Владимирский государственный университет

А. И. СМОРЧКОВ

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Учебно-практическое пособие

Владимир 2022

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Владимирский государственный университет
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых»

А. И. СМОРЧКОВ

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Учебно-практическое пособие

Электронное издание

Владимир 2022

ISBN 978-5-9984-1580-7
© ВлГУ, 2022
© Сморчков А. И., 2022

УДК 347.763
ББК 67.404.213

Рецензенты:

Доктор юридических наук, доцент
профессор кафедры уголовно-правовых дисциплин
Владимирского государственного университета
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых
А. В. Кудрявцев

Кандидат юридических наук, доцент
зав. кафедрой административно-правовых дисциплин
Российской академии народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации (Владимирский филиал)
О. Р. Рузевич

Сморчков, А. И.

Международное транспортное право [Электронный ресурс] : учеб.-практ. пособие / А. И. Сморчков ; Владим. гос. ун-т им. А. Г. и Н. Г. Столетовых. – Владимир : Изд-во ВлГУ, 2022. – 282 с. – ISBN 978-5-9984-1580-7. – Электрон. дан. (3,32 Мб). – 1 электрон. опт. диск (CD-R). – Систем. требования: Intel от 1,3 ГГц ; Windows XP/7/8/10 ; Adobe Reader ; дисковод CD-ROM. – Загл. с титул. экрана.

Содержит планы проведения семинарских занятий, контрольные вопросы, тестовые и практические задания, учебные материалы в помощь студентам для подготовки и раскрытия вопросов занятий, а также библиографический список. В пособии учтены межпредметные связи с такими дисциплинами, как «Международное таможенное право» и «Международное таможенное сотрудничество».

Предназначено студентам, обучающимся по направлению подготовки 38.05.02 «Таможенное дело» (специалитет) при изучении дисциплины «Международное транспортное право» очной и заочной форм обучения.

Рекомендовано для формирования профессиональных компетенций в соответствии с ФГОС ВО.

Библиогр.: 82 назв.

ISBN 978-5-9984-1580-7

© ВлГУ, 2022
© Сморчков А. И., 2022

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 5

ОБЪЁМ И СТРУКТУРА ДИСЦИПЛИНЫ 7

СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО 11

СОДЕРЖАНИЕ ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ ПО ДИСЦИПЛИНЕ 17

Тема № 1. ПОНЯТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА, ПРЕДМЕТ, МЕТОД, СИСТЕМА, СУБЪЕКТЫ, ПРИНЦИПЫ, ФУНКЦИИ 17

Тема № 2. ИСТОЧНИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА 44

Тема № 3. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА 83

Тема № 4. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК 99

Тема № 5. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК 119

Тема № 6. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК 159

Тема № 7. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК 192

Тема № 8. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ 221

Тема № 9. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ 244

Оценочные средства для текущего контроля успеваемости, промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины и учебно-методическое обеспечение самостоятельной работы студентов 254

Вопросы к зачету 261

Варианты практических заданий 263

Задания для самостоятельной работы 266

Темы эссе и рефератов 269

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 271

РЕКОМЕНДАТЕЛЬНЫЙ БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК 273

ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях интенсивных международных интеграционных процессов в экономической сфере важная роль принадлежит транспорту. Международные перевозки играют роль одного из связующих звеньев между экономиками государств, отдельных регионов и континентов, обеспечивая активное развитие международной торговли. Транспортная составляющая является необходимым элементом международных контрактов.

При осуществлении международных перевозок возникает комплекс проблем, требующих нормативного регулирования. Речь идёт прежде всего о порядке пересечения государственных границ при соблюдении суверенитета каждого государства, об установлении и выполнении унифицированных правил использования транспортных артерий, требований к транспортным средствам, их техническому состоянию, экологической безопасности при эксплуатации. Основные вопросы касаются регулирования международными конвенциями и соглашениями правовых отношений между участниками международного перевозочного процесса, каковыми являются перевозчики, пассажиры, грузоотправители, грузополучатели и некоторые иные субъекты.

Учебно-практическое пособие охватывает закреплённые международными источниками основополагающие аспекты организации и осуществления перевозок всеми видами транспорта и соответствует действующей учебной программе по дисциплине «Международное транспортное право».

Структурно пособие состоит из двух частей: Общей и Особенной.

В Общей части рассмотрены понятия международного транспортного права, его предмет, метод, система, субъекты, принципы и выполняемые функции. Отдельные темы посвящены действующим источникам и международным организациям в сфере транспорта.

При этом автор исходит из того, что международное транспортное право имеет многоаспектный характер, имеет публично-правовой элемент, связанный с установлением между государствами договоренностей об использовании своих территорий, выполнением при этом таможенных и иных административных процедур, а также базируется на договорных началах перевозок. Всё это позволяет сделать вывод о том, что международное транспортное право относится к комплексным отраслям права.

В Особенной части учебного пособия рассматриваются вопросы правового регулирования международных перевозок такими видами транспорта, как автомобильный, железнодорожный, воздушный, морской и речной. В каждой теме пособия, относящейся как к Общей, так и Особенной частям, содержатся тестовые и практические задания.

Для углубленного изучения курса дисциплины «Международное транспортное право» приведен рекомендательный библиографический список, включающий 80 источников: международно-правовые акты и специальную литературу.

Такая структура пособия позволила, как представляется, опираясь на фундаментальные правовые положения, касающиеся особенностей норм международного транспортного права, его субъектов и объектов, характеристики перевозок в международном сообщении, сформировать у студентов навыки практического применения указанных правовых положений, в чем выражается его прикладной характер.

ОБЪЕМ И СТРУКТУРА ДИСЦИПЛИНЫ

Трудоемкость дисциплины составляет 5 зачетных единицы, 180 часов

Тематический план
форма обучения – очная

№ п/п	Наименование тем и/или разделов/тем дисциплины	Семестр	Неделя семестра	Контактная работа обучающихся с педагогическим работником				Самостоятельная работа	Формы текущего контроля успеваемости, форма промежуточной аттестации *(по семестрам)*
				Лекции	Практические занятия	Лабораторные работы	*в том числе в форме практической подготовки*		
1	Вводная. Понятие международного транспортного права, предмет, метод, система, субъекты, принципы, функции.	9	1-2	2	4			10	
2	Источники международного транспортного права.	9	3-4	2	4			10	
3	Международные организации в сфере транспорта.	9	5-6	2	4			10	рейтинг-контроль №1
4	Правовое регулирование международных автомобильных перевозок.	9	7-8	2	4			10	

5	Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок.	9	9-10	2	4			10	
6	Правовое регулирование международных воздушных перевозок.	9	11-12	2	4			10	рейтинг-контроль №2
7	Правовое регулирование международных морских перевозок.	9	13-14	2	4			10	
8	Правовое регулирование международной перевозки по внутренним водным путям.	9	15-16	2	4			10	
9	Правовое регулирование перевозки опасных грузов.	9	17-18	2	4			10	рейтинг-контроль №3
Всего за 9 семестр		**180 часов**		**18**	**36**			**90**	**Экзамен (36)**
Наличие в дисциплине КП/КР		**нет**							
Итого по дисциплине		**180 часов**		**18**	**36**			**90**	**Экзамен (36)**

Тематический план
форма обучения – очно-заочная

№ п/п	Наименование тем и/или разделов/тем дисциплины	Семестр	Неделя семестра	Контактная работа обучающихся с педагогическим работником				Самостоятельная работа	Формы текущего контроля успеваемости, форма промежуточной аттестации *(по семестрам)*
				Лекции	Практические занятия	Лабораторные работы	*в том числе в форме практической подготовки*		
1	Вводная. Понятие международного транспортного права, предмет, метод, система, субъекты, принципы, функции.	11	1-2	1	1			10	
2	Источники международного транспортного права.	11	3-4		1			10	
3	Международные организации в сфере транспорта.	11	5-6	1	1			10	рейтинг-контроль №1
4	Правовое регулирование международных автомобильных перевозок.	11	7-8	1	1			10	
5	Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок.	11	9-10	1	1			10	

6	Правовое регулирование международных воздушных перевозок.	11	11-12	1	1			10	рейтинг-контроль №2
7	Правовое регулирование международных морских перевозок.	11	13-14	1	1			10	
8	Правовое регулирование международной перевозки по внутренним водным путям.	11	15-16	1	1			10	
9	Правовое регулирование перевозки опасных грузов.	11	17-18	1	1			8	рейтинг-контроль №3
Всего за 11 семестр		**144 часа**		**4**	**8**			**105**	**Экзамен (27)**
Наличие в дисциплине КП/КР		**нет**							
Итого по дисциплине		**144 часа**		**4**	**8**			**105**	**Экзамен (27)**

СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ
МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Тема 1. Понятие международного транспортного права, предмет, метод, система, субъекты, принципы, функции

Понятие международного транспортного права, его предмет, метод и место в системе отраслей международного права. Международное транспортное право как система. Определение элементов данной системы: нормы, регулирующие транспортные правоотношения; целесообразность выделения общей и особенной частей международного транспортного права; подотрасли и институты международного транспортного права.

Определение субъектного состава МТП. Государства и международные организации как участники публичных правоотношений в сфере транспорта. Особенность участие в транспортных правоотношениях физических и юридических лиц. Функции МТП: контрольная, обеспечительная, охранительная, распорядительная, гармонизация судебной и арбитражной практики. Принципы МТП. Отраслевые принципы МТП: принцип сотрудничества; разрешительный порядок международных перевозок; принцип взаимности; принцип национального режима; принцип наибольшего благоприятствования.

Понятие, виды транспорта и транспортных сообщений. Особенности, специфика, преимущества железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного, воздушного, морского транспортов.

Тема 2. Источники международного транспортного права

Классификация источников, регулирующих международное транспортное право, в соответствии со ст. 38 Статута Международного Суда ООН.

Международные транспортные договоры в области регулирования морских, железнодорожных, автомобильных, воздушных, смешанных перевозок. Роль международного договора в современном МТП.

Международный обычай, как источник МТП, общая характеристика, особенности. Общие принципы права, а также судебные прецеденты, общая характеристика.

Коллизионные нормы международного транспортного права. Виды и структура коллизионных норм. Типы коллизионных привязок в транспортных правоотношениях.

Внутренние (национальные) источники, регулирующие международные перевозки. Общая характеристика и особенности законов и подзаконных актов, регулирующих международные перевозки.

Тема 3. Международные организации в сфере транспорта

Виды Международные межправительственных организации, занимающихся вопросами регулирования международных перевозок.

Система ООН и международное транспортное право. Роль ООН в регулировании международных перевозок. ЭКОСОС и его вспомогательные подразделения применительно к транспортным правоотношениям. Европейская экономическая комиссия, Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ ООН. ЮНСИТРАЛ – вспомогательный орган ГА ООН в области права международной торговли, роль данного органа в урегулировании вопросов в сфере транспорта.

Общая характеристика, цели, задачи, функции, полномочия, организационная структура Международные межправительственных организации в области транспорта: ИМО, ИКАО, ОТИФ, ОСЖД.

Понятие, виды и особенности международных неправительственных организаций на современном этапе развития международного права. Критерии классификации и виды международных неправительственных организаций в сфере транспорта: ИАТА, ИРУ, БИМКО, ММК (международный морской комитет). Юридическая природа принимаемых данными организациями нормативно-правовых актов.

Тема 4. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок

Понятие и особенности международных перевозок автомобильным транспортом. Международные договоры, как основные источники, регулирующие взаимоотношения между государствами в сфере автомобильных перевозок: Конвенция о договоре международной до-

рожной перевозки грузов (КДПГ) 1956г.; Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) 1973 г.; Конвенция о дорожном движении 1949г. с изменениями от 2006г. и Протокол о дорожных знаках и сигналах 1949г., в редакции 1968г.; Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975г. (с поправками комитета Конвенции 2000г.).

Регулирование международных автомобильных перевозок в двусторонних соглашениях РФ с иностранными государствами.

Тема 5. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок

Понятие, специфика, особенности международных железнодорожных перевозок. Кодификация норм о международных железнодорожных перевозках.

Порядок перевозки грузов, пассажиров, багажа; порядок урегулирования спорных вопросов между сторонами по договору международной железнодорожной перевозки в соответствии с Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980г. с изменениями 1999г. (вступили в силу с 1 июля 2006г.).

Порядок перевозки грузов, пассажиров, багажа, ответственность железных дорог в соответствии с Соглашениями о международных железнодорожных перевозках в грузовом и пассажирском сообщении (СМГС 1951г., с изменениями и дополнениями от 1 июля 2010г.; СМПС 1951г., с изменениями и дополнениями от 1 мая 2010г.).

Тема 6. Правовое регулирование международных воздушных перевозок

Понятие и особенности международных воздушных перевозок. Классификация международно-правовых источников, регулирующих международные воздушные перевозки. «Свободы воздуха» или коммерческие права, их регламентация.

Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944г., Варшавская система, регулирующая международную воздушную перевозку: общая характеристика, недостатки. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999г. – Монреальская система: основные положения.

Договор воздушной перевозки: понятие, форма, содержание. Международные пассажирские перевозки: билет как юридический документ, удостоверяющий заключение договора и условия воздушной перевозки пассажира. Действительность билета. Изменения в билете и перевозке. Отказ в перевозке пассажира. Условия перевозки некоторых категорий пассажиров. Тарифы и сборы. Бронирование и продажа билета. Расписание, задержка и отмена рейсов. Возврат сумм в случае отказа пассажира от перевозки. Административные формальности при перевозке пассажиров.

Перевозка багажа: регистрация и оформление багажа. Досмотр багажа. Порядок провоза багажа. Особенности перевозки некоторых видов багажа.

Ответственность при международных перевозках пассажиров и багажа: перевозчик как субъект ответственности за причинение убытков (вреда); виды нарушения обязательств, влекущие ответственность перевозчика; объем ответственности перевозчика; порядок возмещения вреда и убытков; основания освобождения перевозчика от ответственности; предъявление претензий и исков к перевозчику.

Тема 7. Правовое регулирование международных морских перевозок

Виды морского судоходства и формы перевозок. Нормативно-правовое регулирование вопросов, связанных с морскими перевозками: международные договоры, как основополагающий источник; международный обычай. Общая характеристика договора международной морской перевозки: перевозка груза по чартеру, перевозка груза по коносаменту. Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924г. или «Гаагские правила», дополнительный протокол от 1968г., вносящий изменения в конвенцию, именуемый «Правила Висби», брюссельский протокол 1979г.

Причины принятия и общая характеристика Конвенции ООН о морской перевозке 1978г., получившая название «Гамбургские правила». Общая характеристика предварительного проекта документа о морской перевозке грузов в рамках ООН.

Понятие и характеристика коносамента, как основного транспортного документа при международных морских перевозках. Положения об ответственности морского перевозчика, о порядке предъявлении требований к перевозчику в соответствии с «Гаагскими правилами».

Правовое регулирование морской перевозки пассажиров и багажа. Конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем 1961г., Конвенция для унификации некоторых правил, относящихся к перевозке багажа пассажиров морем 1967г., Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974г., разработанная в рамках ИМО.

Тема 8. Правовое регулирование международных перевозок по внутренним водным путям

Понятие и особенность международных перевозок по внутренним водным путям. Классификация источников правового регулирования международных перевозок по внутренним водным путям. Будапештская конвенция о договоре перевозки по внутренним водным путям (КПГВ) 2001г. Права и обязанности перевозчика и грузоотправителя в соответствии с положениями данной конвенции, транспортный документ, необходимый при перевозке грузов, институт ответственности в отношении участников перевозки.

