

## ОКРЕМІ ПИТАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТА ЇХ БАГАЖУ В МІЖНАРОДНОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ СПОЛУЧЕННІ

**Радчук О. П.,**

*кандидат юридичних наук, доцент,*

*доцент кафедри міжнародного приватного права та порівняльного правознавства*

*Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого*

*ORCID ID: 0000-0001-8069-2980*

Стаття присвячена дослідженням правових проблем міжнародних перевезень пасажирів та їх багажу автомобільним транспортом.

Здійснено аналіз міжнародно-правових актів, що регулюють такі перевезення та визначають порядок укладення й виконання договору перевезення пасажирів та їх багажу, а також тих, що встановлюють організацію таких перевезень. Проведено аналіз як багатосторонніх конвенцій, так і двосторонніх договорів, що вирішують питання автомобільних перевезень.

Зазначено, що міжнародними перевезеннями є такі, що виконуються територією принаймні двох держав, пункт відправлення та пункт призначення яких знаходяться у різних країнах.

Проаналізовано дві основні конвенції, що регулюють зазначені перевезення, а саме Конвенцію про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП) 1973 р. та Конвенцію про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу 1997 р., вказано на подібні положення та відмінності, що містяться у названих конвенціях.

Розглянуто суттєві ознаки договору міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та їх багажу, визначено предмет договору. Особлива увага звернена на питання відповідальності автомобільного перевізника та випадки звільнення його від відповідальності.

Приділено увагу організації такого виду перевезень та праці водіїв, визначено роль міжнародних організацій у проведенні такої роботи. Зазначено вимоги як до транспортних засобів, що експлуатуються, так і до водіїв, що повинні відповідати встановленим критеріям.

Зроблено висновок, що питання міжнародних автомобільних перевезень пасажирів та їх багажу потребують постійної уваги та контролю, що проявляється в удосконаленні чинних нормативно-правових актів. Необхідно також посилити правовий захист прав пасажирів під час перевезень.

**Ключові слова:** договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та їх багажу, суттєві умови договору, предмет договору, відповідальність перевізника за договором, організація праці водія.

---

**Постановка проблеми.** У сучасних умовах інтенсивних інтеграційних процесів в економічній сфері важлива роль належить транспорту загалом та автомобільному транспорту зокрема. Міжнародні автомобільні перевезення виступають однією зі з'єднуючих ланок між економіками держав, їх окремих регіонів, забезпечуючи активний розвиток співпраці окремих громадян та господарюючих суб'єктів.

Характерною особливістю міжнародного регулювання перевезень є та обставина, що основні питання врегульовані міжнародними угодами (транспортними конвенціями), що містять уніфіковані норми, що забезпечують однакове правове регулювання міжнародних перевезень. За відсутності однакових матеріально-правових норм застосуванню підлягають норми національного права відповідно до колізійних норм транспортних конвенцій або національного законодавства.

Міжнародні перевезення пасажирів та їх багажу посідають значне місце у діяльності транспортних організацій. Загальний характер такого виду перевезень вимагає детальної регламентації договірної забезпечення перевезень та чіткого правового регулювання. Зростання інтенсивності пасажирських перевезень веде до збільшення кількості договорів та практики їх регулювання й правозастосування, що об'єктивно підвищує актуальність розгляду таких питань.

Метою дослідження є комплексний аналіз договору міжнародного перевезення пасажирів автомобільним транспортом, зокрема положень про квиток як документальне підтвердження укладеного договору, положень про суттєві умови договору, взаємні права та обов'язки сторін за договором; порядок прийняття, оформлення та видачі багажу, а також інші питання регулювання договору міжнародного перевезення пасажирів та їх багажу.

**Мета статті** полягає в комплексному аналізі чинних міжнародно-правових актів, що регулюють визначений вид перевезень, а також внесенні пропозицій щодо поступового переходу українських перевізників на аналогічні умови перевезень під час здійснення внутрішньодержавних автобусних перевезень пасажирів та їх багажу.

