продажу квитків та інші умови.

Важливою угодою є Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, що укладена в Женеві 19 травня 1956 року. Цю Конвенцію підписав в свій час Радянський Союз, але пізніше 01 серпня 2006 р. Україна приєдналася офіційно до цієї угоди з певними застереженнями.

У відповідності до ст.1, ця Конвенція застосовується до договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом, якщо місце відправлення або місце призначення вантажу знаходиться у двох різних країнах,

принаймні одна із яких підписала цю угоду. Тим самим, положення міжнародного документа сприяють найширшому застосуванню таких перевезень шляхом підписання договору [3].

Конвенція у загальному визначає перевізника, а тому це питання детальніше визначається внутрішніми актами тих країн, що дозволяють такий вид діяльності. Сам же договір перевезення оформляється накладною, що складається у 3 примірниках (відправнику, перевізнику та отримувачу). Конвенція не встановила форму такої накладної, а називає основні суттєві умови, що сторони повинні визначити договором. Перевізник перевіряє вантаж до перевезення, витребує додаткові або відсутні документи що стосуються вантажу і по завершенню цього він починає нести відповідальність за збереження та строки доставки вантажу [4].

Питання відповідальності перевізника більш детально найшло відображення в Конвенції. Передбачені випадки звільнення від несення відповідальності перевізником, якщо втрата, ушкодження вантажу та затримка доставки викликані внаслідок дій або недогляду позивача, внаслідок інструкцій позивача які не були викликані діями або недоглядом перевізника (п.2 ст.17).

З цього витікає, що перевізник несе відповідальність за умови наявності його вини. За загальним правилом, умовою відповідальності перевізника є наявність вини, яка передбачається, однак у окремих випадках повинна бути доведена вантажовласником [5]. Дещо інакше визначається вина перевізника під час перевезення небезпечних вантажів, Небезпечні вантажі, про характер яких перевізник не був обізнаний, можуть бути вивантажені, знищені чи знешкоджені перевізником без компенсації, а відправник буде додатково нести відповідальність за невиконання умов договору.

Нормами Конвенції детально вирішується розмір майнової відповідальності сторін за договором. Передбачено, що вартість вантажу може визначатись на підставі біржового котування, за відсутності такого, на підставі поточної ринкової ціни, на підставі звичайної вартості товару такого ж роду і якості. Сторо-

ни також можуть оголосити вартість вантажу. Крім вартості вантажу, підлягають відшкодуванню провізні платежі та інші можливі додаткові платежі пов'язані з перевезенням. Що стосується порядку сплати провізних платежів, це питання не регламентується угодою.

Отримувач вантажу повинен прийняти доставлений вантаж у відповідності до супроводжувальної автотранспортної накладної. У випадку невідповідності даних приймання до даних накладної, отримувач повинен негайно повідомити про це, а коли мова йде про приховані недоліки – повідомляє протягом 7 днів. Кожен факт порушення договору повинен бути належним чином зафіксований. Вирішення всіх можливих суперечок за договором попередньо може бути встановлено договором перевезення, або судову інстанцію буде визначено за відповідними колізійними прив'язками міжнародного приватного права [5–7].

Позовна давність визначена Конвенцією у розмірі один рік, але в тих випадках, коли буде встановлено умисел порушника цей розмір може бути збільшений до трьох років. Надання письмової претензії призупиняє протяжність строку позовної давності до відхилення поданої претензії.

Ця Конвенція має в цілому імперативний характер. Сторони можуть обирати правові норми, що регулюють їх поведінку, у таких випадках: деякі умови договору можуть визначатись за законом місця складання договору (ст.5); виконання договору може регулюватися в окремих випадках за законом місця знаходження вантажу (ст.ст.16, 20); призупинення та перерва строку позовної давності визначається за законом суду (ст.32).

Близько 10 країн підписали 30.09.1957 р. Європейську Угоду про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів, що набрала чинності 29.01.1968 р. На сьогодні практично всі країни Європи визнали дію Конвенції, зокрема, Україна приєдналася з 2000 року.

Основну увагу міжнародний правовий документ приділив двом питанням: поняттю та різновидам небезпечних вантажів; технічним вимогам до транспортних засобів, що використовуються для перевезень такого роду ван-

тажу. Ці питання містяться в спеціальних двох додатках, що є невід'ємною частиною Конвенції. Загальні питання договору перевезення можна вирішувати посилаючись на Конвенцію 1956 року.