Конвенция о перевозке пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) 1976г. Права и обязанности перевозчика, пассажира в соответствии с конвенцией, вопросы ответственности при международной перевозке пассажиров по внутренним водным путям, порядок предъявления исковых требований в связи с осуществлением данного вида перевозки.

Особенности перевозки грузов по реке Дунай. Братиславские соглашения, их значение. Дунайская комиссия – состав, организационная структура, цели, задачи, роль в отношении вопросов в сфере транспорта.

Тема 9. Правовое регулирование международных перевозок опасных грузов

Понятие и классификация опасных грузов. Классы опасности опасных грузов (подклассы опасных грузов). Классификационные коды опасных грузов. Структура перечня опасных грузов. Перечень опасных грузов в порядке присвоенных опасным грузам номеров ООН.

Источники правового регулирования перевозки опасных грузов. Международно-правовые акты по вопросам перевозки опасных грузов. Роль международных организаций в разработке международно-правовых актов по вопросам о перевозке опасных грузов.

Общие требования к перевозочным документам при перевозке опасных грузов. Общие сведения о транспортном документе при перевозке опасных грузов. Требования к заполнению транспортного документа при перевозке опасных грузов. Письменные инструкции при перевозке опасных грузов. Обязанности и ответственность сторон, связанные с письменными инструкциями при перевозке опасных грузов. Формат письменных инструкций при перевозке опасных грузов.

Общие меры безопасности при перевозке опасных грузов. Обязанности основных участников перевозки опасных грузов: обязанности грузоотправителя опасных грузов, обязанности перевозчика опасных грузов, обязанности грузополучателя опасных грузов; обязанности остальных участников перевозки опасных грузов.

СОДЕРЖАНИЕ ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ ПО ДИСЦИПЛИНЕ

Тема № 1. Понятие международного транспортного права, предмет, метод, система, субъекты, принципы, функции

Цель занятия: Дать понятие международного транспортного права, предмета и метода его правового регулирования, охарактеризовать систему международного транспортного права, дать общее понимание международного транспортного регулирования.

Образовательные технологии: *работа в малых группах* – в ходе практического занятия студенты разбиваются на группы, каждая из которых получает отдельное задание, как правило, по изучению, анализу и структурированному изложению текста научной статьи или исторического источника по теме занятия, либо проведению игры в форме, приближенной к реально возможной исторической ситуации, связанной с правоприменительной практикой (судебное заседание, переговоры по заключению контракта и т.д.). Задача – изучить и изложить материал, решить поставленную проблему таким образом, чтобы каждый из членов группы принял в этом активное участие, а студенты, входящие в другие группы, получили полную, логичную и достоверную информацию о содержании учебного материала или результатах проведенной игры.

Вопросы для обсуждения:

1. Роль Международного транспортного права (далее -МТП) в отношениях между государствами в современных условиях.
2. Специфический характер предмета и метода правового регулирования МТП.
3. Общая характеристика субъектов МТП: государства, международные организации, физические и юридические лица.
4. Место общепризнанных принципов Международного публичного права в МТП и специальные принципы МТП.
5. Понятие МТП и его система.
6. Основные функции и их общая характеристика МТП.
7. Понятие и роль транспорта в современных условиях сотрудничества государств.

8. Классификация транспорта, особенности каждого из них в МТП.

9. Специфика и преимущества воздушного, автомобильного, железнодорожного, морского, внутреннего водного транспорта.

10. Транспортные сообщения: общая характеристика.

11. Проверка знаний терминов:

– Международное транспортное право;
– Международное право;
– Международное частное право;
– Предмет права;
– Система права;
– Принципы права;
– Норма права;
– Международные транспортные отношения;
– Международная перевозка

12. Заслушивание докладов, демонстрация презентаций по вопросам практического занятия.

13. Решение тестовых заданий.

14. Подведение итогов темы.

Учебные материалы к теме

1.1. Предмет и метод международного транспортного права

На рубеже XX и XXI вв. тенденции интернационализации производства, а также расширения международной сферы обмена товаров вызвали к жизни проблему пространственного разрыва, с одной стороны, между стадиями производства, а с другой — между производителями и потребителями товарной массы. Решение этой проблемы напрямую зависит от степени развитости международных перевозок. Именно этот вид деятельности имеет одной из своих целей обслуживание внешнеэкономической деятельности. Другая его цель заключается в транспортном обеспечении существенно расширяющегося международного туристического бизнеса, активизирующихся деловых зарубежных поездок, т.е. в удовлетворении потребности граждан в международных перевозках.

Международные перевозки пассажиров и грузов — весьма сложный вид услуг, обладающий многоаспектными специфическими свойствами. Их принципиальным отличием от внутренних перевозок является то, что международные перевозки осуществляются по территории нескольких государств. В связи с этим существенно усложняется характер возникающих транспортных правоотношений.

Именно особенности международных перевозок, связанные с перемещением грузов и людей по территории не одного государства, установление для их осуществления надежных и постоянно функционирующих транснациональных связей, использование различных видов транспорта и эксплуатация международных транспортных артерий потребовали подробного нормативно-правового регулирования указанных разнообразных транспортных отношений.

По мнению В.Н. Гречухи, это группа международных частноправовых отношений, которую составляют отношения, вытекающие из транспортных условий договоров международной купли продажи. Они конкретизируются в отношениях, связанных непосредственно с международными перевозками, в частности такими, как договорные отношения по перевозке грузов [1, с. 15]. Данную группу составляют также отношения, связанные с перевозкой пассажиров и багажа. Кроме того, в неё входят отношения по транспортно-экспедиционному обеспечению международных перевозок. И наконец, к ней примыкают отношения, складывающиеся в связи с транспортным страхованием при осуществлении перевозок. Все они являются отношениями международного частного права и регулируются его источниками.

Следующая группа представлена отношениями между государствами по поводу установления международных сообщений, возможности свободного передвижения иностранных перевозчиков по территории суверенных государств, использования Мирового океана, международного воздушного пространства, международных рек и каналов. Речь идет о соблюдении при международных перевозках правовых режимов территорий: государственных, международных территорий общего пользования, территорий со смешанным режимом.

К этой группе относятся также правоотношения, которые возникают в связи с участием государств в международных организациях, занимающихся вопросами подготовки проектов международных

транспортных договоров, транспортных регламентов, правил перевозок пассажиров и грузов, оказания помощи транспортным организациям в осуществлении международных перевозок. Таким образом, речь идет о между народных публичных отношениях, которые регулируются источниками международного публичного права — международными договорами и международно-правовыми обычаями.

Еще одна группа отношений, возникающих между участниками международных перевозок, — это отношения по эксплуатации транспорта и транспортных артерий в процессе осуществления международных перевозок; отношения, связанные с соблюдением таможенного режима, с финансовыми расчетами в связи с налогами, сборами и пошлинами при международных перевозках.

Они представляют группу отношений международно-административного характера, имеющих тенденцию динамичного расширения и развития, и регулируются международными конвенциями и соглашениями, а также нормами национального административного и финансового права.

В целом есть все основания выделить три группы правовых норм, регулирующих международную транспортную деятельность, связанную с перевозками. Одна группа регулирует международные транспортные частно-правовые отношения, другая — международные публичные отношения, отражающие отдельные аспекты транспортной деятельности, третья — международные административно-правовые транспортные отношения.

Правовые нормы всех рассмотренных групп не существуют изолированно друг от друга, а находятся в тесной взаимосвязи и взаимодействии. Они составляют комплекс, имеющий в качестве общего предмета регулирования отношения по поводу транспортной деятельности, связанной с международными перевозками.

Таким образом, по признаку предмета правового регулирования, который является одним из критериев выделения системы правовых норм и отрасль права, нет оснований для отнесения международного транспортного права к базовым отраслям.

Иными словами, чтобы понять правовую природу международного транспортного права и его место в правовой системе, следует опираться на нетрадиционные оценки понятий отрасли права и системы

отраслей, выделение фундаментальных (базовых) и комплексных отраслей [2, с.25]. Применительно к международному транспортному праву к таким основным отраслям, в рамках которых функционирует система норм вторичного комплексного образования, каковым оно является, относятся международное публичное, международное частное и международное административное право. Сама же система правовых норм международного транспортного права не является искусственным образованием. Его правовые нормы объединены общим объектом — *международной транспортной деятельностью.*

Данный объединяющий фактор обусловливает взаимосвязь и взаимозависимость норм международного транспортного права. Следствием формирования международного транспортного права как комплексной отрасли вторичного порядка является совершенствование транспортных норм международного публичного, международного частного и международного административного характера, их координация, восполнение про белов в их системах, введение в правовую ткань этих систем новых норм и даже отдельных блоков норм .

Изложенное выше позволяет сделать следующие выводы.

1. Принципиальная особенность международного транспортного права заключается в том, что его объектом является международная *транспортная деятельность, связанная с перевозками.* Данный вид деятельности осуществляется в рамках договоренностей государств об использовании территорий суверенных государств и международных транспортных артерий для перевозок, осуществления таможенных и других административных процедур и вместе с тем базируется па договорных началах частноправового характера.

2. В связи с этим система норм, составляющих международное транспортное право, представлена нормами международного публичного, международного частного и международного административного права. Указанные группы норм регулируют общественные отношения различных видов разными способами, средствами. Следовательно, предметом международного транспортного права являются международные транспортные публично-правовые, частноправовые и административно-правовые отношения. В качестве метода при меняется не какой-то один способ воздействия на эти отношения, а несколько.

Таким образом, по предмету и методу правового регулирования международное транспортное право относится к *комплексным отрас лям,* т.е. является правовым комплексом вторичного порядка.

3. Международное транспортное право неразрывно связано с между народным публичным, международным частным и международным административным правом. В этой органичной связи и заключается его комплексный характер и вторичность по отношению к указанным основным, фундаментальным отраслям права.

4. Международное транспортное право как комплексная отрасль имеет достаточно четкую организацию. Совокупность его правовых норм представляет собой структурированную систему, которая существует и развивается по своим внутренним законам.

Проведенный анализ позволяет дать следующее определение *международного транспортного права* — это полисистемный комплекс правовых норм публично-правового и частноправового характера, регулирующий транспортную деятельность, связанную с международными перевозками.

1.2. Международное транспортное право как система

Нормы международного транспортного права соответствующим образом организованы. Их система складывается объективно и базируется на особенностях общественных отношений, составляющих предмет между народного транспортного права. В целом совокупность указанных правовых норм составляет Общую и Особенную части международного транс портного права.

Общая часть международного транспортного права — это структурный элемент, содержащий систему норм, имеющих значение для всех или значительной части норм международного транспортного права. К ним относятся те, которые определяют предмет международного транспортного права, характер регулирования присущих ему правоотношений, основания их возникновения, субъектный состав международного транспортного нрава, его объекты. Это также нормы, закрепляющие основные принципы и функции международного транспортного права.

Нормы Общей части служат устранению разного подхода к регулированию близких по своей правовой природе общественных отношений, складывающихся на международном рынке транспортных

услуг. Это в первую очередь общественные отношения договорного характера, возникающие при организации и осуществлении международных перевозок различными низами транспорта.

Система норм Общей части международного транспортного права является, по сути, объединяющим фактором для остальных норм, составляющих Особенную часть данной комплексной отрасли права. Важная роль Общей части заключается также в том, что содержащиеся в ее нормах общие положения представляют собой своеобразный юридико-технический аппарат для использования других норм, применения их на практике.

Все остальные нормы составляют Особенную часть. Они не имеют столь широкого спектра воздействия, как правовые нормы Общей части. Нормы Особенной части регулируют вопросы частного характера, главным образом перевозки различными видами транспорта.

Наряду с выделением в рамках международного транспортного права Общей и Особенной частей его систему представляют также подотрасли, институты и подинституты. При этом подотрасль права можно определить как целостное образование норм, регулирующих специфический вид общественных отношений в пределах сферы правового регулирования соответствующей отрасли [3, с.47]. Именно такой подход, учитывающий характер регулируемых системой норм отношений и методов регулирования**,** позволяет выделить следующие подотрасли международного транспортного права.

— межгосударственная деятельность по выработке и соблюдению принципов и правил использования территорий, водной и воздушной среды для осуществления международных перевозок. Нормы данной подотрасли права регулируют вопросы использования территорий государств, их воз душного пространства, внутренних вод и портов, территориальных морей, а также открытого моря, международных проливов, каналов морских коридоров для архипелажных проходов и воздушного пространства над ними для перевозок пассажиров, багажа и грузов. В ее сферу входит установление транснациональных транспортных артерий, их правового режима и порядка использования. Кроме того, это участие государств в международных транспортных организациях;

— международные транспортные договорные обязательства, регулирующие договорные основы организации и осуществления международных перевозок, а также связанных с ними услуг. Они охватывают договорные условия организации перевозок и доставки с пересечением государственной границы пассажиров, багажа и грузов в пункты назначения. В зависимости от используемых видов транспорта нормы подотрасли отражают особенности условий перевозок, порядок их организации и осуществления автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом.

Кроме договорных обязательств по международным перевозкам, нормы данной подотрасли регулируют также договорные обязательства, связанные с транспортно-экспедиционным обеспечением международных перевозок и страхованием при их осуществлении;

— деятельность компетентных органов исполнительной власти по обеспечению безопасности международных перевозок, соблюдению правил пересечения границ. Эта подотрасль регулирует вопросы установления и строгого выполнения режима безопасного движения транспорта при осуществлении международных перевозок, порядка и условий перемещения через государственную и таможенную границы перевозимых объектов, реализации установленного налогового бремени, обеспечения оплаты пошлин и сборов.

Если международному транспортному праву как комплексной отрасли права присущи родовые признаки общественных отношений, составляющие его предмет, то отличительные признаки подотраслей заключаются в видовой принадлежности их общественных отношений. Следовательно, каждая из перечисленных подотраслей международного транспортного права имеет свой специфический предмет и связанный с ним метод правового регулирования.

Наряду с подотраслями международного транспортного права существуют его институты. В нашем случае институт международного транспортного права представляет собой систему правовых норм, регулирующих разновидность предметно связанных международных транспортных отношений в рамках соответствующей подотрасли.

Если рассматривать институты такой подотрасли как международные транспортные договорные обязательства, то это прежде всего институты договорных перевозочных обязательств, ответственности в связи с организацией и осуществлением международных перевозок,

претензионно-искового порядка разрешения споров сторонами транспортных договоров и т.д.

Однородность норм института права можно проиллюстрировать па примере такого института, как договорные перевозочные обязательства. Система его норм регулирует отношения по заключению договоров перевозки, их предмет, условия, права и обязанности сторон, отношения, связанные с исполнением договоров и их прекращением.

Другой пример института международного транспортного права, который действует в рамках подотрасли международных транспортных обязательств, — это институт договорных обязательств по оказанию транспортно-экспедиционных услуг. Предмет института договорных обязательств и оказанию транспортно-экспедиционных услуг — это договорные отношения по организации перевозки, определению вида транспорта для ее осуществления, по заключению экспедитором договора перевозки, получению требующихся для экспорта и импорта документов, погрузке и выгрузке груза, сопровождению его в пути следования, уплаты пошлин и сборов и некоторым другим вопросам.