Варто зазначити, що питання правового регулювання міжнародних перевезень, зокрема автомобільних, висвітлені у відомих працях таких вітчизняних і закордонних авторів, як О. Дзера, А. Довгерт, М. Богуславський, Н. Єрпілева, А. Яновицька, І. Діковська, О. Садіков. Щоправда, питання міжнародних пасажирських перевезень автомобільним транспортом не отримали належної уваги, тому з огляду на вищезазначене тема статті є актуальною.

**Виклад основного матеріалу.** Україна, враховуючи своє географічне становище, активно розвиває зв'язки із сусідніми та більш віддаленими країнами. Йдеться як про туристичні поїздки, так і про переїзди, пов'язані з роботою, відвідинами родичів та з іншою метою. Питання автомобільних перевезень перебувають у полі зору юристів, але їх проблематика вимагає додаткових досліджень [1; 2].

Все це висуває доволі високі вимоги до організації таких перевезень, створення комфорту та безпеки під час таких перевезень. Автомобільні перевезення проводяться на регулярній чи разовій основі. Транспортні компанії змушені спрямовувати підвищені затрати на придбання якісного пасажирського транспорту для перевезень. Автобуси менше за все залежать від зовнішньої інфраструктури, такі перевезення є більш доступними та оперативними. Сучасні автобуси – це далекомагістральні лайнери, які можуть безпечно та з високим рівнем комфорту перевозити пасажирів на далекі відстані.

Двосторонніми міждержавними угодами конкретизуються окремі положення порядку виконання пасажирських перевезень, зокрема умови продажу пасажирських квитків, надання пільг окремим категоріям громадян, тарифи. Додатково визначається положення про страхування іноземним автомобільним перевізником цивільної відповідальності на випадок завдання шкоди пасажирів. Крім цього, визначаються інші умови регулярних автомобільних перевезень, такі як розклад руху; умови перевезення автобусними лініями; послуги, що надаються перевізником; вимога щодо публікації умов перевезення.

Міжнародні автобусні перевезення пасажирів перебувають у полі зору такої міжнародної організації, як Комітет із внутрішнього транспорту. Саме під її егідою та за участю Міжнародного інституту приватного права було розроблено та прийнято в Женеві міжнародно-правовий акт про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу.

Чинними положеннями визначено таку ознаку міжнародного автомобільного перевезення пасажирів: перевезення здійснюється територією принаймні двох держав, якщо пункт відправлення або пункт призначення знаходиться на території різних держав та не залежить ні від місця проживання, ні від громадянства сторін, що уклали договір перевезення.

Всі міжнародні перевезення пасажирів виконуються через визначені дороги та прикордонні переходи, які відкриті для міжнародного автомобільного сполучення та тільки тими перевізниками й відповідними автобусами, які зареєстровані на території однієї з договірних сторін та мають відповідні дозвільні документи.

Міжнародні пасажирські перевезення організовані як регулярні, рідше можуть виконуватись нерегулярні перевезення. Нерегулярні перевезення мають такі схеми:

- «маятникові перевезення» – багаторазові перевезення з одного пункту до іншого груп населення (маршрут та пасажирів попередньо визначені);
- перевезення в пункт призначення з пасажирами, у зворотному напрямку – без пасажирів;
- транзитні перевезення, що здійснюються територією країни та є складовою частиною автомобільного перевезення пасажирів, пункт відправлення та пункт призначення знаходяться в інших державах, а на території транзитної держави без спеціального дозволу не проводиться ні посадка, ні висадка пасажирів;
- інші перевезення, які не належать до вищезазначених схем перевезення.

