

Абрикосов Д. С., здобувач,
Запорізький національний університет, м. Запоріжжя
Науковий керівник: Самойленко Г. В. к.ю.н., доцент

ВПЛИВ МІЖНАРОДНИХ НОРМ НА ПІДСТАВИ ТА МЕЖІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Світ змінюється. Змінюються суспільні відносини. Світова глобалізація впливає на суспільства та правові системи. Правова система постійно змінюється, що призводить до складних сполучень її елементів, обумовлених об'єктивними закономірностями розвитку соціуму. Відбуваються зміни в особливостях правового регулювання правовідносин, трансформованих глобалізацією.

Як зазначає Смірнова Є.С., джерелом розвитку правової системи слугують внутрішні суперечності правової системи. При цьому головною суперечністю правової системи будь-якого суспільства є наявність природних та штучних засад, пов'язаних з людиною і державою [1, с. 747].

Перевезення пасажирів є специфічною сферою цивільно-правового регулювання. Ця специфічність зумовлена рядом чинників, які обумовлені специфікою саме діяльності транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення. Саме вона зумовлює існування значного масиву нормативно-правових актів, які покликані забезпечити урегульованість правовідносин у сфері перевезень пасажирів. Серед них ЦК України 2004 р., транспортні статuti та кодекси, в тому числі Статут залізниць України, Статут автомобільного транспорту, КТМ України та Повітряний Кодекс України 2011 року.

Тим не менше, зазначені акти містять загальні положення про здійснення перевезень вантажів, пасажирів, багажу. Деталізація в регулюванні правовідносин з перевезення пасажирів тим чи іншим видом транспорту здійснюється Правилами перевезення пасажирів відповідним видом транспорту, зокрема Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176; Правилами перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затвердженими Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196; Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, затвердженими Наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. № 735.

Стаття 9 Конституції України закріплює, що чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України.

Разом з тим, Харитонов Є. О. відмітив, що ст. 9 Конституції України відносить до національного законодавства України лише діючі міжнародні договори, оскільки мова йде не просто про надання Верховною Радою обов'язковості міжнародному договору, а про дію такого договору, внаслідок чого він і стає частиною національного законодавства [2, с. 74].

Якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору.

Найкраще специфіка того чи іншого явища проявляється найбільш повним чином при порівнянні його з аналогічним чи суміжним явищем чи категорією.

Так, приміром, ст. 7 Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу (СНД) закріпила, що перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну здоров'ю пасажирів, або пошкодження багажу під час перевезення у зв'язку: із смертю, тілесними ушкодженнями або будь-якою іншою шкодою, заподіяною здоров'ю пасажирів незалежно від місця і часу події (під час перевезення, посадки, висадки або завантаження, розвантаження багажу; з повною або частковою втратою багажу чи його пошкодженням).

Відповідно до ст. 8 зазначеної конвенції для зняття із себе відповідальності перевізник не може посилаватися ні на фізичні або психічні вади водія, ні на несправність автобуса. В той же час ст. 9 передбачено, що загальна сума відшкодування збитків, яка повинна бути сплачена перевізником у зв'язку з однією і тією ж подією, визначається судами Сторін відповідно до їх національного законодавства. Національне ж законодавство України не передбачає відповідальності перевізника перед пасажиром (крім завдання шкоди життю та здоров'ю останнього).

Регулювання правовідносин з перевезення пасажирів повітряним транспортом (і відповідальності за порушення договірних умов) має свою специфіку. Специфіка зумовлена наявністю спеціального національного законодавства в зазначеній сфері, зокрема, Повітряного кодексу України та Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджених Наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. № 735, в які імплементовано положення Монреальської конвенції 1999 року практично дослівно. І Монреальська конвенція, і зазначені Правила, є унікальними і містять як конкретні підстави цивільної відповідальності перевізника, так і її

межі. Проте, залишається дискусійним питання щодо обмеженої відповідальності перевізника з погляду на компенсаторну функцію цивільного права.

Література

1.Смиронова Е. С. Европейское гражданство. Множественное в Едином [Текст] / Е. С. Смирнова; Суд Европейских сообществ: избранные решения. – М.: NOTABENE, 2001. – 340 с.

2.Цивільне право України: В 2-х томах. Том 1: Підручник / За ред. Є. О. Харитонова, Н. Ю. Голубевої. – вид. 2-ге. – Х.: «Одіссей», 2010. – 832 с.

УДК 346.62 (043.2)

Андрієнко В. В., асистент,
Міжнародний гуманітарний університет, м. Одеса

ФОРТФЕЙТИНГ І ЙОГО ПРОЯВИ ЯК КРЕДИТУВАННЯ

Форфейтування – засіб рефінансування зовнішньо торговельного комерційного кредиту. Це спричиняє практичний інтерес до нього як правової форми надання фінансових послуг чи переуступки боргу. У такому сенсі він – різновид фінансових послуг, які в Україні врегульовані Законом України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг». Серед основних особливостей форфейтингу як правової форми кредитування зовнішньоекономічних угод слід виділити наступне:

- тісний взаємозв'язок із зовнішньоторговельними контрактами. Цей аспект надає йому міжнародне приватноправове значення і поширення на нього загальних та спеціальних правил про зовнішньоекономічний контракт. Хоча при аналізі зарубіжної практики ми не зустріли жодного посилання на ці правила. Думається що ця проблема є іноді штучною;
- форфертуєма заборгованість оформляється короткостроковими та середньостроковими платіжними зобов'язаннями, здебільше комерційними векселями чи комерційними тратами;
- міжнародне форфейтингове кредитування здійснюється на дисконтній основі, з урахування зазначених платіжних зобов'язань;
- процентна ставка за наданим за договором форфейтингу кредитом є фіксованою;
- надання кредиту за договором форфейтингу проводиться тільки у вільно конвертуємій валюті (доларах США, а на євrorинках переважно – євро);