В свою очередь институты международного транспорта права подразделяются на подинституты. В частности, в рамках того же института договорных и перевозочных обязательств можно выделить в качестве подинститутов договорные обязательства по перевозке пассажиров, багажа, грузо-багажа и грузов.

Подинституты содержат системы норм меньших масштабов по сравнению с системами норм институтов, в состав которых они входят.

В целом же международное транспортное право достаточно четко организовано. Системная организация норм этой комплексной отрасли права имеет как теоретическое, так и практическое значение.

Во-первых, она облегчает работу правотворческих органов при принятии новых правовых источников и совершенствовании действующих. Она позволяет устранять пробелы в действующей системе международного транспортного права, а также отменять нормы, уже не отвечающие потребностям международной транспортной практики.

Во-вторых, при надлежащей систематизации норм международного транспортного права значительно упрощается поиск и применение соответствующих норм к конкретным случаям. Таким образом, можно прийти к выводу, что международное транспортное право как комплексная отрасль имеет свою достаточно четкую организацию. Его

правовые нормы представляют собой структурированную систему, которая существует и развивается по своим внутренним законам. Эта система включает подотрасли, институты и подинституты.

Субъектный состав международного транспортного правоотношения – это совокупность участников этого правоотношения. Ими могут быть индивиды (физические лица), юридические лица, государства. Данное положение вытекает из того, что международное транспортное право является комплексной отраслью, ему присущи три вида правоотношений: правоотношения международного публичного, международного частного и международного административного характера.

Субъектами международных публичных отношений являются государства и межправительственные организации. Причем, исходя из принятой в международном праве классификации, государства относятся к первичным субъектам, а межправительственные организации — к категории производных субъектов международного права, поскольку источниками их правосубъектности являются соглашения или другие договоренности первичных субъектов международного права - государств.

Государство как субъект международного права обладает такими основополагающими правами, как суверенное равенство, право на независимость, осуществление верховенства на своей территорией и др. Что касается его обязанностей относительно других членов международного сообщества, то это уважение суверенитета других государств, развитие международного экономического сотрудничества, защита прав человека, окружающей среды и т.п.

Выполняя обязанности по международному экономическому сотрудничеству, государства свободны в выборе форм и средств его развития с учетом интересов национальной экономики. При этом в их арсенале имеются такие действенные средства, как национализация, использование государственного планирования, различные виды государственной монополии, одной из которых является транспорт.

Нередко государство оставляет за собой право обслуживания той или иной сферы внешнеэкономических связей, например, осуществление грузовых перевозок исключительно национальными перевозчиками.

В рамках международного экономического сотрудничества, в том числе в области транспортной деятельности, государства заключают двусторонние и многосторонние соглашения. Примером может служить Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств — участников Содружества Независимых Государств в области транспортной политики от 09.10.1997, Соглашение между Правительством РФ и Правительством Латвийской Республики о принципах сотрудничества и условиях взаимоотношений в области транспорта, Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады о воздушном сообщении от 18.12.2000 и др. Только в сфере воздушных сообщений Российской Федерацией заключено свыше 50 двусторонних межгосударственных соглашений.

Участники договорных отношений устанавливают определенные правила поведения. Следовательно, они достаточно точно ориентированы в вопросах своего возможного и должного поведения. Закрепленные правила поведения являются незыблемыми. Поэтому участники не могут произвольно изменять права и обязанности, сформулированные в императивных нормах договора, корректировать их объем и содержание.

Отношения участников транспортных договоров базируются на принципах суверенитета, равенства, соблюдения паритетных начал. Так, если рассматривать транспортный аспект использования территорий государств, то он достаточно четко сформулирован в Чикагской конвенции, где закреплено принципиальное положение о том, что каждое государство обладает и полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией. Поэтому договаривающиеся государства соглашаются с тем, что регулярные международные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства.

Межправительственные организации, имеющие отношение к международной транспортной деятельности, обладают определенными международными правами и обязанностями в рамках целей и задач, которые закреплены в их учредительных документах. Объем их правосубъектность значительно уступает объёму правосубъектности государств и носит функциональный характер.

Межправительственные транспортные организации обладают специальной компетенцией, касающейся транспортной сферы отношений государств – членов организаций. Деятельность этих организаций этих организаций весьма разнообразна и включает в том числе регулирование как международных публичных, так и международных частноправовых отношений. Что касается проблем международного публичного характера, то к ним относится, например, закрепление принципов международного использования территории, воздушного и морского пространства для перевозок, подготовка программ по развитию международных транспортных артерий, разработка стандартов обеспечения безопасности их эксплуатаций и осуществления перевозок и т.п.

Относительно правовой природы актов, принимаемых межправительственными организациями, в том числе транспортными, в свое время высказывались мнения о том, что они носят рекомендательный характер и, следовательно, не являются источниками международного права. Если они содержат только рекомендации, то приведенная оценка будет верной. Но в остальных случаях такая категоричность весьма сомнительна.

Нельзя отрицать правомерности мнения, согласно которому заключаемые межправительственными организациями соглашения как с государствами, так и между собой, несмотря на свою вторичность, относятся к источникам международного права, ибо в них выражена в одних случаях суверенная воля государств, согласованная с волей международной организации, а в других — согласована воля двух или нескольких международных организаций.

Межправительственные транспортные организации представлены главным образом организациями по видам транспорта. Например, на воздушном транспорте действует ИКАО, на морском — ИМКО, на железнодорожном — Центральное бюро международных железнодорожных сообщений и др.

Субъектами международного транспортного частноправового отношения являются физические и юридические лица. Под термином «физические лица» следует понимать как граждан соответствующего государства, так и иностранных граждан, а также лиц без гражданства. Среди юридических лиц могут быть иностранные юридические лица.

Субъектами международного транспортного частноправового отношения являются, главным образом, участники договоров об организации и осуществлении перевозок с пересечением государственной границы.

Рассматривая вопрос о физических лицах в международном публичном аспекте, касающегося транспортной деятельности, следует отметить, что их нельзя причислить к субъектам международных публичных транспортных отношений. Вместе с тем значительное количество международных договоров — источников международного публичного права — регулируют главным образом правоотношения между физическими лицами и правительствами государств в области обеспечения прав и свобод человека, рас пространяющихся в том числе и на транспортную сферу. К числу таких источников относятся, например, Всеобщая декларация прав человека 1948 г., Пакт о правах человека 1966 г., Конвенция о защите прав человека и основных свободах 1950 г., Декларация о правах человека в отношении лиц, не являющихся гражданами страны, в которой они проживают 1985 г., и др. Приведенный перечень международных договоров указывает на то, что физические лица наделены источниками международного публичного права существенными правами. Однако, как справедливо подчеркивается в юридической литературе, эти права имеют исключительно вторичный характер, так как являются результатом соглашения участников межгосударственных публичных договоров. Другими словами, индивид не имеет правовой возможности участвовать в международных публичных отношениях, поэтому не является субъектом международного публичного права.

В плане же вторичности прав физических лиц следует отметить, что она находит отражение прежде всего в вопросе о статусе этих субъектов. И хотя данный вопрос решается национальными правовыми системами, международное публичное право оказывает на них существенное влияние. В частности, в сфере его воздействия находятся вопросы статуса граждан, иностранных граждан, лиц без гражданства, беженцев и других субъектов. В приведенных выше международных источниках закреплены, наряду с другими правами указанных субъектов, и такие права, как право на свободное передвижение и выбор места жительства, право покидать свою страну и возвращаться в нее.

Основная смысловая нагрузка этих положений заключается в устранении незаконных запретов и ограничений. Применительно же к транспортным аспектам необходимо отметить, что индивиды могут реально воспользоваться декларированными правами только при наличии хорошо налаженных транспортных связей, отсутствии искусственных препятствий при пересечении ими государственных границ.

Важный момент, связанный с правовым статусом индивидов, касается права на труд. Он имеет непосредственное отношение и к транспортной сфере. Допускаемые ограничения этого права относятся в основном к иностранным гражданам и лицам без гражданства. Конкретизируются они национально-правовыми системами. Так, российским законодательством установлены определенные ограничения допуска к работе на транспорте иностранных граждан и лиц без гражданства.

В частности, согласно КТМ РФ в состав экипажа судна, плавающего под государственным флагом РФ, могут входить иностранные граждане и лица без гражданства, которые не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста (и. 1 ст. 56 КТМ РФ).

Более жесткие ограничения содержатся в ВК РФ, в соответствии с которым в состав летного экипажа гражданского воздушного судна Российской Федерации могут входить только граждане Российской Федерации, если иное не предусмотрено федеральным законом (п. 4 ст. 56).

Физические лица как субъекты международных транспортных частноправовых отношений — это прежде всего пассажиры. Кроме того, ими могут быть грузоотправители и грузополучатели при перевозке грузов для личных (бытовых) нужд. Их правовое положение жестко увязано с категорией гражданства. Именно гражданство указывает на особую правовую связь пассажира с конкретным государством. Чтобы ответить на вопрос, в чем проявляется эта правовая связь, следует исходить из дифференцированного подхода международного частного права к физическим лицам, находящимся в пределах юрисдикции определенного государства. Он основан на разделении физических лиц на соответствующие категории, а также на установлении для каждой правовой категории своего правового режима.

Существуют три категории физических лиц. Первая — это граждане данного государства. Ко второй относятся иностранные граждане.

Третью составляют лица без гражданства. События последних десятилетий застав выделять в качестве самостоятельной категории беженцев.

Применительно к международному транспортному праву можно рассматривать, например, правовой статус пассажиров-иностранцев и пассажиров, являющихся лицами без гражданства. На иностранца как на лицо, которое не имеет гражданства государства пребывания и состоит в гражданстве другого государства, распространяются два правопорядка — правопорядок своего государства и правопорядок того государства, на территории которого находится иностранный гражданин.

Касаясь вопроса правоспособности иностранных граждан, следует отметить, что в практике международного частного права сложилась ситуация, при которой иностранцы во время пребывания на территории другого государства не вправе ссылаться на тот объем полномочий в рамках своей правоспособности, которым они наделены своим государством. Иными словами, на территории других стран они обладают правоспособностью, определенной этими странами. В российском законодательстве это положение нашло закрепление в части третьей ГК РФ. В соответствии со ст. 1196 ГК РФ иностранные граждане и лица без гражданства пользуются в Российской Федерации гражданской правоспособностью наравне с российскими гражданами, кроме случаев, установленных законом. Оговорка указывает на то обстоятельство, что правовой режим государства пребывания для указанных категорий физических лиц содержит определенные ограничения. Например, имеются определенные ограничения в области трудовой деятельности на транспорте, о чем отмечалось выше.

Рассматривая дееспособность иностранцев — субъектов международного транспортного права, необходимо исходить из положения о том, что вопросы дееспособности иностранцев в международном частном праве определяются главным образом по личному закону. Он существует в двух разновидностях: закона гражданства и закона местожительства.

По российскому законодательству коллизионная формула определения дееспособности физического лица — личный закон — закреплена в п. 1 ст. 1195 ГК РФ. Согласно этой норме личным законом физического лица, считается право страны, гражданство которой оно

имеет. В целом же нормы ст. 1195 и 1197 ГК РФ фиксируют «смешанную» систему привязок, обеспечивающих установление личного закона в виде принципов гражданства и местожительства.

Конкретизируя вопрос дееспособности физического лица рамками обязательственных отношений, российское гражданское законодательства ввело норму, согласно которой лицо, не обладающее гражданской дееспособностью по своему личному закону, не вправе ссылаться на отсутствие у него дееспособности, если оно является дееспособным по праву места совершения сделки (п. 2 ст. 1197 ГК РФ).

Принципиально важным моментом является закрепление российским гражданским законодательством дееспособности физического лица-предпринимателя. Смысл заключается в положении о том, что определение его дееспособности осуществляется по закону того государства, в котором лица зарегистрировано в качестве предпринимателя без образования юридического лица. Так, ст. 1201 ГК РФ гласит: «Право физического лица заниматься предпринимательской деятельностью без образования юридического лица в качестве индивидуального предпринимателя определяется по праву страны, где такое физическое лицо зарегистрировано в качестве индивидуального предпринимателя». Если это правило не может быть применено в виду отсутствия обязательной регистрации, применяется право страны основного места осуществления предпринимательской деятельности.

Эти положения применяются к иностранцам, участвующим в договоре в качестве перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя.

Юридические лица, как и физические, не являются субъектами международных публичных отношений. Юридические лица как субъекты международных транспортных частноправовых отношений действуют в качестве перевозчиков и грузовладельцев (грузоотправителей, грузополучателей). Вместе с тем достаточно сложный международный транспортный процесс не сводится непосредственно к перевозкам, а включает также обслуживание их операции, в том числе доставку грузов со складов отправителей до грузовых терминалов, погрузку на другие виды магистрального транспорта при перевозках в смешанном сообщении, выгрузку в пунктах назначения, временное хранение и др.

Поэтому в международном транспортном процессе, помимо перевозчиков и грузовладельцев (грузоотправителей, грузополучателей),

участвуют и другие хозяйствующие субъекты. Среди них можно назвать операторов грузовых терминалов, операторов перевозок в смешанном сообщении, транспортных экспедиторов и т.п. Все они являются участниками международных транспортных частноправовых отношений и могут быть как российскими, так и иностранными юридическими лицами.

Оценивая правовое положение каждого из них в конкретном государстве при осуществлении международной перевозки, следует определить, является ли юридическое лицо «своим», т.е. принадлежащим данному государству, или иностранным. На иностранное юридическое лицо распространяется действие двух правовых систем: правовой системы государства, являющегося для него «своим», и системы права государства, на территории которого юридическое лицо действует.

Правовые системы государств устанавливают разные критерии (признаки), по которым юридическое лицо считается принадлежащим данному государству

Существует несколько общепризнанных критериев (признаков), на основании которых определяется соответствующее образование в качестве правосубъектного лица собственного или иностранного государства.

Основными из них являются, во-первых, критерий регистрации юридического лица и, во-вторых, критерий местопребывания его головных органов.

В соответствии с критерием регистрации или учреждения юридического лица (инкорпорации) это правосубъектное образование принадлежит правопорядку государства, в котором оно учреждено. Именно данный критерий закреплен в гражданском законодательстве России. В ст. 1202 ГК РФ указано, что личным законом юридического лица считается право страны, где учреждено юридическое лицо, если иное не предусмотрено федеральным законом. Критерий регистрации получил широкое распространение в правовых системах государств. Отсылка к закону места регистрации является, по сути, необходимым коллизионным принципом для определения личного статуса юридического лица.

Согласно второму критерию — критерию местопребывания — юридическое лицо принадлежит правопорядку того государства, в котором находятся его центральные органы (правление, наблюдательный совет, совет директоров, иные органы).

Нередко применяется еще один критерий — критерий центра эксплуатации, по которому личным статусом юридического лица является закон страны, в которой он ведет основную производственную деятельность.

Именно правопорядок государства, где находится место основного производства (основной деятельности) юридического лица, распространяется на это лицо.

При решении ряда правовых вопросов в сфере международных перевозок, в частности, при установлении суда для рассмотрения споров с участием юридического лица, важное практическое значение имеет место нахождения этого лица, его органов управления или место основной деятельности.