Виконання регулярних міжнародних перевезень пасажирів здійснюється лише за наявності дозволів від компетентних органів держав, територією яких прокладено автобусний маршрут. Дозвіл може отримати перевізник за умови подачі відповідної заявки через компетентний орган своєї держави до компетентних органів закордонних країн. У такій заявці слід зазначити назву та місце знаходження перевізника; маршрут руху автобуса; пункт або пункти переходу державного кордону; перелік зупинок для висадки та посадки пасажирів; строк виконання перевезень на регулярній лінії; розклад руху автобуса; тарифну плату за перевезення пасажирів та багажу у валюті тих держав, територією яких здійснюється рух автобуса; обґрунтування доцільності експлуатації такої автобусної лінії тощо. Для нерегулярних перевезень дозвільний порядок, як правило, не застосовується.

Договором міжнародного перевезення пасажирів та їх багажу є угода, що укладається між фізичною особою (пасажиром) та транспортною організацією (перевізником), за якою перевізник зобов'язується перевезти на спеціальному обладнаному транспорті для перевезень (автобусі) до місця призначення, що знаходиться на території іншої країни, пасажирів та/або його багаж, а пасажир повинен сплатити визначені платежі.

Сторонами договору перевезення є перевізник та пасажир. Перевізником є будь-яка особа, що зобов'язується виконувати індивідуальний або колективний договір щодо перевезення однієї або декількох осіб та їх багажу. Перевезення здійснюються транспортним засобом, який призначений для таких перевезень, зокрема, автобусом є той транспортний засіб, що має понад 9 місць для сидіння, включаючи місце водія.

Перевізник, що виконує міжнародні перевезення пасажирів, повинен донести до всіх зацікавлених осіб за два тижні до відкриття автобусної лінії умови перевезення, тарифи та розклад руху автобусу з розбивкою по тих державах, де є зупинки для посадки та висадки пасажирів. Така інформація повинна бути поширена відповідно до місцевого законодавства їх державною мовою. Припинення або обмеження руху автобусів за ініціативою перевізника може відбуватися лише тоді, коли він попередив компетентні органи у строк не менше 30 днів та вніс відповідні зміни до інформації про виконуваний перевезення.

Сьогодні у світі існує близько 45 урядових та неурядових організацій, що опікуються питаннями автомобільних перевезень. Одне з чільних місць посідає Міжнародний союз автомобільного транспорту (The International Road and Transport Union (IRU)), що заснований у 1948 р. [2]. Автоперевізники об'єдналися в незалежну, демократичну, автомобільну організацію IRU, що діє в понад 80 державах світу. Дійсними членами є некомерційні організації, що представляють сектор вантажного або пасажирського транспорту на національному рівні. Асоційованими членами IRU є національні та міжнародні некомерційні організації, які не мають права голосу, але можуть брати участь у роботі консультативних органів організації та бути присутніми на Генеральній асамблеї.

Основними напрямками діяльності є стимулювання розвитку автомобільного транспорту шляхом усунення штучних бар'єрів, уніфікація технічних стандартів, спрощення правил; створення та запровадження освітніх програм для транспортних організацій та водіїв; запровадження механізмів підвищення дорожньої безпеки та захисту довкілля; узгодження міжнародних перевезень всіма видами транспорту, просування теорії мультимодальних перевезень.

Найбільш авторитетною організацією у сфері автомобільних перевезень є Комітет по внутрішньому транспорту (КТВ) Європейської економічної комісії ООН [3]. Цей орган заснований у 1947 р. як міжурядовий орган щодо внутрішніх автомобільних перевезень, що взяв на себе основну роль у процесі розроблення конвенцій та угод, що визначають такі перевезення. Головним майданчиком для обговорення наявних транспортних питань у регіоні ЄЕК ООН стали щорічні сесії Комітету з внутрішнього транспорту. Серед таких питань, що були розглянуті та вирішені, можна відзначити введення в дію Євроазійської транспортної мережі (2013 р.); запровадження ери стабільного внутрішнього транспорту та стабільної мобільності (2017 р.); налагодження співробітництва в епоху автоматизації транспорту (2019 р.); вдосконалення підходів до розвитку транспорту з урахуванням глобальних кліматичних та екологічних викликів (2020 р.); розгляд заходів стабільного транспортного сполучення в період надзвичайних ситуацій (2021 р.).