Важливо вказати на те, що кожна Договір-на Сторона зберігає за собою право щодо регламентації або заборони ввезення на свою територію небезпечних вантажів. Договірні Сторони зберігають за собою право домовлятися шляхом укладення особливих двосторонніх або багатосторонніх угод про те, що деякі небезпечні вантажі, за деяких умов можуть допускатися до міжнародних перевезень через їхню територію або, навпаки, заборонятися до перевезень. Конвенція надає державам самостійно вирішувати питання про можливість або заборону перевезень небезпечних вантажів своєю територією, встановлювати окремі умови таких перевезень.

Крім вантажних, конвенційному врегулюванню піддали пасажирські перевезення. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу була відкрита для підписання з 01.03.1973 р. Україна приєдналася до неї 15.12.2004 р. Ця Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення пасажирів і їхнього багажу транспортними засобами, коли в договорі зазначено, що перевезення здійснюється територією принаймні двох держав. Детально визначається хто є перевізником, пасажиром, а також ставляться загальні вимоги до автотранспортних засобів.

Значну увагу документ присвятив транспортним документам, що видаються під час перевезення. Пасажири отримують індивідуальні або колективні квитки, відсутність або втрата яких не впливає на дійсність договору міжнародного перевезення. Перевезення багажу оформляється багажною квитанцією.

Найбільша увага приділена питанням відповідальності перевізника, визначаються випадки коли перевізник звільняється від відповідальності: якщо причиною події стали обставини, яких перевізник, незважаючи на вжиті заходи, необхідні у такому конкретному випадку, не міг уникнути і наслідкам яких

він не міг запобігти; збиток виник з вини пасажирів чи в результаті такої його поведінки, що не відповідає нормальній.

За умови смерті пасажирів або пошкодження його здоров'я характер завданої шкоди та круг осіб, що мають право на відшкодування, визначаються за законом країни суду. У ст.13 Конвенції встановлена верхня межа відповідальності перевізника за однією подією на кожного пасажирів, встановлена можливість держав-учасниць збільшувати цю межу відповідальності або не встановлювати її взагалі. Встановлено окремо відповідальність за втрату багажу.

Вибір судової інстанції, що буде розглядати суперечки за договором міжнародного перевезення пасажирів та їх багажу, позивач може звернутися компетентних судів держав, що беруть участь у Конвенції, призначених сторонами за загальною згодою, до судів держави, на території якої знаходиться:

а) головна контора відповідача, його звичайне місце проживання або контора, за допомогою якої був укладений договір перевезення, або

б) місце, де був заподіяний збиток, або

в) місце відправлення чи призначення (ст.21 Конвенції). Строк позовної давності за вимогами про завдання шкоди здоров'ю – 3 роки, за іншими вимогами – 1 рік.

Окреме місце займає Європейська Угода про міжнародні автомагістралі від 15.11.1975 р. (Україна приєдналася до неї 09.11.1982 р.). Відповідно до цього договору, країни розробили план автодорожньої мережі, що називається мережею «Е», а детальний опис її дано у додатку за № 1 до Угоди. Всі дороги пронумеровані за напрямками захід-схід та північ-південь, вказані як основні так і проміжні дороги, а також існуючі відгалуження та сполучні дороги.

Додаток за № 2 визначає умови, яким повинні відповідати міжнародні автомагістралі. У залежності від категорії міжнародних доріг розроблені технічні стандарти, що використовуються під час прокладання та експлуатації доріг.

Україна також приєдналася 15.06.2011 р. до Конвенції про право, що застосовується до

дорожньо-транспортних пригод, що прийнята в Гаазі 04.05.1971 року. Цією міжнародною угодою передбачається визначення права що застосовується до цивільної не договірної відповідальності, яка виникає внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також випадки, коли Конвенція не застосовується. Стаття 3 називає основною колізійною прив'язкою – право країни, де відбулася дорожньо-транспортна пригода. Цілий ряд виключень із загального правила дають можливість обирати інші колізійні прив'язки: право країни місця реєстрації транспортного засобу, право країни постійного місця проживання водія, особистий закон потерпілого тощо.