В качестве примера можно сослаться на транспортные конвенции и соглашения. Так, в п. 1 ст. 31 КДПГ содержится положение, согласно которому «по всем спорам, возникающим по поводу перевозок, проводимых с применением настоящей Конвенции, истец может обращаться помимо компетентных судов, участвующих в конвенции сторон, совместно указанных сторонами, к суду стороны на территории которой находятся: а) обычное местожительство ответчика, его главная контора или отделение, или агентство, при посредстве которых был заключен договор перевозки».

Конвенция ООН о морских перевозках грузов 1978 г. регулирует аналогичный правовой вопрос следующим образом. В соответствии с п. 3 ст. 22 Конвенции «арбитражное разбирательство по выбору лица, заявляющего требование, проводится в каком-либо месте государства, на территории которого находится основное коммерческое предприятие ответчика или, при отсутствии такового, постоянное местожительства ответчика».

Более ограниченный вариант решения указанного правового вопроса обнаруживается в Монреальской конвенции 1999 г., согласно ст. 33 которой «иск об ответственности должен быть предъявлен по выбору истца в пределах территории одного из государств-участников либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту его основного коммерческого предприятия».

Конкуренция, стремление закрепиться на международном рынке транс портных услуг, развивать инфраструктуру на пути следования

товаров неизбежно приводят к созданию транснациональных транспортных корпораций. Этим юридическим лицам как и любой транснациональной компании присущи многонациональный состав вкладчиков капитала и обычно осуществление деятельности на территории более чем одной страны.

Корпорации имеют филиалы, предприятия и представительства в разных странах. Расширение экономических связей обусловливает заключение транснациональными транспортными корпорациями соглашений не только с аналогичными структурами в финансово-экономической сфере, в области производства, энергетики, новых технологий, но и с отдельными государствами. Такие соглашения касаются в том числе сферы публичных и ношений, связанных с развитием и использованием международных транспортных артерий.

Активность транснациональных корпораций в расширении договорных отношений с государствами послужила основанием для утверждения, что в рамках международного права происходит формирование транснационального права. Впрочем, как справедливо отмечается в юридической литературе, рассматривать транснациональные (в том числе транспортные) корпорации в качестве субъекта международного (публичного) права было бы прежде временным.

Позиция же транснациональных транспортных корпораций в качестве субъектов международного частного права незыблема. Принципиальным для этих субъектов является вопрос о регулировании правового статуса. Ориентиром для его решения служит Соглашение стран СНГ «О содействии в создании производственных, коммерческих, кредитно-финансовых, страховых смешанных транснациональных объединений» от 15.04.1994.

В нем содержится положение, согласно которому транснациональные объединения являются юридическими лицами по законодательству государства и регистрации. Статус филиалов (отделений) и представительств таких транснациональных объединений определяется учредительными документами в соответствии с законодательством государства местонахождения филиалов (отделений) и представительств. При этом в ст. 3 Соглашения подчеркивается, что транснациональные объединения могут создаваться и на основании межправительственных соглашений, так и путем заключения ним договоров непосредственно между хозяйствующими субъектами.

Завершая рассмотрение вопроса о юридических лицах как субъектах международных транспортных правоотношений, отметим, что центральной фигурой среди них является перевозчик. По российскому законодательству перевозчиками могут быть юридические лица независимо от организационно-правовой формы, а также физические лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица (индивидуальные предприниматели по оказанию услуг, связанных с функционированием транспортного комплекса).

Особенность этого субъекта заключается в том, что он должен иметь право на осуществление международных перевозок. Лицензирование данного вида услуг осуществляется на основании Федерального закона от 04.05.2011 № 99-Ф З «О лицензировании отдельных видов деятельности», а также подзаконных нормативных актов, определяющих порядок осуществления лицензирования и выдачи лицензий на соответствующие виды транспорта.

При получении лицензии предусматривается определенный перечень обязательств заявителя-перевозчика, которые он берет па себя при получении лицензии: осуществлять перевозки того вида, на которые получена лицензия, и обеспечивать их безопасность, обеспечивать условия содержания транспорта в технически исправном состоянии, соблюдать правила технической эксплуатации подвижного состава, контролировать техническое состояние транспортных средств перед началом перевозки и по ее завершении, обеспечивать своевременность технического обслуживания и ремонта транспортных средств.

По этим параметрам лицензионный орган осуществляет контроль юридического лица (индивидуального предпринимателя), получившего лицензию. Особое внимание уделяется контролю выполнения требований без опасности перевозок. Проверки по параметрам безопасности проводятся как в плановом порядке, так и по мере необходимости.

Основными условиями получения лицензии на международные пере возки являются пригодность транспортных средств к таким перевозкам, профессиональная пригодность руководителя транспортного предприятия к лицензируемой деятельности и лиц, управляющих транспортом, к между народным перевозкам, соответствие техниче-

ского состояния и параметров (габаритных размеров, веса) транспортных средств требованиям международных транспортных конвенций и соглашений.

Лицензированию подвергается не только деятельность по международной перевозке, но и сопутствующие ей виды деятельности, в частности транспортно-экспедиционное обслуживание юридических и физических лиц, ремонт и техническое обслуживание транспортных средств, осуществляемые на коммерческой основе, проведение инструментальной проверки технического состояния транспорта и некоторые другие.

1.3. Функции МТП

Международному транспортному праву присущ ряд функций, которые, исходя из его комплексного характера, обусловлены функциями международного публичного права, международного частного права и международного административного права. К основным функциям международного транспортного права относится, в частности, *координирующая функция,* характерная для международного публичного права. Она заключается в том, что в нормах международного публичного права, касающихся транс портной деятельности, закреплены приемлемые для государств стандарт ные правила поведения (например, правила пересечения территории государства транспортом, принадлежащим другому государству).

Следующая функция международного транспортного права, обусловленная международным публичным правом, — это *обеспечительная функция.* Суть ее заключается в принятии норм, побуждающих государство соблюдать международные обязательства, связанные с транспортной деятельностью. Эта функция наглядно проявляется в Чикагской конвенции 1944 г., которая содержит положения, касающиеся обеспечения выполнения обязательств по соблюдению правил полета над территориями договаривающихся государств. В указанном международном источнике закреплена норма, согласно которой санкцией в отношении государства, не выполнившего перечисленных в Конвенции обязательств, в том числе по соблюдению правил полета над территориями договаривающихся государств, является приостановление Ассамблеей ИКАО права голоса этого государства в самой Ассамблее и в Совете данной организации.

Важными функциями международного транспортного права, которые присущи как международному публичному праву, так и международному частному праву, являются регулятивная и охранительная. *Регулятивная функция* международного транспортного права как производная от одно именной функции международного публичного права проявляется в установлении правил поведения государств в сфере международной транс портной деятельности. Именно закрепление таких правил обеспечивает взаимодействие государств в международной транспортной сфере. В рамках же международных частноправовых отношений регулятивная функция международного транспортного права проявляется в предоставлении участникам транспортных договоров возможности их самоорганизации и саморегулирования, в определении договорных условий по оказанию транспортных услуг по усмотрению участников.

Охранительная функция международного транспортного права в рамках международного публичного права служит защите прав и законных интересов государства в области транспортной деятельности. Действие же ее применительно к международным частноправовым отношениям заключается в защите имущественных отношений участников гражданского оборота.

В рамках международного частного права эта функция базируется на установлении ответственности в связи с международными перевозками и регулировании споров сторон договорных обязательств. Практически во всех транспортных конвенциях и соглашениях закреплены положения об ответственности сторон в связи с перевозками, а также о претензионном и исковом порядке разрешения споров. В одних международных источниках, им посвящены отдельные статьи или пункты (ст. 3, 7, 17 Афинской конвенции 1974 г.; п. «Е» разд. III Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г.), в других - главы или разделы (гл. IV, 1 КАПП; гл. V, VI КПГВ; разд. V, VI СМГС).

Одна из главных целей охранительной функции — компенсация причиненных убытков при осуществлении международных перевозок. Понятно, что компенсационно-восстановительная направленность охранительной функции международного транспортного права напрямую связана со стоимостной природой имущественных отношений, возникающих вследствие заключения транспортных договоров.

Среди функций международного частного права, которые присущи международному транспортному праву, в литературе выделяют такую констатирующую функцию, как *отражение существования различных правовых систем.* Ее выполняют коллизионные нормы, применение которых делает необходимым регулирование отношений, имеющих международный характер. Субъекты международных транспортных договорных отношений, пребывая на территории иностранного государства, должны иметь в виду, что их правовое положение будет определяться правовой системой этого государства с вытекающими соответствующими для них правовыми последствиями.

Следующая функция международного транспортного права — *гармонизация судебной и арбитражной практики.* Она выражается в обеспечении объективного, а значит, и справедливого решения спорных ситуаций независимо от места рассмотрения споров. Другими словами, не должно иметь принципиального значения, нормы какой правовой системы действуют в случае спора, связанного с перевозками. Для этого в транспортных конвенциях и соглашениях закреплены, например, максимальные размеры санкций, применяемых в случае причинения вреда при перевозке пассажиров и грузов. Например, согласно Монреальской конвенции 1999 г. сумма компенсации в случае смерти или телесных повреждений пассажира не должна превышать 100 тыс. специальных прав заимствования (С Д Р) (п.1 ст. 21), согласно Афинской конвенции 1974 г. эта сумма составляет 700 тыс. франков (ст. 7).

Что касается перевозок грузов, то предел в 666,67 СДР на каждое грузовое место или другую единицу отгрузки установлен, например, КПГВ, а КДПГ устанавливает предел в размере 25 франков за 1 кг недостающего веса брутто (п. 2 ст. 23).

Суть следующей функции международного транспортного права заключается в *способствовании активизации международного рынка транспортных услуг.* В этом плане важное значение приобретают вопросы оптимизации действий по заключению транспортных договоров, совершенствования транспортных документов, необходимых для осуществления международных перевозок. Стремление к достижению поставленных целей обнаруживается уже в самих наименованиях некоторых транспортных конвенций, содержащих слово «унификация». Это касается, например, Международной конвенции об унификации

некоторых правил о коносаменте от 25.08.1924, Международной конвенции об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем от 29.04.1961, Варшавской конвенции 1929 г., Монреальской конвенции 1999 г.

В других случаях это связано с переработкой действующих конвенций и создания на их основе новых систем источников. Примером может служить Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 г., принятая на базе международных конвенций о железнодорожных перевозках грузов и пассажиров.

Ряд функций международного транспортного права обусловлен между народными административно-правовыми отношениями, касающимися перевозок. Особого внимания заслуживают распорядительная, контрольная и охранительная функции. Действие *распорядительной функции* проявляется в даче компетентными органами и должностными лицами участникам транспортных договорных отношений, прежде всего перевозчикам, указаний для обеспечения соблюдения последними установленных правил и стандартов при международной перевозке. Это, например, указания при регулировании дорожного движения (п. 2 ст. 6 Конвенции о дорожном движении 1968 г.), при выполнении пограничных, санитарных, таможенных и других формальностей (ст. 20 Конвенции МДП), при выполнении полетов над территорией иностранного государства (ст. 9, 12 Чикагской конвенции 1944 г.) и др.

Контрольная функция заключается в установлении соответствия действий субъектов международного транспортного права стандартам. Она закреплена в нормах, возлагающих осуществление контроля на соответствующие компетентные органы, например на таможенные органы (ст. 21, 22, 24 Конвенции МДП). В международных воздушных перевозках одной из форм контроля является досмотр воздушных судов при прибытии и убытии, включающий проверку удостоверения и других документов, предусмотренных Чикагской конвенцией 1944 г. (ст. 16).

Контрольная функция международного транспортного права закреплена и в национальных правовых системах. Так, в соответствии со ст. 63, 65 ВК РФ осуществление контроля за деятельностью иностранных авиационных предприятий, выполняющих международные воз-

душные перевозки, в пределах территории РФ возлагаются на специально уполномоченные органы в области гражданской авиации. Речь идет в первую очередь о соблюдении иностранными перевозчиками законодательства РФ, международных договоров РФ, а также требований соответствующих сертификатов и лицензий.

Применительно к международным перевозкам, осуществляемым автомобильным транспортом, в Российской Федерации действует Федеральный икон от 02.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», которым регулируется разрешительная система при международных перевозках по территории РФ и порядок осуществления государственного контроля за соблюдением условий выполнения международных автомобильных перевозок.

Одним из видов контроля является надзор. Он связан с использованием транспортных средств при морских перевозках и перевозках внутренним водным транспортом. В нормативных правовых источниках РФ имеются специальные параграфы и отдельные статьи, посвященные техническому надзору за судами и судовыми документами, надзору за безопасностью эксплуатации судов при осуществлении перевозок пассажиров и грузов, в том числе международных.

Охранительная функция международных административно-правовых отношений, касающихся перевозок, по своему характеру отличается от охранительных функций, действующих в рамках международно-публичных вопросов транспортной деятельности, а также международных транспортных частноправовых отношений.

Её суть заключается в наделении компетентных органов и должностных лиц полномочиями по применению принуждения к участникам международных транспортных правоотношений, если они допускают нарушения установленных требований и стандартов. Например, Чикагская конвенция 1944 г. возлагает на каждое договаривающееся государство обязательство обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов (ст. 12).

В ВК РФ закреплены конкретные меры воздействия, применяемые к иностранным авиационным предприятиям, международным экс-

плуатационным агентствам при нарушении ими требований соответствующих лицензий и осуществлении деятельности без них. Это: 1) предупреждение; 2) лишение соответствующих разрешения, сертификата, лицензии либо приостановление или ограничение действия этих документов; 3) наложение штрафа в порядке, установленном законодательством РФ (п. 2 ст. 65).

Литература:

1. Гречуха, В.Н. Международное транспортное право : учебник для бакалавриата и магистратуры / В.Н. Гречуха. – М. : Издательство Юрайт, 2015. – 398 с.
2. Духно, Н.А. Понятие и сущность транспортного права / Н.А. Духно // Транспортное право. – 2012. - № 3. – С. 23-26.
3. Айтов, П.Б., А.М. Белялова, А.М., Бородина, Е.А. Международное частное право: учебник / П.Б. Айтов., А.М. Белялова., Е.А. Бородина. – М.: Проспект, 2015. – 216с.

Тестовые задания

1. **Международное транспортное право - это:**

а) самостоятельная отрасль международного права как морское, воздушное, космическое и т.д

б) комплексная отрасль международного права

в) учебная дисциплина, изучающая в комплексе вопросы регулирования международных транспортных сообщений и перевозок международным правом вообще и его отраслями в частности

2. **В предмет МТП входят отношения между государствами, возникающие по поводу:**

а) использования своей и иностранной территории для осуществления и обеспечения международных транспортных коммуникаций

б) использования транспорта для осуществления международной перевозочной деятельности

в) использования своей и иностранной территории транспортом для осуществления международных транспортных сообщений и перевозок пассажиров и грузов

3. **Международные транспортные сообщения устанавливаются в целях:**

а) обеспечения дипломатических отношений между государствами

б) установления и эксплуатации на постоянной основе международных транспортных сообщений

в) осуществления регулярных перевозок пассажиров и грузов и обеспечения свободы передвижения

г) развития обмена и контактов, перемещения товаров, услуг и капиталов между государствами

4. **Чтобы транспортное сообщение было признано международным необходимо договориться об этом:**

а) транспортным перевозчикам из двух стран

б) двум государствам

в) двум государствам и транспортным перевозчикам из этих стран

5. **Какой факт является решающим для признания совершившейся транспортной перевозки в качестве международной:**

а) пересечение перевозчиком государственной границы своей страны в соответствии с его разрешением

б) пересечение перевозчиком границы своей страны и другого государства в соответствии с разрешением своей страны и иностранного государства

в) пересечение перевозчиком границы своей страны и другого государства на основании принципа свободы передвижения

г) пересечение перевозчиком границы своего государства и другого на основании международного договора

6. **Международное транспортное сообщение регулируется только**:

а) международным правом

б) международным и национальным правом

г) международным публичным, частным и внутренним правом

7. **Чтобы международная транспортная перевозка осуществлялась регулярно достаточно:**

а) заключения договора перевозки между заинтересованными транспортными перевозчиками

б) согласия государств, закрепленного в межгосударственном

транспортном соглашении

в) решения, принятого на основе национального закона.