Робочі групи Комітету з внутрішнього транспорту постійно спрямовують свою роботу щодо прийняття поправок до конвенцій та угод ЄЕК ООН, розробляють технічні правила та приписи, що регламентують міжнародні перевезення пасажирів та вантажів, а також спрощення умов таких перевезень. Активна участь України у роботі Комітету та його допоміжних органів дає можливість ефективно взаємодіяти з іншими європейськими країнами для напрацювання спільних підходів до створення єдиної транспортної системи.

Міжнародні пасажирські перевезення регулюються двома основними міжнародними конвенціями, а саме Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП) 1973 р. (Україна приєдналась у 2005 р.) [4] та Конвенцією про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу 1997 р. (Україна приєдналась у 1999 р.) [5].

Женевська конвенція про КАПП 1973 р. складається із семи глав та визначає правове регулювання кожного договору автомобільного перевезення пасажирів та їх багажу, якщо в договорі зазначено, що пункт відправлення та/або пункт призначення розташовані на території однієї з держав, що підписали зазначену Конвенцію. Перевізник відповідає не тільки за свої дії, але й за дії своїх агентів та інших осіб, послугами яких він користується.

Конвенція 1997 р. була прийнята після розпаду СРСР, коли виникла гостра потреба врегулювати перевезення автомобільним транспортом територіями країн СНД. Цією угодою визначено, що регулювання таких перевезень здійснюється трьома групами джерел, а саме багатосторонніми

конвенціями, двосторонніми угодами та національним законодавством. Невід'ємною складовою частиною зазначеної угоди є Правила перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні держав-учасниць СНД.

Підтвердженням укладеного договору за конвенціями є індивідуальний чи колективний квиток, де зазначаються назва та адреса перевізника, а також є посилання на відповідні конвенції, правила яких визначають умови перевезення. Відсутність, неправильність оформлення або втрата квитка не впливають на існування або дійсність договору перевезення. На вимогу пасажира перевізник повинен видати багажну накладну, що зазначає кількість та характер багажу, що передається до перевезення. Якщо така багажна накладна не є частиною квитка, то в ній повинні бути зазначені назва та адреса перевізника, а також вказівка про те, що договір підпадає під регулювання Конвенції. Питання видачі квитка та багажної накладної більш деталізовані Конвенцією, прийнятою в масштабах СНД [5].

Пасажиром є та особа, що уклала договір перевезення та перевозиться індивідуально або в складі групи за плату або безоплатно. Він має право на відшкодування шкоди, завдану перевізником у разі порушення ним зобов'язань, які покладаються на нього договором перевезення.

Предметом договору міжнародного перевезення багажу є послуга щодо його доставлення у пункт призначення, пов'язана з перетином кордону чи кордонів. Речі, які можуть бути передані до перевезення, повинні бути дозволені до перевезення. Міжнародна практика таких перевезень та норми міжнародних конвенцій визначають заборонені речі, такі як вогнебезпечні, вибухові, радіоактивні, отруйні речовини, вогнепальна зброя, бойові припаси, а також речовини, що можуть завдати шкоди багажу інших пасажирів; тварини, за винятком кімнатних (собаки, коти, птахи тощо) у відповідній тарі. Послуга перевезення багажу здійснюється з використанням того ж транспорту, яким користується пасажир. Стаття 10 КАПП передбачає положення про те, що прибуття багажу до пункту призначення та не витребування його власником ведуть до передачі багажу на зберігання, яке є платним; зберігання багажу регулюється законодавством, яке діє в місці здачі багажу на зберігання [4].