Існують також окремі міжнародні договори, що спрощують проходження кордонів автотранспортом та виконання інших адміністративних процедур. Серед них, Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року. Ця Конвенція стосується перевезення вантажів, що здійснюється без їхнього проміжного перевантаження з перетинанням одного або декількох кордонів від митниці місця відправлення однієї сторони до митниці місця призначення іншої сторони за умови, що деяка частина операції провадиться автомобільним транспортом.

Якщо передбачене технічними вимогами пломбування транспортних засобів виконано правильно, то перевезення здійснюється без митної перевірки в транзитних митницях, тому що виконані митні формальності у країні відвантаження вантажу. Ця конвенція передбачає звільнення від сплати ввізних та вивізних платежів та зборів у країнах просування вантажу.

Книжка МДП видається через національні асоціації автомобільних перевізників, які є по суті гарантами сплати мит, зборів, витрат та штрафів, які можуть бути витребувані митними органами від держателів книжки МДП. Митні органи контролюють хід перевезень, перевіряють терміни перевезення і вимагають дотримання маршруту перевезень.

Тісно пов'язане з міжнародними автомобільними перевезеннями питання цивільної відповідальності власників автотранспортних

засобів. Страховики Європи створили діючу до сьогодні з 1953 р. систему міжнародної автомобільної страхової картки, частіше її називають, системою зеленої картки.

Розглянуті основні міжнародно-правові документи, що направлені на врегулювання автотранспортних перевезень в Європі. Важливі функції щодо вдосконалення таких актів виконують неурядові організації в сфері автомобільного транспорту, зокрема, Міжнародний союз автомобільного транспорту (спеціалізованої міжурядової організації не створено) та інші організації транспортників.

Удосконалення норм міжнародно-правових угод, подальше прийняття нових документів у цій сфері створить таку регламентацію умов перевезень, що буде максимально сприяти розвитку рівноправного співробітництва між державами, збільшенню кількості зв'язків з окремими господарюючими суб'єктами різних країн, відмічатиметься ріст вантажо- та пасажироперевезень на європейському континенті.

ЛІТЕРАТУРА

1. Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок / О. Н. Садиков. –

М. : Юрид. лит., 1981. – 286 с.

2. Діковська І. Види міжнародних перевезень: нормативний і доктринальний підходи / І. Діковська // Вісник Київськ. нац. ун-ту ім. Тараса Шевченка. Сер.: Юридичні науки. – 2011. – Вип. 88. – С. 54–57.

3. Фединяк Г. Уніфіковані норми міжнародних договорів про міжнародні автомобільні перевезення / Г. Фединяк // Право України. – 2000. – № 10. – С. 113–116.

4. Єременко О. Деякі аспекти міжнародних автотранспортних перевезень / О. Єременко // Бизнес. Бухгалтерия. – 2011. – № 21. – С. 41–43.

5. Луцик М. Відповідальність автомобільного перевізника при виконанні міжнародних перевезень вантажів / М. Луцик // Юридичний журнал. – 2007. – № 11. – С. 74–76.

6. Нікітіна З. Конвенції МДП (TIR Convention): основні риси та можливості / З. Нікітіна // Адвокат. – 2004. – № 6. – С. 22–23.

7. Урусова Г. Договірні умови міжнародних перевезень вантажів / Ганна Урусова // Бизнес [Збірник систематизованого законодавства]. Блиц-Информ. – 2011. – № 6 (червень). – С. 1014.

Радчук О. П. Особливості правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень / О. П. Радчук // Форум права. – 2014. – № 3. – С. 307–311 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2014_3_52.pdf

Розкриті особливості та правове регулювання автомобільних перевезень. Вказані суттєві умови договору перевезення автомобільним транспортом. Розглянуті окремі види перевезень залежності від виду вантажу, що перевозиться.

Радчук А.П. Особенности правового регулирования международных автомобильных перевозок

Раскрыты особенности и правовое регулирование автомобильных перевозок. Названы существенные условия договора перевозки автомобильным транспортом. Рассмотрены отдельные виды перевозок в зависимости от вида груза, который перевозится.

Radchuk O.P. Peculiarities of legal regulation of international road transport

Some specific characteristics and legal regulation of automobile transportation are described. The essential conditions of a treaty of automobile transportation are revealed. Various ways of shipping depending on the kind of the freight are discussed.