8. **Какая деятельность является главной в предмете международного транспортного права:**

а) международная перевозная деятельность всех видов транспорта

б) международные транспортные сообщения и перевозки

в) международная перевозка пассажиров и грузов всеми видами транспорта

9. **К источникам международного транспортного права относятся:**

а) договор и обычай

б) договор, обычай и вспомогательные источники

в) договор,обычай, вспомогательные источники и национальный закон

10. **Сфера применения норм международного транспортного права:**

а) международные транспортные сообщения

б) международные транспортные перевозки

в) международные транспортные сообщения и перевозки

11. **Функции норм международного транспортного права состоят:**

а) в урегулировании международных транспортных связей между государствами

б) в замене норм внутреннего транспортного права

в) быть вспомогательным источником регулирования международных транспортных сообщений и перевозок

Тема № 2. Источники международного транспортного права

Цель занятия: Изучить основные понятия и виды источников международного транспортного права.

Образовательные технологии: *доклады (рефераты)* – изложение в устном или письменном виде (рефераты) содержания результатов изучения научной проблемы, доклад на определённую тему, включающий обзор соответствующей литературы и исторических источников.

Цель – осмысленное систематическое изложение крупной научной проблемы, темы, приобретение навыка «сжатия» информации, выделения в ней главного, а также освоение приемов работы с научной и учебной литературой, приобретение практики правильного оформления текстов научно-информационного характера.

Вопросы для обсуждения:

1. Понятие источников права в общей теории права, отличие от понятия источник права в международном публичном праве.
2. Статья 38 Статута Международного Суда ООН, является ли Статут общепризнанным документов применительно к источникам права.
3. Международный договор, как источник международного транспортного права, специфика, особенности.
4. Классификация международных транспортных договоров и соглашений.
5. Международный обычай, как источник международного транспортного права.
6. Роль общих принципов и судебного прецедента в урегулировании транспортных правоотношений.
7. Роль и место коллизионных норм в регулировании транспортных правоотношений.
8. Виды, структура коллизионных норм.
9. Типы коллизионных привязок в транспортных правоотношениях, общая характеристика.
10. Общая характеристика и особенности внутренних источников, в которых содержатся отдельные положения о международной перевозке.
11. Общая характеристика и особенности законов и подзаконных актов, регулирующих международные перевозки.
12. Проверка знаний терминов:
    - источник права;
    - источники международного транспортного права;
    - международный договор;
    - международный обычай;
    - судебный прецедент;
    - коллизионная норма;
    - внутренний источник права.

13. Заслушивание докладов, демонстрация презентаций по вопросам для обсуждения.

14. Обсуждение выступлений.

15. Выполнение практического задания в малых группах.

16. Подведение итогов темы.

Учебные материалы к теме

2.1. Особенности источников международного транспортного права

В теории права под *источниками права* подразумевают способы закрепления правовых норм, формы их внешнего выражения. Источники международного транспортного права имеют некоторые особенности. Главная из них заключается в том, что как комплексной отрасли права международному транспортному праву присущи источники, регулирующие транспортную деятельность по перевозке, которые относятся к международному публичному, международному частному и международному административному праву [1. с. 53].

Удельный вес перечисленных групп в общей системе источников международного транспортного права неодинаков. В ней, безусловно, преобладают источники международного частного права. Поэтому характеристика источников в основном будет связана с данной группой.

Первая группа, представленная источниками международного публичного права, включает международные договоры, международные обычаи и общие принципы. Основным средством закрепления норм международного публичного характера, касающихся перевозок, является международный договор. Вместе с тем международный обычай также относится к признанным источникам. Что касается принципов как источников, то на них имеется прямое указание Статута Международного суда ООН о том, что суд, решающий споры на основании международного права, применяет «общие принципы права, признанные цивилизованными нациями» (подп. «с» п. 1 ст. 38).

Как и первая группа источников международного транспортного права, вторая также подразделяется на отдельные виды. В основу такого деления положена принятая в международном частном праве *классификация источников.* Исходя из нее, можно выделить следую-

щие виды источников, регулирующие международные частноправовые транспортные отношения: 1) международные транспортные договоры; 2) национальное (внутреннее) транспортное законодательство; 3) правовые обычаи; 4) судебные прецеденты [2, с. 187].

Приступая к общей характеристике международных транспортных договоров, следует отметить, что им присущи все признаки, которыми обладают международные договоры, являющиеся источниками между народного частного права. Однако транспортные договоры отличаются и некоторыми специфическими чертами, наличие которых объясняется особенностями регулируемых ими транспортных правоотношений.

Прежде всего обращает на себя внимание то обстоятельство, что сфера применения некоторых транспортных конвенций и соглашений расширена. Общий принцип действия международных правовых источников заключается в том, что их нормы распространяются на участников данных актов. Однако отдельные международные транспортные источники выходят за рамки этого принципа.

Так, в соответствии с Конвенцией ООН о морской перевозке грузов 1978 г. ее положения применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя государствами, если: 1) порт погрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из договаривающихся государств или 2) порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или 3) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки и такой порт находится в одном из договаривающихся государств, или 4) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из договаривающихся государств, или 5) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, предусматривает, что договор должен регулироваться положениями данной Конвенции.

Другими словами, для применения Конвенции достаточно, чтобы хотя бы в одном из государств, подписавших ее, либо находился порт погрузки или разгрузки, либо в таком государстве был выдан коносамент или в самом коносаменте было предусмотрено, что на него распространяется действие Конвенции.

Такой чрезвычайно широкий подход в определении распространения действия указанной Конвенции связан со спецификой международных морских перевозок, а также принципиальным отличием коносамента от транс портных накладных, используемых при международных перевозках [3, с. 48].

Более простой вариант распространения действия закреплен КД ПГ, по которой ее положения применяются к договору перевозки груза, если указанные в нем место принятия груза и место сдачи находятся на территории двух разных стран, из которых хотя бы одна является участницей Конвенции.

2.2. Международные транспортные договоры (конвенции и соглашения)

Наиболее представительный вид источников — это международные договоры (конвенции и соглашения). Такое обобщенное название не означает, что оно включает только конвенции и соглашения. К данному виду источников относится значительное количество разновидностей, в частности собственно договоры, протоколы, правила, инструкции, постановления, тарифы, стандарты, проформы и др.

Однако наиболее часто встречающиеся международные транспортные источники – это конвенции и соглашения. Основным типовым видом международных нормативных правовых транспортных источников являются *конвенции.*

Инициаторами разработки конвенций обычно выступают международные организации. Среди них достаточно активно действуют ЮНСИТРАЛ, УНИДРУА, Гаагская конференция по международному частному праву.

Так, ЮНСИТРАЛ разработала Венскую конвенцию-1980 г., Конвенцию о морской перевозке грузов 1978 г. Среди международно-правовых актов, подготовленных УНИДРУА, достойное место занимают конвенции, регулирующие международную торговлю и международные перевозки.

Свою лепту в дело разработки конвенций внесли соответствующие международные транспортные комитеты: Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, МСАТ, МКЖТ, ИКАО, ИМО.

В качестве примера можно сослаться на Комитет по внутреннему транс порту Европейской экономической комиссии ООН, разработавший КДПГ, Конвенцию МДП и некоторые другие конвенции.

Только для регулирования деятельности автомобильного транспорта на международном рынке транспортных услуг Комитет за время своего существования (с 1948 г.) подготовил около 30 международных конвенций, соглашений и других нормативных документов.

Такая структура, как ИМО, подготовила Международную конвенцию по облегчению международного морского судоходства 1965 г. и Афинскую конвенцию 1974 г.

Типовая структура конвенций такова, что позволяет регулировать все основные вопросы организации и осуществления международных пере возок. В частности, она включает следующие основные главы (части, разделы): преамбулу, общие положения, транспортную документацию, обязанности сторон по договору перевозки, ответственность сторон, требования и иски, заключительные положения.

В преамбуле закрепляется воля участников конвенции о заключении этого международного правового акта.

Глава «Общие положения» содержит определения используемых конвенцией понятий, очерчивает область (сферу) применения источника.

Глава «Транспортная документация» включает перечень видов транспортных документов, с помощью которых оформляется перевозка и которые сопутствуют перевозке, указания на их структуру, содержание и основные реквизиты, определение выполняемых документом по оформлению договора перевозки функций, установление его доказательственной силы.

В главе «Обязанности сторон по договору перевозки» закреплены обязанности перевозчика, грузоотправителя, пассажира. Основное внимание конвенции уделяют регулированию обязанностей перевозчика.

Глава «Ответственность сторон» определяет характер и типы ответственности субъектов договорных отношений применяемые санкции. Вопросы ответственности каждой стороны договора перевозки в некоторых конвенциях рассматриваются в отдельных главах (частях). Так, Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. содержит ч.

II и III, в которых регулируется ответственность соответственно перевозчика и грузоотправителя.

Как правило, конвенции достаточно подробно регулируют практические аспекты ответственности в связи с перевозкой. В них определяются договорная и внедоговорная ответственность, их основания и условия, ограниченный характер ответственности, устанавливается ответственность за несохранность груза, просрочку доставки.

В главе «Требования и иски» регулируются вопросы претензионного порядка рассмотрения споров, сроки исковой давности, подсудность дел в связи с перевозкой.

Заключительные положения содержат сведения о подписании, ратификации и вступлении в силу конвенции. Кроме того, в них определяется порядок пересмотра и внесения изменений в конвенцию. Заключительные положения содержат также указания на порядок присоединения государств к конвенции.

Следует отметить, что не все конвенции отвечают приведенной типовой структуре. В некоторых из действующих конвенций отсутствуют главы, посвященные регулированию обязанностей сторон (КАПП, Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г., КППВ); в других нет главы о требованиях и об исках по договору перевозки. Это касается, например, Монреальской конвенции 1999 г., хотя в ней имеется статья о праве истца возбудить иск против фактического перевозчика или перевозчика по договору (ст. 45).

С другой стороны, отдельные конвенции включают такие важные главы, как «Недействительные условия договора»; «Лица, за которых перевозчик несёт ответственность» (КАПП, КППВ); «Смешанные перевозки» (Монреальская конвенция 1999 г.); «Дополнительные положения», куда включаются договорные условия и понятие расчетной валюты; «Таможенные вопросы» (Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г.).

Что касается такого вида международных нормативных источников, как *соглашение,* то его в свое время активно использовали социалистические страны. Так, в 1951 г. ими были приняты СМПС и СМГС, которые с изменениями и дополнениями действуют и в настоящее время.

Этими странами были подготовлены соглашения по вопросам международных перевозок автомобильным транспортом (например,

Соглашение об общих условиях выполнения международных пассажирских перевозок автобусами 1970 г., Соглашение об общих условиях международной перевозки грузов автомобильным транспортом 1974 г.).

В начале 70 х годов прошлого века принимаются соглашения об организации оказания технической помощи перевозочным средствам на территории иностранных государств. Примером может служить Соглашение технической и другой помощи автомобильному подвижному составу, используемому в международных перевозках 1973 г.

Сравнение разработанных и вступивших в силу соглашений, их структуры и содержания с аналогичными конвенциями, например с Международной конвенцией о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа 1970 г., КДПГ й другими, показывает, что между ними нет принципиальной разницы.

К международно-правовым источникам помимо Конвенций и соглашений относятся двусторонние соглашения. Вполне понятно, что они имеют юридическую силу только для подписавших их государств.

Российская Федерация не является участницей многих международных конвенций и соглашений. Поэтому с рядом государств вопросы транспортного обеспечения международной торговли она решает на двусторонней договорной основе. Так, Россией заключены двусторонние договоры, регулирующие перевозки автомобильным транспортом, более чем с 40 странами Европы и Азии.

Еще более внушительные цифры характеризуют наличие у Российской Федерации двусторонних договоров в сфере других видов транспорта. Например, в связи с осуществлением воздушных перевозок Россия имеет двусторонние договоры более чем с 70 странами.

Среди видов международных нормативных транспортных источников особое место занимают *протоколы.* Многие конвенции и соглашения были приняты в первой половине XX в. По вполне понятным причинам ряд закрепленных в них положений устарел. С другой стороны, не все реалии сегодняшнего дня находят отражение в этих международных нормативных источниках. В целях устранения указанных недостатков используется протокол. С помощью этого вида источника компетентные органы вносят отдельные изменения и дополнения в действующие конвенции и соглашения.

Наиболее заметными из них являются следующие: Протокол изменений, вносимых в Брюссельскую конвенцию 1968 г. (Брюссельский протокол), Протокол 1955 г. относительно изменения Варшавской конвенции 1929 г. (Гаагский протокол), Протокол об изменении Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом 1971 г. (Гватемальский протокол), Монреальский протокол № 4 об изменении Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом 1975 г. (Монреальский протокол).

Вместе с тем определенная часть протоколов выполняет функцию придания юридической силы принятым решениям в сфере международной транспортной деятельности. Примером может служить Протокол об утверждении Положения о Совете по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества 1992 г.

Другая разновидность протоколов предназначена для установления порядка применения принятых международных решений. Чаще всего это касается двусторонних соглашений по транспорту (Протокол о применении Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Украины о международном автомобильном сообщении 1995 г., Протокол о применении Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Туркменистана о международном автомобильном сообщении 1995 г. и др.).

Следующим весьма распространенным видом международных правовых источников, регулирующих перевозки, являются *правила.* Их особенность заключается в более детальном по сравнению с конвенциями и соглашениями регулировании отдельных вопросов организации и осуществления международных перевозок. Нередко правила служат приложением к соответствующим конвенциям и соглашениям. В этом качестве выступают, например, Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств — участников Содружества Независимых Государств, которые являются приложением к Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа 1997 г.

Типовая структура Правил перевозки пассажиров и багажа включает следующие разделы: общие положения, организация перевозки, права и обязанности перевозчика, права и обязанности пассажира, порядок возвращения платежей, контроль перевозок.

Раздел «Общие положения» определяет круг лиц, на который распространяют свое действие Правила, указывает нормативную базу, на основании которой они разработаны, содержит толкование применяемых терминов.

Наиболее объемным является раздел «Организация перевозок». В нем можно выделить регламентацию вопросов, касающихся, во-первых, маршрутов движения, во-вторых, перевозочных документов, в-третьих, багажа. Относительно маршрутов движения Правила регулируют порядок их организации, открытия маршрутов регулярных перевозок в международном сообщении, согласования времени пересечения в рамках маршрута государственных границ, предоставления на маршруте следования необходимой информации о правилах перевозки, расписании движения, стоимости и условиях проезда и провоза багажа. Речь идет о наличии такой информации на начальном, конечном и промежуточных пунктах движения.