Пасажир повинен сплатити за перевезення багажу, крім цього, він має підготувати багаж до перевезення, а саме упакувати за встановленими правилами. На багаж прикріплюється бирка зі вказівкою власника багажу, станції відправлення та станції призначення, а також адресою пасажира. Обов'язки пасажира поширюються на завчасну передачу багажу до перевезення (перевізник визначає такий час до відправлення автобусу) та його вагу. Під час перетину кордону, відповідно до ст. 23 Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу, пасажир повинен бути присутнім під час огляду багажу або видати довіреність на огляд багажу без його присутності [5]. Додаткові умови перевезення багажу пасажирів визначаються договором перевезення або правилами перевезення пасажирів та їх багажу.

Питання відповідальності перевізника вирішуються таким чином. Він несе відповідальність за шкоду, заподіяну пасажиру, та за пошкодження багажу незалежно від місця та часу завдання такої шкоди. Це стосується відповідальності за втрати у зв'язку зі смертю, тілесними ушкодженнями або заподіянням іншої шкоди фізичному чи психічному здоров'ю пасажира внаслідок події, пов'язаної з перевезенням, яка була або під час перебування пасажира в транспортному засобі, або під час його посадки чи висадки, або у зв'язку із завантаженням чи вивантаженням багажу. Конвенціями встановлюються загальні обмеження суми відшкодування, яку повинен виплатити перевізник у зв'язку з однією і тією самою подією. Держава-учасниця Конвенції може встановити більшу межу або взагалі її не встановлювати, судам надано право визначати розміри відшкодування відповідно до національного законодавства. Однак якщо КАПП (ст. 13) обмежує загальну суму відшкодування на одного потерпілого [4], то Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу не містить будь-яких обмежень що стосуються відповідальності перевізника.

Статтею 11 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу (КАПП) та статтею 8 Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу визначено ті випадки, коли перевізник звільняється від відповідальності, а саме за наявності обставин, що стали причиною події, якої він не міг уникнути й наслідкам яких він не міг запобігти. Обмежена також загальна сума відповідальності автомобільного перевізника. Право на подання позову, викликаному смертю, тілесними ушкодженнями або будь-якою іншою шкодою фізичному чи психічному здоров'ю пасажира, погашається після закінчення трьох років.

Правила перевезень пасажирів за Конвенцією 1997 р. передбачають додатково положення про організацію пасажирських перевезень територією країн СНД. Зокрема, компетентний орган держави перевізника, до якого подана заявка про встановлення маршруту, після отримання дозволів від усіх держав, територією яких прокладено маршрут, видає зазначені дозволи. Крім того, цей орган погоджує з компетентними органами держав Співдружності час перетину кордону автобусами регулярного сполучення й видає перевізнику пропуск для позачергового перетину кордону.

Правилами перевезень пасажирів і багажу надається істотне значення регулюванню організації перевезень пасажирів. Це стосується насамперед порядку відкриття маршрутів для регулярних перевезень пасажирів у міжнародному автомобільному сполученні. Для відкриття маршруту перевізник повинен узгодити з партнером з іншої держави, куди прокладається маршрут, намір про його відкриття. Крім того, перевізник направляє до компетентного органу своєї держави заявку з додатком таких документів, як договір про спільну діяльність, копії ліцензії на право здійснення пасажирських перевезень у міжнародному автомобільному сполученні, свідоцтво про реєстрацію підприємства з його реквізитами, розклад руху на маршруті із зазначенням прикордонних переходів, тарифів на перевезення, документ про режим праці та відпочинку водіїв.

Правила перевезень пасажирів містять вказівки про надання на автовокзалах (автостанціях) необхідної інформації про перевезення пасажирів у міжнародному сполученні. Йдеться про правила перевезень пасажирів і багажу, розклад руху автобусів, вартість та умови проїзду пасажирів і перевезення багажу, послуги автовокзалу, роботу інших видів транспорту.