Что касается перевозочных документов, то регламентируются их форма и содержание, порядок и места их продажи, в том числе предварительной продажи.

Регламентация перевозки багажа охватывает комплекс вопросов, начиная от перечня предметов и вещей, не допускаемых к перевозке в качестве багажа, и заканчивая оформлением его перевозки в соответствии с требованиями пограничного и таможенного законодательства государств, по территории которых осуществляется перевозка, а также порядком выдачи.

Регулируется порядок действий при невостребованности багажа в конечном пункте и при утрате багажа в пути следования.

В разделе «Права и обязанности перевозчика» Правила выделяют среди прав перевозчика такие, как право отмены перевозки (рейса) при наличии обстоятельств, которые он не смог предвидеть и предотвратить, несмотря на принятые меры, право ограничить или прекратить перевозку на территории своего государства в случае эпидемии, стихийного бедствия или обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажор), право отметить с согласия пассажира в багажной квитанции состояние багажа, или его упаковки.

К обязанностям перевозчика Правила относят обеспечение предварительной продажи билетов, своевременную подачу транспорта для

посадки в надлежащем техническом и санитарном состоянии, обеспечение безопасной и удобной поездки, обеспечение проезда пассажира до конечного пункта без дополнительных затрат в случае прекращения поездки из-за технической неисправности транспорта.

Раздел «Права и обязанности пассажира» к правам пассажира относит приобретение билета, бесплатный провоз с собой одного ребенка без предоставления отдельного места (до указанного возраста), провоз детей с указанной скидкой, бесплатный провоз ручной клади. Установлены также право на получение своевременной и точной информации о предоставляемых услугах и маршруте движения и право требовать возмещения при чиненного при осуществлении международной перевозки вреда здоровью пассажира или ущерба его багажу.

К основным обязанностям пассажира относятся следующие: иметь при себе билет, сохранять его до конца поездки и предъявлять его контролирующим лицам, прибыть на посадку в соответствии с установленным порядком, соблюдать установленные правила пересечения границы, иметь багажную квитанцию.

В разделе «Возвращение платежей» Правила регулируют порядок воз вращения пассажиром в кассу билета и получения полной стоимости про езда или ее части. Кроме того, Правила устанавливают порядок восстановления проездного документа при опоздании пассажира, а также неявки его вследствие болезни или несчастного случая.

Регулируется также ситуация, когда транспорт одного государства во время проезда по территории другого государства по каким-либо при чинам не может продолжить движение.

Раздел «Контроль перевозки пассажиров и багажа» содержит указание о том, что такой контроль осуществляется на основании двусторонних межправительственных соглашений.

Значительно реже встречаются такие виды международных нормативных источников, регулирующих транспортную деятельность, как *решения* (Решение о совершенствовании тарифной политики в межгосударствен ном сообщении на железнодорожном транспорте государств — участников Содружества от 10.02.1995), *статусы* (Статус Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. по состоянию на 1996 г.), *меморандумы* (Меморандум о принципах взаимодействия и сотрудничества в области гражданской

авиации от 03.11.1995, Меморандум о взаимопонимании между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки по вопросам аэронави гации, использования воздушного пространства и управления воздушным движением от 17.06.1992), *регламенты* (Регламент, относящийся к сигналам охраняемых плавучих маяков, находящихся вне своих обычных постов, 1930 г.), *кодексы* (Кодекс поведения линейных конференций от 06.04.1974, Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения от 04.11.1993) и некоторые другие.
Еще одним основанном классификации международных транспортных нормативных источников является характер регулируемых ими вопросов. С учетом этого критерия их можно подразделить на следующие группы: 1) источники, определяющие транспортную составляющую в международных контрактах; 2) источники, регулирующие вопросы, связанные с транспортными артериями; 3) источники, регулирующие осуществление международных перевозок грузов, пассажиров багажа и грузобагажа; 4) источники, устанавливающие тарифы на перевозки; 5) источники, регулирующие транспортно-экспедиционное обслуживание; 6) источники, регулирующие страхование при перевозках.

Источники, определяющие транспортную составляющую в международных контрактах, представлены международными конвенциями и соглашениями, которые достаточно полно регулируют весь спектр транспортного обеспечения международной торговли. При этом практически каждый элемент транспортного обеспечения за исключением некоторых находит регламентацию в специально принятой (иногда не одной) конвенции. Примером может служить Венская конвенция 1980 г.

Отдельную группу составляют источники, которые регулируют вопросы, относящиеся к транспортным артериям. Они устанавливают требования к международным транспортным артериям, к их оборудованию знаками и сигналами, а также к их эксплуатации. Кроме того, такие источники затрагивают принципиально важные вопросы организации использования транспортных трасс и пересечения государственных границ.

Возможность использования международных транспортных артерий связана с проблемой суверенитета государств относительно проходящих через их территорию частей этих артерий. Государства вправе регулировать порядок использования транспортных артерий, а также

осуществлять над ними свою юрисдикцию. Поэтому для установления международных сообщений и организации их использования государства заключают соответствующие конвенции и соглашения. Примером таких международных актов могут служить Соглашение о транзите по международным воздушным линиям от 07.12.1944 и Соглашение о международном воздушном транспорте от 07.12.1944, в которых закреплены права перевозчиков на полеты над территорией иностранных государств, а также Чикагская конвенция 1944 г., регулирующая организацию международных воздушных сообщений и правовой режим использования воздушного пространства.

В международных перевозках автомобильным транспортом действуют договоры и конвенции, в которых закрепляются порядок использования транспортных артерий, правила дорожного движения, дорожные знаки и сигналы. Вопросы организации регулярных международных автомобильных линий и использования автотрасс регулируются двусторонними международными соглашениями. Что касается порядка движения по международным автотрассам, то он устанавливается Конвенцией о дорожном движении 1968 г. и Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 г.

Центральное место среди международных транспортных нормативных правовых источников занимают источники, регулирующие осуществление перевозок грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа. Основная цел этих источников заключается в регулировании договоров перевозки, порядка их заключения и выполнения; установлении ответственности сторон при не исполнении или ненадлежащем исполнении обязательств; закреплении претензионного и искового порядков рассмотрения споров в связи с перевозкой.

Основным видом источников этой группы являются *конвенции.* В отдельных случаях ими могут быть соглашения. Сравнение действующих конвенций указывает на отсутствие их типовых названий. Так, что касается автомобильных перевозок и перевозок речным транспортом, то это конвенции о договоре перевозки: КДПГ и КППВ. Относительно морского транс порта — это конвенции о перевозках: Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г, Афинская конвенция 1974 г. На воздушном транспорте действуют конвенции о правилах перевозки: Варшавская конвенция 1929 г. и Монреальская конвенция 1999 г.

Вполне понятно, что отличия в названиях не могли не сказаться на отличиях в содержании. Если для конвенций, регулирующих договоры пере возки, характерным является закрепление структуры, содержания и рек визитов договоров, порядка их заключения и выполнения, то в конвенциях о перевозках акцент смещен в сторону регулирования вопросов ответственности участников договорных отношений, определения оснований и условий ее наступления, установления пределов ответственности, закрепления сроков исковой давности по спорам в связи с перевозкой, а также подсудности исков.

Следующий вид источников данной группы — *соглашения* — был, как уже отмечалось, в свое время использован бывшими соцстранами для регулирования международных железнодорожных перевозок пассажиров и грузов. Их названия отличаются от формулировок, применяемых в конвенциях. В них ключевыми являются слова «международные сообщения»: Соглашение о международном пассажирском сообщении, Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении и т.п. Из приведенных названий логично предположить, что основным объектом по регламентации должны стать железнодорожные международные сообщения, их установление между государствами, порядок использования, организации регулярного движения, права перевозчиков при осуществлении перевозок по территории иностранных государств и т.п.

На самом деле ничего подобного в соглашениях мы не найдем. Несмотря на заявленные названия, в них регулируется круг вопросов, который присущ конвенциям первых двух типов. В частности, соглашения закрепляют условия договора перевозки, его структуру, форму, порядок заключения, изменения и выполнения.

Кроме того, в соглашениях достаточно подробно урегулированы вопросы ответственности, размеры возмещения, выплат сумм возмещения, претензионного и искового порядка разрешения споров.

В рамках группы международных транспортных нормативных источников, регулирующих перевозки, возможна их классификация в зависимости от объектов перевозки. Используя данный критерий, можно три подгруппы этих источников: 1) источники, регулирующие перевозку грузов; 2) источники, регулирующие перевозку пассажиров и багажа; 3) источники, регулирующие перевозку грузов, а также пассажиров и багажа.

Некоторые авторы находят объяснение издания отдельных конвенций и соглашений о перевозке грузов и о перевозке пассажиров и багажа в особенностях грузовых и пассажирских перевозок. Действительно, при перевозках грузов выполняются такие операции, как подготовка груза к перевозке, заключающаяся в его подгруппировке и подсортировке, затаривании и упаковке, его опломбировании; прием груза к перевозке; выполнение погрузочно-разгрузочных работ; охрана груза в пути следования; выдача его грузополучателю.

Ничего этого нет при перевозке пассажиров. Зато данному виду перевозки присущи свои специфические условия. К ним относятся тип транспортного средства, осуществляющего перевозку пассажира, класс места пассажира, комфортность перевозки, наличие промежуточных остановок в пути следования и фиксированного расписания их прохождения, условия перерыва перевозки и некоторые другие.

Налицо также различия, касающиеся ответственности сторон по договору перевозки. Если в связи с перевозкой грузов установлена ответственность за несохранность груза и просрочку его доставки, то в связи с перевозкой пассажира — это прежде всего ответственность в связи со смертью пассажира или причинением вреда его здоровью.

Все же, несмотря на существование различий в перевозках грузов и пассажиров, вряд ли можно считать это обстоятельство убедительным доказательством, объясняющим принятие отдельно конвенций и соглашений м перевозке грузов и о перевозке пассажиров. (следуя этому объяснению, логично было бы ожидать, что и во внут реннем законодательстве должны быть кодексы и уставы, регулирующие перевозки грузов, и аналогичные источники, регулирующие перевозки пассажиров. Однако ничего этого нет и не должно быть. Существующие различия между перевозками грузов и пассажиров носят более частный характер по сравнению с элементами института перевозки, которые их объединяют. Такими общими элементами являются перевозочный процесс и его составляющие, договорные начала перевозки, перевозчик и его правовой статус, основания, условия и характер ответственности при перевозке грузов и багажа, претензионно-исковой порядок разрешения споров ц некоторые другие.

Именно это обстоятельство явилось решающим фактором регулирования транспортными кодексами и уставами и перевозок грузов, и перевозок пассажиров и багажа. Что же касается существующих между

ними различий, то они потребовали издания отдельно правил перевозок грузов и правил перевозок пассажиров и багажа.

По пути регулирования перевозок грузов и пассажиров в одном источнике пошли разработчики конвенций о воздушных перевозках. Первая из них - Варшавская конвенция 1929 г. О. Н. Садиков приводит ее в качестве примера исключения из общих правил. В подтверждение концепции о целесообразности издания отдельных источников, регулирующих перевозки грузов и пассажиров, он ссылается на факт принятия в последующем дополнительных протоколов к этим конвенциям. Так, один из них – Гватемальский протокол 1971 г., - имеет своим предметом только пассажирские перевозки, а другой — Монреальский протокол 1975 г. — регулирует грузовые перевозки.

Думается, что принятие этих протоколов связано не с необходимостью раздельной регламентации перевозок грузов и перевозок пассажиров, а с тем, что отдельные положения Варшавской конвенции 1929 г. устарели, а некоторые важные моменты не нашли в ней закрепления. Причем для пассажирских перевозок эти проблемы стояли более остро. Поэтому разрыв между принятием правил и составил четыре года.

В подтверждение этой мысли можно указать на позицию представителей международных воздушных организаций, занимающихся разработкой проектов конвенций, которая заслуживает поддержки и остается неизменной: конвенции должны объединять нормы, касающиеся и перевозки грузов, и перевозки пассажиров. Поэтому спустя 70 лет принимается Монреальская конвенция 1999 г., которая регулирует и пассажирские, и грузовые перевозки.

Однако следует отметить, что с точки зрения организации в обеих конвенциях материала (статей, рубрикации глав) они имеют существенный недостаток, затрудняющий пользование этими международными правовыми источниками. Он заключается в том, что статьи, регулирующие перевозку грузов и перевозку пассажиров, не нашли четкого разделения по главам. Так, в Монреальской конвенции 1999 г. гл. II называется «Документация и обязанности сторон, касающиеся перевозки пассажиров, багажа и грузов».

С точки зрения законодательной техники и с учетом интересов практики было бы целесообразно одну главу Конвенции посвятить перевозке грузов, а другую — перевозке пассажиров и багажа.

Подгруппа международных транспортных источников, регулирующих перевозку груза, включает конвенции и соглашения всех (кроме воздушного) видов транспорта. В литературе отмечается разная степень детализации регулирования условий международной перевозки грузов. В частности, наиболее детально вопросы перевозок урегулированы в СМГС.

В этом нормативном документе помимо типовых вопросов о транспортных документах, ответственности, претензиях и исках предметом регулирования являются также вопросы заключения, изменения и расторжения договора, расчетов между железными дорогами (соперевозчиками), расчетной тарифной ставки, применения внутренних законов.

Для международных транспортных источников, предмет регулирования которых составляют перевозки грузов, характерно наличие специальных конвенций и соглашений о перевозках отдельных видов грузов. Речь идет, например, о таких грузах, как животные, мясо и иные продукты животноводства. Порядок их перевозки регулируется специальной Международной конвенцией о транзите животных, мяса и иных продуктов животноводства от 20.02.1935.

В этой Конвенции основное внимание уделено вопросам документационного оформления таких грузов, включающего свидетельство о происхождении и здоровье животных; особых требований к перевозочным средствам; в том числе снабжению их специальными приспособлениями; ухода за животными в пути следования; порядка их выгрузки; контроля ветеринарных должностных лиц. Специальные статьи регламентируют действия при обнаружении фактов заболевания животных.

Особое внимание уделено регулированию перевозок опасных грузов. В этих целях приняты и действуют специальные международные акты, предметом регулирования которых являются перевозки опасных грузов. Так, на автомобильном транспорте действует ДОПОГ. На морском транспорте в 1965 г. принят специальный Международный кодекс морской перевозки опасных грузов. Кодекс разработан ИМ КО на базе гл. VII «Перевозка опасных грузов» Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС). На воздушном транспорте также действуют специальные международные правовые акты по регламентации перевозок опасных грузов. В частности, ИАТА

приняты специальные правила транспортировки опасных грузов воздушным транспортом.

Подгруппа конвенций и соглашений, регулирующих перевозки пассажиров и багажа, отличается от конвенций и соглашений, посвященных перевозкам грузов, в первую очередь тем, что них отсутствуют главы, отражающие динамику развития транспортных договорных отношений (заключение, изменение и выполнение договора перевозки). Вместе с тем в них достаточно подробно регулируются вопросы о транспортных документах, ответственности перевозчика, о ее видах и пределах, сроках исковой давности и подсудности.

Как и в случае с международными правовыми источниками о перевозки опасных грузов, детализация регулирования в конвенциях и соглашениях рассматриваемой подгруппы транспортных правоотношений в связи с перевозкой пассажиров разная. Так, в конвенциях о перевозках пассажиров и багажа морским и автомобильным транспортом вопросы условий и порядка перевозки урегулированы менее подробно по сравнению с конвенциями и соглашениями о пассажирских перевозках железнодорожным и внутренним водным транспортом. В первых основное внимание уделено вопросам ответственности перевозчика, конкретизации сроков исковой давности и вопросам подсудности.

Что касается конвенций и соглашений о перевозках пассажиров и багажа железнодорожным и внутренним водным транспортом, то в них в отдельных разделах рассматриваются перевозки пассажиров, перевозки багажа, а на железнодорожном транспорте — еще и перевозки товаробагажа.

В рамках главы об ответственности перевозчика выделяются важные разделы о вреде, причиненном лицам, и об ущербе, причиненном багажу (КППВ). Кроме того, в самостоятельных разделах регулируются вопросы о провозных платежах (исчисление, взыскание, тарифы), расчетах между железными дорогами, и в отдельных статьях таможенные и другие правила (СМПС).

В целом одной из особенностей международных конвенций и соглашений, регулирующих перевозки, является наличие у них приложений в виде документов, которые по сути являются составными частями указанных международных источников. Значительное их число содержится в качестве приложений к СМГС.

Кроме того, приложения предназначены для конкретизации в конвенциях и соглашениях нормативных положений, фиксации организационно технических правил по подготовке груза к перевозке, его затариванию, взвешиванию, погрузке-разгрузке и выполнению других аналогичных действий. Однако так бывает не всегда. Об этом свидетельствуют, к при меру, Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств — участников СНГ. Являясь приложением к Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа 1997 г., этот документ регламентирует вопросы, которые не нашли отражения в самой Конвенции. В частности, он содержит разделы, регулирующие организацию перевозок пассажиров, обязанности и права пассажира, перевозчика, водителя, порядок возвращения платежей, контроль перевозок пассажиров и багажа. Ни один из перечисленных разделов не содержится в Конвенции, да и регулируемые Правилами вопросы не нашли отражения в Конвенции. Получается, что Правила фактически восполняют пробелы Конвенции.

Вряд ли можно признать правильным такой подход к назначению прилагаемых к конвенциям правил. Вполне очевидно, что их главная функция состоит не в регулировании вопросов, не нашедших отражения в основном источнике, а в конкретизации порядка выполнения действий по организации и осуществлению перевозок, закрепленных в конвенциях и соглашениях.

Характерным для международных источников, регулирующих пере возки грузов, пассажиров и багажа, является наличие достаточно широкой базы нормативных источников более низкого правового уровня по сравнению с конвенциями и соглашениями. Она необходима для конкретизации условий перевозок, закрепленных в конвенциях и соглашениях. Это раз личного рода правила, инструкции, формы перевозочных и других транс портных документов.

В качестве иллюстрации можно сослаться на Служебную инструкцию к СМГС. Ее особенность состоит в том, что она содержит инструктивные нормы к каждой статье Соглашения, конкретизирующие положения соответствующей статьи. Кроме того, Служебная инструкция включает инструктивные положения нормативного характера и к приложениям Соглашения.

Вторая особенность Служебной инструкции заключается в том, что этот нормативный документ имеет свои приложения, содержащие в том числе формы используемых транспортных документов (например, извещение о запрещении перевозок, акт общей формы, передаточная ведомость, извещение о препятствиях к перевозке или выдаче груза и др.)

Следующую группу международных транспортных нормативных правовых источников составляют правовые акты, регулирующие тарифы в связи с перевозкой. *Транспортные тарифы* — это устанавливаемые ставки оплаты за оказанные транспортные услуги.

Существуют ставки на перевозки, транспортно-экспедиционное обслуживание, транспортные сборы, штрафы. Это также различного рода надбавки, скидки и тому подобные части общей суммы стоимости транспорт ной составляющей международных контрактов.

Транспортные тарифы играют важную роль в активном функционировании международного рынка транспортных услуг. При этом их позитивное воздействие на рынок возможно только при условии проведения гибкой тарифной политики, учитывающей конъюнктуру рынка. Она реализуется через заключение соглашений о международных тарифах и их корректировку в соответствии со складывающейся ситуацией.

Такие соглашения существуют в двух вариантах. В первом случае они представляют собой дополнительный документ к соответствующим конвенциям или соглашениям. Как правило, они воспроизводят отдельные положения этих международных источников.

Второй, более распространенный вариант существования тарифных соглашений представляет собой издание их в виде самостоятельного документа.

Для принятия соглашений о тарифах нередко создаются союзы транспортных структур, например на железнодорожном транспорте. На морском транспорте их принимают линейные конференции. На воздушном транс пир те действует ИАТА, которая наряду с другими функциями занимается разработкой тарифов. Подготовленные этой Ассоциацией унифицированные тарифные системы издаются в виде специальных справочников ИАТА. Ведущие мировые авиакомпании используют их при заключении договоров перевозки.

Существуют различные системы установления цен на транспортные услуги. В зависимости от этого осуществляется классификация видов тарифов. Так, на воздушном транспорте существует три вида тарифов — ионные, классные и специальные.

Основные тарифы являются базовыми, они характеризуются тем, что не учитывают характер грузов и их стоимость, другими словами, они обезличены. Эти тарифы подразделяются на три категории. Первая применятся при массе отправки свыше 45 кг, вторая — от 5 до 45 кг, а третья — менее 5 кг.

Классные тарифы применяются к отдельным видам (классам) грузов. Наиболее распространенные классные тарифы касаются таких видов грузов, как драгоценности, золото, наличная валюта, несопровождаемый багаж, живые животные и др.

Специальные тарифы — это льготные тарифы на перевозку отдельных категорий грузов применительно к соответствующим весовым категориям отправок. Градация весовых категорий отправок осуществляется в пределах от 45 до 1000 кг. Установлена достаточно сложная система классификации грузов, к которой применяются специальные тарифы. Она предусматривает 10 групп с делением каждой на 1000 подгрупп.

Для специальных тарифов ИАТА устанавливает ограничения применения по времени (периоды действия) и направлениям перевозок.

В морских перевозках характер тарифных ставок зависит от форм судоходства, т.е. учитывается, является это судоходство линейным или трамповым. Тарифы линейных перевозок устанавливаются компаниями, обслуживающими соответствующие линии. Они представляют собой перечень ставок на перевозку грузов по конкретным маршрутам. Что касается трамповой формы судоходства, то здесь действуют фрахтовые ставки. Они весьма подвижны и зависят прежде всего от соотношения спроса на тоннаж и его предложения.

В автомобильных международных перевозках принцип построения тарифов базируется на ставке провозной платы за перевозку груза в одном автотранспортном средстве за 1 км пути. Покилометровый тариф требует определения расстояния между населенными пунктами. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП)

издает справочники тарифных расстояний, которыми пользуются автотранспортные компа нии. Ценность их в том, что справочники содержат не только информацию о кратчайших расстояниях между значимыми населенными пунктами, а также до пограничных переходов, но и сведения о транзитных расстояниях по каждой стране.

Что касается международных перевозок внутренним водным транспортом, то в Российской Федерации действуют тарифы на основе Прейскуранта № 11-03 для международных перевозок. Кроме того, применяются тарифы, рассчитанные предприятиями речного транспорта.

Еще одну группу транспортных нормативных правовых источников в рамках их классификации в зависимости от характера регулируемых вопросов составляют источники о транспортно-экспедиционном обслуживании. Основным среди них являются Типовые правила, касающиеся услуг грузового экспедирования, принятые 2 октября 1996 г. ФИАТА. Они носят рекомендательный характер.

Последняя классификационная группа транспортных нормативных правовых источников представлена актами, регулирующими страхование при международных перевозках. Для нее характерно отсутствие специальных конвенций и соглашений. Эту группу составляет ряд двусторонних межгосударственных соглашений, в которых наряду с другими вопросами регулируются вопросы страхования при перевозках.

Возможна классификация международных транспортных нормативных источников в зависимости от того, регулируют они деятельность одного или нескольких видов транспорта. Этот критерий позволяет выделить две группы источников: первая включает источники, касающиеся какого-либо одного вида транспорта, вторую представляют источники, регулирующие деятельность двух и более видов транспорта.

В первую группу входят международные источники, регулирующие деятельность одного из пяти видов транспорта. Таким образом, первая группа из пяти подгрупп. Необходимость издания для каждого вида транспорта своих конвенций и соглашений объясняется особенностями каждого вида, его возможностями. Для одних видов, таких как автомобильный или воздушный транспорт, большое значение имеет вопрос об использовании автотранспортных артерий и воздушных пространств. Поэтому помимо источников, регламентирующих условия

перевозки грузов, пассажиров и багажа, принимаются конвенции и соглашения, регулирующие эти важные вопросы.

Сами конвенции и соглашения об условиях перевозок соответствующими видами транспорта в своей основе составлены в соответствии с общей типовой структурой.

Ко второй группе относится Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. Помимо традиционных разделов об общих положениях, документации, общих положениях об ответственности, требованиях и исках она включает такие специфические разделы, как "Ответственность оператора смешанных перевозок», «Ответственность грузоотправителя», «Таможенные вопросы».

В целом, рассматривая характер норм, закрепленных в источниках этой группы, следует отметить, что им присущи как императивные, так диспозитивные нормы. Так, конвенции об условиях перевозок воздушным, автомобильным и внутренним водным транспортом содержат нормы административного характера. Поэтому отклонения от их положений при заключении договоров перевозки недопустимы. В конвенциях это требование сформулировано достаточно определенно. В частности, КДПГ закрепляет положение, согласно которому признается не имеющим силы всякое условие о договоре, которым прямо или косвенно допускается отклонение от ее постановлений (ст. 41).

Несколько иная редакция положения об императивном характере норм, регулирующих условия перевозки, дается в Варшавской конвенции 1929 г., где сказано, что являются недействительными всякие оговорки договора а перевозке, которыми стороны отступали бы от правил данной Конвенции (ст. 32).

Императивность правил за незначительным исключением присуща соглашениям о перевозках грузов, пассажиров, багажа и товаробагажа железнодорожным транспортом (СМГС, СМПС). Что же касается Бернских международных грузовых конвенций (КОТИФ) 1985 г., то в них многие нормы носят диспозитивный характер.

Ситуация же с морскими конвенциями такова. В Афинской конвенции 1974 г. императивный характер носят нормы, касающиеся условий ответственности и бремени доказывания, лежащем на перевозчике. А Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. придает закрепленным в ней правилам императивную силу, не ограничивая условиями, оговоренными Афинской конвенцией, что следует из п. 1 ст. 23,

гласящего: «Любое условие в договоре морской перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем, договор морской перевозки, является ничтожным в степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции».

Аналогичная формулировка содержится и в Конвенции ООН о между смешанных перевозках грузов 1980 г. Таким образом, и в этом Международном источнике подтверждается императивная сила закрепленных в нем правил.

2.3. Внутренние (национальные) источники, регулирующие международные перевозки

Внутренние нормативные правовые источники, которые регулируют вопросы, касающиеся международных перевозок, представляют собой достаточно разветвленную систему, неоднородную как по уровню, юридической силе, так и по характеру регулируемых вопросов.

В зависимости от предмета регулирования такие источники могут быть классифицированы на три группы. К первой группе относятся норматив ные правовые акты, не связанные с международными перевозками, вторую составляют источники, содержащие отдельные положения о международной транспортной деятельности, а третья группа представлена актами, специальным предметом регулирования которых являются вопросы международной транспортной деятельности.

Первую группу составляют источники, закрепляющие общие правовые принципы и институты, которые применимы и к международным перевозкам. К ним относится прежде всего Конституция РФ, закрепляющая положение о признании общепризнанных принципов и норм международного права и международных договоров РФ составной частью ее правовой системы, принципы свободы передвижения граждан, выезда за пределы Российской Федерации и беспрепятственного возвращения в Российскую Федерацию, свободного перемещения товаров и услуг. Это также российское гражданское законодательство, регулирующее общие положения о договоре, его заключении, изменении и исполнении, о гражданско-правовой ответственности при неисполнении или ненадлежащем исполнении договорных обязательств.

В эту группу входит и процессуальное законодательство, устанавливающее претензионно-исковой порядок рассмотрения споров.

Ко второй группе внутренних источников, составляющих нормативные акты, в которых содержатся отдельные положения о международной пере возке, относятся в первую очередь транспортные законы — главным образом транспортные кодексы и уставы. Так, в УЖТ РФ дается определение следующих понятий: перевозка в международном сообщении, перевозка в прямом международном сообщении, перевозка в непрямом международном сообщении. В Федеральном законе от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» содержится специальный раздел о внешнеэкономической деятельности железнодорожного транспорта.

Вопросы международной транспортной деятельности достаточно широко представлены в ВК РФ. В этом источнике специальная глава посвящена международным полетам воздушных судов. Она содержит определение таких полетов, закрепляет положения, касающиеся норматив ной базы их осуществления, мест выполнения взлета и посадки воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных при выполнении международных полетов, документационного обеспечения международных полетов. Что касается международной перевозки, то ВК РФ содержат определение международной воздушной перевозки.

Особое место среди транспортных кодексов и уставов занимает КТМ РФ. И хотя в нем не содержится определение международной перевозки морским транспортом, однако в плане регулирования транспортных отношений с участием иностранных граждан или иностранных юридических лиц, либо осложненных иностранным элементом он является внутренним транспортным законом, наиболее полно соответствующим современным требованиям международных перевозок. Кодекс содержит специальную главу XXVI «Применимое право», в которой закреплены основные институты международных перевозок морским транспортом. Среди них особо следует выделить отношения, возникающие из договоров, заключаемых в области торгового мореплавания, — морской перевозки груза, буксировки, морского агентирования, посредничества, морского страхования, тайм-чартера и бербоут-чартера, и отношения, возникающие из причинения ущерба в связи перевозкой опасных грузов и вредных веществ, а также вопросы пределов ответственности судовладельца.

Более того, в данной главе урегулирован вопрос о законе, подлежащем применению при морском залоге, ипотеке судна или строящегося судна.

В КТМ РФ подтверждено конституционное положение о приоритете международного договора РФ перед российским законом (п. 4 ст. 15 Конституции РФ). В ст. 427 КТМ РФ указано, что в случае установления международным договором РФ иных правил, чем те, которые предусмотрены Кодексом, применяются правила международного договора.

Среди транспортных законов только КВВТ РФ не содержит положений о международных перевозках. Объясняется это нераспространенностью этих перевозок с использованием данного транспорта. Транспортные законы (уставы и кодексы) РФ, регулируя ответственность перевозчика за причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира, содержат положение, согласно которому такая ответственность определяется международными договорами РФ либо, если транспортным законом или договором перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер возмещения причиненного вреда, в соответствии с гражданским законодательством.

Третья группа внутренних нормативных правовых актов, регулирующих международные перевозки, представлена значительным количеством актов различной юридической силы. Это и законы, и подзаконные нормативные источники.

Для регулирования вопросов осуществления контроля за международными перевозками принят Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». В нем определена сущность государственного контроля в этой сфере деятельности и порядок его осуществления за соблюдением правил международных автомобильных перевозок на территории РФ грузовым транспортом, принадлежащим как российским, так и иностранным перевозчикам. Закон установил ответственность за нарушение этих правил. Он закрепил права, обязанности и ответственность органов и должностных лиц, уполномоченных проводить контроль.