В рамках регулювання організації перевезень пасажирів Правила встановлюють вимоги до транспортних документів. Квиток пасажира повинен містити такі основні дані, як найменування автовокзалу (автостанції) відправлення й призначення; номер квитка, позначений друкарським способом; вартість проїзду; дата видачі квитка; дата й час відправлення; номер місця для сидіння; місце видачі квитка; номер рейсу, допускається також електронна форма квитка.

Відповідно до Правил перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні держав-учасниць СНД [5], обов'язками перевізника є забезпечення попереднього продажу квитків, своєчасна подача автобуса в належному технічному і санітарному стані, організація пасажиру безпечної та зручної посадки відповідно до розкладу, надання передбачених додаткових послуг.

Права перевізника полягають насамперед у скасуванні, обмеженні або припиненні перевезення. Право скасувати рейс автобуса перевізник може у разі виникнення обставин, які він не зміг передбачити, попри всі вжиті заходи, з поверненням пасажиру вартості квитка та вартості додаткових послуг, а також підтверджених інших витрат пасажира (п. 29 Правил). Він має право обмежувати або припиняти перевезення на території своєї держави у разі епідемії, стихійного лиха або обставин непереборної сили.

Перевізник має також право, згідно з п. 25 Правил перевезення, відмовити пасажиру у перевезенні за наявності таких підстав, як відсутність вільних місць; неоформлення відповідно до митного законодавства багажу; спроба провезення багажу, забороненого до перевезення або такого, що не відповідає встановленим нормам за номенклатурою, вагою або розмірами.

Окремо регулюється організація роботи водіїв. Режим праці та відпочинку водіїв, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів, визначає Європейська угода АЕТР ЄУТР 1970 р. [6]. Україна приєдналась до цієї угоди у 2005 р. Названий документ розроблено Комітетом із внутрішнього транспорту ЄЕК ООН за участю Міжнародної організації праці (МОП) ООН задля підвищення безпеки дорожнього руху та регламентації праці водіїв. Всі держави, що взяли на себе зобов'язання виконувати цю угоду, будуть контролювати обов'язки водіїв щодо виконання положень регламентації праці водіїв та відпочинку, а також застосовувати засоби впливу до порушників встановленого порядку. Конвенція застосовується до всіх транспортних засобів, що зареєстровані в країнах-учасницях Угоди, а також у тих, що не підписали зазначену Угоду. Зазначаються ті транспортні засоби, діяльність яких не визначається цим документом.

В Європейському Союзі додатково діють Правила 3820/85 (визначають нормативи за часом) та 3821/85 (визначають застосування контрольних приладів – тахографів, що протягом певного часу набудуть уніфікованої редакції) [7]. Українські автоперевізники, які здійснюють перевезення Європою, також повинні дотримуватись зазначених правил.

Водій повинен мати особисту контрольну книжку водія, до якої він повинен вносити дані про свою виробничу діяльність протягом дня, а також години відпочинку (в разі відсутності тахографа). Повинні бути зазначені такі дані, як прізвище, ім'я та по батькові водія; номер та дата видачі контрольної книжки; країна реєстрації транспортного засобу; назва та адреса підприємства, що видало книжку. На кожен день випикується контрольний листок із зазначенням пункту виїзду та пункту прибуття; покази спідометра на кінець та початок роботи тощо.

Тахограф – контрольний прилад, що призначений для встановлення на автотранспортних засобах задля запису показань в автоматичному чи напівавтоматичному режимі даних про рух цих автотранспортних засобах, а також фіксації періодів роботи та відпочинку водіїв. З 24 квітня 1995 р. всі автотранспортні засоби повинні бути обладнані таким приладом.

Водії, що зайняті на міжнародних перевезеннях пасажирів, повинні відповідати вимогам, що стосуються обов'язкового досягнення ними 21-річного віку, стажу роботи не менше одного року

та мати посвідчення про закінчення курсів підготовки водіїв транспортних засобів для міжнародного перевезення пасажирів. Водій – громадянин України, повинен мати паспорт громадянина України для виїзду за кордон, де повинні бути дійсні терміни в'їзних та виїзних віз (якщо візи необхідні), водійське посвідчення міжнародного зразка, де зазначені категорії транспортних засобів, на управління якими видано це посвідчення, та стаж роботи. Для водіїв автобусів додатково необхідно свідоцтво про відповідну кваліфікацію водія, подорожній листок міжнародного зразка, договір про медичне страхування, медична книжка. Подібні вимоги потрібно поширити на внутрішньодержавні автобусні перевезення.

На кожен автотранспортний засіб, як визначено Угодою щодо роботи екіпажів транспортних засобів, готуються такі документи, як свідоцтво про реєстрацію автотранспортного засобу; дозвіл на в'їзд у країну або на транзитний проїзд цією країною; свідоцтво про страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу за шкоду, яка може бути завдана третім особам («зелена картка»).

**Висновки.** Міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та їх багажу є різновидом міжнародних перевезень. Їх регулювання здійснюється Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП) та Конвенцією про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу 1997 р., що закріпили правові засади таких перевезень.

Участь українських перевізників у такій діяльності вимагає вжиття заходів щодо максимального приведення їх діяльності до зазначених норм конвенцій та посилення державного контролю за такими перевезеннями; пропонується здійснювати внутрішні автобусні перевезення на аналогічних правових засадах.

Без сумнівів, зазначені пропозиції дадуть змогу удосконалити практику міжнародних перевезень та покращити захист прав пасажирів.

---

### **Radchuk O. Selected issues of transportation of passengers and their luggage in international road transport**

The article is devoted to the study of legal problems of international transportation of passengers and their luggage by road.

The analysis of the international legal acts regulating such transportations and defining the order of the conclusion and execution of the contract of transportation of passengers and their luggage, and also those establishing the organization of such transportations is carried out. An analysis of both multilateral conventions and bilateral agreements dealing with road transport is conducted.

It is noted that international traffic is performed by the territory of at least two countries, the point of departure and arrival are in different countries.

The two main conventions regulating these transportations are analyzed, namely: the Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road (CVR) of 1973 and the Convention on the International Carriage of Passengers and Luggage by Road in 1997, pointed out the similar provisions and differences that are contained in these conventions.

The essential features of the contract of international road transport of passengers and their luggage are considered, the subject of the contract is determined. Particular attention is paid to the liability of the road carrier and cases of his release from liability.

Attention is paid to the organization of this type of transportation and the work of drivers, the role of international organizations in carrying out such work is determined. The requirements are specified both for the operated vehicles and for the drivers, which must meet the established criteria.

It is concluded that the issues of international road transport of passengers and their luggage need constant attention and control, which is manifested in the improvement of existing regulations. It is also necessary to strengthen the legal protection of passenger rights during transportation.

**Key words:** agreement of international road transportation of passengers and their luggage, essential terms of the contract, subject of the contract, liability of the carrier under the contract, organization of driver's work.

---

### **Література:**

1. Седюкевич В.Н. Международные автомобильные перевозки пассажиров. Минск, 2007. 132 с.
2. Касаткина А.С. Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве : учебное пособие. Москва, 2014. 173 с.

3. IRU – International road transport union / Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ). URL: <https://www.iru.org>.
4. Європейська економічна комісія (ЄЕК) ООН. URL: <https://unece.org/ru>.
5. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_845#top](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_845#top).
6. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997\\_034#top](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#top).
7. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_016#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_016#Text).
8. Положення (ЄС) № 561/2006 з гармонізації визначеного соціального законодавства, що стосується автоперевезень та вносить поправки до Положення Ради (ЄЕС) № 3881/25 та № 2135/98. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_761#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_761#Text).