Указанный Закон содержит определение таких важных понятий, как международная автомобильная перевозка грузов, российский пере-

возчик, иностранный перевозчик, грузовое транспортное средство, разрешение на право проезда по территории иностранного государства, а также его разновидности — российское разрешение, иностранное разрешение, специальное разрешение и некоторые другие.

К подзаконным нормативным правовым актам относятся в основном указы Президента РФ, постановления Правительства РФ и ведомственные нормативные правовые акты. Предметом их регулирования являются: 1) выполнение международных транспортных конвенций и соглашений; 2) установление международных сообщений; 3) организация пунктов пропуска на Государственной границе и установление портов (станций), открытых для захода иностранных транспортных средств; 4) допуск российских перевозчиков к международным перевозкам.

В качестве примера подзаконных нормативных актов, регулирующих организацию обеспечения выполнения международных транспортных конвенций и соглашений, можно привести Указ Президента РФ от 05.05.1992 № 439 «О мерах по выполнению межправительственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства на территории Российской Федерации».

Вопросы организации международных сообщений, допуска иностранных судов в российские порты, действия пунктов пропуска через Государственную границу регулируются постановлениями и распоряжениями Правительства РФ (например, постановления Правительства РФ от 28.07.1992 № 527 «О мерах по организации международных воздушных сообщений Российской Федерации», от 26.06.2008 № 482 «Об утверждении правил установления, открытия, функционирования (эксплуатации) реконструкции и закрытия пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации», Распоряжение Правительства РФ от 14.08.1997 № 1135-р «О внесении дополнения в перечень арктических портов и пунктов, открытых для захода иностранных судов в навигацию 1997 г.»).

На уровне правительственных решений регулируется вопрос о допуске российских перевозчиков к международным перевозкам. Примером может служить постановление Правительства РФ от 16.10.2001 № 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок». По

сути, этот нормативный акт является средством нетарифного регулирования государственной внешнеэкономической политики в сфере осуществления между народных автомобильных перевозок, создания условий для оптимальной интеграции российских перевозчиков в мировой рынок транспортных услуг.

В целях реализации этой государственной политики принимаются соответствующие решения министерствами и ведомствами. Ведущая роль среди них принадлежит Министерству транспорта РФ и Федеральной таможенной службе. В частности, они разрабатывают правила, положения, инструкции, регулирующие вопросы режима пропуска транспортных средств через Государст венную границу Российской Федерации, порядка выдачи разрешений на проезд по территории иностранных государств, осуществления контроля за транзитом товаров применения положений международных конвенций на территории Российской Федерации и многие другие.

2.4. Правовые обычаи. Судебные прецеденты

Правовые обычаи как источник международного транспортного права не столь распространены, как нормативные правовые акты. Тем не менее ни применяются в рамках и международных источников, и национальных правовых систем. В первом случае ими являются правовые обычаи международного делового оборота, связанного с транспортной деятельностью. Это сложившиеся в международной практике устойчивые правила поведения субъектов транспортных отношений, за которыми государства признают юридическую силу.

Поскольку транспорт обеспечивает осуществление международной торговли, можно выделить две группы таких правовых обычаев в между народных перевозках. Во-первых, это обычаи международной торговли, касающиеся ее транспортной составляющей, и, во-вторых, обычаи, относящиеся к заключению и выполнению договора международной перевозки.

Правовые обычаи первой группы достаточно широко применяются во внешнеторговой сфере. Они складываются по поводу транспортных отношений международных договоров купли-продажи и обретают юридическую силу, если государства признают в них источник права. Этот факт находит подтверждение в соответствующих конвенциях и

соглашениях например, в п. 2 ст. 1 Конвенции ООН о договорах международной купли- продажи 1980 г.).

В международной практике сложились и активно используются именно обычаи международной торговли и ее транспортной составляющей (обычаи), которые возникли в отношениях между физическими и юридическими лицами разных стран в сфере предпринимательства. Такие обычаи применяются по воле участников договорных отношений, выраженной с прямом указании об этом в договоре. Обычаи обретают юридическую и становятся правовыми источниками лишь в случаях признания за ними такого свойства государствами.

Для приведения в систему обычаев международной торговли международные организации ведут активную работу по их кодификации и унификации. Делается это в целях обеспечения единообразного их толкования и применения. Ведущие позиции в этом деле принадлежат Европейской экономической комиссии ООН, Комиссии ООН по праву международной торговли., Международному институту по унификации частного права МТП. Последняя, например, подготовила и опубликовала Международные правила толкования торговых терминов (ИНКОТЕРМС), которые регулярно изменяла и дополняла с 1936 г., т.е. с момента первого издания Свода правил.

Вторая группа правовых обычаев в международных перевозках представлена обычаями, связанными с заключением и выполнением договоров международной перевозки. К ним относятся обычаи, касающиеся вопросов подготовки грузов к перевозке, погрузки и разгрузки, времени, отводимого на выполнение этих операций, выдачи грузов в пункте назначения, обнаружения признаков несохранности грузов и действий сторон в связи с этими обстоятельствами.

На международные обычаи, связанные с заключением и исполнением договора международной перевозки, содержатся указания в международных конвенциях и соглашениях. Так, Конвенция ООН о морской пере возке грузов 1978 г. закрепляет положение, согласно которому считается, что груз находится в ведении перевозчика, когда грузополучатель не принимает его, хотя перевозчик представляет этот груз в его распоряжение в соответствии с договором или законом, или *обычаями, применяемыми в порту разгрузки.*

Транспортные национальные источники также содержат отсылки к правовым обычаям. Юридическую силу имеют такие правовые обы

чаи, которые санкционированы государством. В юридической литературе они именуются санкционированными правовыми обычаями. Указанные обычаи упоминаются в КТМ РФ. В частности, среди источников, регулирующих право перевозчика перевозить груз на палубе судна, ст. 138 КТМ РФ называет обычай делового оборота. Вопрос о дне и часе подачи перевозчиком письменного уведомления фрахтователю или отправителю о готовности судна к погрузке при отсутствии соглашения об этом сторон определяется обычаями порта места ожидания. Сталийное, контрсталийное время определяется при отсутствии согласия сторон сроками, обычно принятыми в порту погрузки, а плата за контрсталийное время — ставками, обычно принятыми в соответствующем порту (ст. 129—131 КТМ РФ).

В КТМ РФ имеются и другие указания на применение правовых обычаев.

Последнюю группу правовых источников международной перевозки составляют судебные прецеденты. Они используются достаточно редко.

Судебные прецеденты наряду с нормативными правовыми актами относятся к источникам стран англо-американской правовой системы. На практике их применение чаще всего связано с ситуациями, при которых одной из сторон перевозочного процесса выступает представитель страны англо- американского права, когда какие-либо условия договора международной перевозки не нашли регламентации в международных источниках, и стороны решили применить национальный источник в виде судебного прецедента этой страны.

2.5. Коллизионные нормы международного транспортного права

Коллизионная норма определяет, право какого государства должно быть применено к конкретному транспортному част ноправовому отношению, осложненному иностранным элементом. Главная особенность такой нормы состоит в том, что как отсылочная норма она не регулирует конкретные правоотношения, а лишь указывает на правовой источник, в котором они находят регламентацию.

Коллизионные нормы в области международных перевозок могут быть классифицированы по различным основаниям. Так, в зависимости от источников, в которых закреплены коллизионные нормы, они

делятся на нормы, закрепленные в международных источниках (конвенциях и соглашениях), и нормы, закрепленные в национальных источниках. Необходимо отметить неравномерность закрепления коллизионных норм в рамках каждой из указанных групп источников. Что касается международных источников, то наиболее широко они представлены в международных конвенциях и соглашениях, регулирующих железнодорожные перевозки.

Относительно же национальных источников, то здесь на первый план выдвигаются нормативные правовые акты, регулирующие морские пере возки. Как уже отмечалось, в КТМ РФ имеется специальная гл. XXVI «Применимое право», содержащая систему коллизионных норм.

Критерий формы выражения воли законодателя позволяет классифицировать коллизионные нормы на императивные, диспозитивные и альтернативные. Императивными являются коллизионные нормы, содержащие категоричные предписания относительно выбора права, которые не могут быть изменены по желанию сторон транспортных правоотношений. Примером такой нормы может служить положение п. 1 ст. 419 КТМ РФ. Согласно этому пункту в случаях, если все лица, интересы которых затронуты общей аварией, принадлежат к одному и тому же государству, применяется закон данного государства. Очевидно, в данной конкретной ситуации исключается усмотрение сторон в выборе права, напротив, закрепляется безоговорочность применения права соответствующего государства.

Диспозитивная коллизионная норма — это такая норма, которая, закрепляя *общее* правило о выборе права, предоставляет сторонам транспортных правоотношений возможность отказаться от него, заменив другим правилом. Внешним отличительным признаком диспозитивной коллизионной нормы является использование в ее тексте таких словосочетаний, как «стороны могут применить...», «если иное не установлено соглашением сторон».

К альтернативной коллизионной норме относится норма, предусматривающая несколько вариантов выбора правя для конкретного транспортного правоотношения В качестве примера можно привести закрепленную в ст. 15 КПВВ норму о подсудности споров, возникающих в связи с перевозкой.

В соответствии с этой нормой истец может по своему выбору обратиться, помимо компетентных судов участвующих в Конвенции государств, назначаемых сторонами с общего согласия, к судам государства, на территории которого находится:

а) главная контора ответчика, его обычное местожительство или контора, при посредстве которой был заключен договор перевозки;

б) место, где был причинен ущерб;

в) место отправления или назначения, и может обратиться лишь к этим судам.

Как следует из текста приведенной нормы, она предусматривает помимо обращения в компетентные суды участвующих в Конвенции государств ещё три альтернативные привязки, любую из которых истец вправе применить.

Ещё одна классификационная система коллизионных норм может быть выделена исходя из формы коллизионной привязки. Этот критерий позволяет подразделить коллизионные нормы на односторонние и двусторонние. Данная классификация имеет важное практическое значение.

Односторонняя коллизионная норма. — это норма, содержащая привязку к праву определенной страны. Обычно односторонняя коллизионная норма содержится в национальных источниках и указывает на применение права своей страны. Так, в п. 2 ст. 420 КТМ РФ закреплена норма, в соответствии с которой, если столкновение судов произошло в открытом море и спор рассматривается в Российской Федерации, к возникшим отношениям применяются правила гл. XVII КТМ РФ.

Из приведенного положения следует, что привязка прямо указывает на применение российского источника, и поэтому коллизионная норма является односторонней.

Двусторонняя коллизионная норма — это такая норма, привязка которой не называет право конкретного государства, а формулирует общий признак (правило), используя который можно выбрать соответствующее право.

Двусторонние коллизионные нормы наиболее часто встречаются в международных транспортных источниках.

Привязка двусторонней коллизионной нормы именуется формулой прикрепления.

Следует отметить, что именно применение формулы прикрепления к определенной ситуации означает выбор права того государства, которое компетентно регулировать соответствующие транспортные правоотношения, указанные в двусторонней коллизионной норме.

Каждое государство имеет свое коллизионное право, поэтому существуют весьма разнообразные и многочисленные коллизионные привязки.

Вместе с тем процесс международно-правовой унификации норм, в том числе коллизионных, применяемых при перевозках, привел к тому, что указанные нормы строятся на общих типовых правилах. Эти правила именуются коллизионными принципами, или типами коллизионных привязок.

Сложившаяся практика их применения позволяет выделить следующие типы коллизионных привязок в транспортных правоотношениях: — закон страны отправления; — закон страны прибытия; — закон страны следования; — закон страны заключения договора; — закон юридического лица (перевозчика); — закон страны происшествия; — закон флага; — закон суда; — закон стороны, признающей претензию.

Рассмотрим каждый из них.

Закон страны отправления. Коллизионная привязка, именуемая законом страны отправления, заключается в том, что в соответствии с ее названием определенные условия перевозки регулируются законодательством страны отправления. Можно выделить две разновидности этой привязки: закон страны отправления груза (товара) и закон страны отправления пассажира.

Закон страны отправления груза (товара) применяется для регулирования как комплексных, так и частных вопросов перевозки. В качестве примера регулирования первых можно привести Кодекс международного частного права от 20.02.1928 (Кодекс Бустаманте). Статья 285 Кодекса закрепляет положение, согласно которому порядок фрахтования морского и воздушного судна регулируется законом места отправления товара.

К частным вопросам перевозки грузов, регулирование которых под чинено праву страны их отправления, относятся, например, условия под готовки груза к перевозке, предъявления его перевозчику, выполнения погрузочных работ, центровки и крепления груза и ряд других.

Коллизионной привязкой по регулированию одного из таких частных вопросов является положение, закрепленное в п. 4 ст. 5 Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов от 24.05.1980, о соответствии требований, предъявляемых Конвенцией к подписи оператора смешанной перевозки или уполномоченного им лица на документе, которым эта перевозка оформляется, сделанной от руки, напечатанной в виде факсимиле, проставленной с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, тем требованиям, которые указаны в законе страны выдачи документа смешанной перевозки.

Другой пример касается СМГС. Параграф 7 ст. 9 этого Соглашения содержит привязку, в соответствии с которой определение массы и количества мест груза производится в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления.

Привязка закона страны отправления пассажира применятся в международных источниках, регулирующих их перевозки. В частности, отсылку к правовым источникам места отправления содержит СМПС. В п. 12 ст. 4 этого источника закреплено положение, по которому предварительная продажа проездных документов прямого международного сообщения производится согласно правилам, действующим на дороге отправления.

В этом же Соглашении регулируется порядок сдачи багажа к перевозке. Установлена процедура выполнения пассажиром требования по заблаговременной сдаче багажа для перевозки. Соглашение закрепляет важное положение о том, что порядок заблаговременного приема багажа от пассажира устанавливается внутренними правилами места отправления (п. 2 ст. 16).

Закон страны прибытия. Следующая коллизионная привязка — закон страны прибытия, как и предыдущая — закон страны отправления, — относится к наиболее распространенным в практике применения. Коллизионная привязка — закон страны прибытия заключается в регулировании порядка прибытия в пункт назначения, условий информирования о прибытии груза и его выдачи уполномоченному лицу, осуществления окончательных расчетов и вывоза груза законодательством страны назначения.

На эту коллизионную привязку содержится указание в СМГС. Суть сводится к тому, что в обеспечение всех платежей, вытекающих

из договора перевозки груза, железная дорога имеет залоговое право на груз. При чем действие этого залогового права определяется внутренним законодательством той страны, где должна происходить выдача груза (§ 2 ст. 19).

Закон страны прибытия применяется и в пассажирских перевозках. Так, в нем содержится указание в КАПП. Речь идет о регулировании порядка выдачи и хранения багажа, не востребованного по прибытии в место назначения. В Конвенции закреплено положение, согласно которому такой багаж сдается на хранение в соответствующее надежное место, перевозчик хранит его за счет пассажира, может поручить хранение третьему лицу, хранитель багажа имеет право на справедливое вознаграждение. При этом в п. 3 ст. 10 КАПП указывается на то обстоятельство, что хранение багажа регулируется, кроме того, законодательством, действующим в месте сдачи багажа на хранение.

Закон страны следования. Специфической привязкой является закон страны следования. Ее применение обусловлено тем обстоятельством, что процесс международной перевозки груза связан с пересечением территорий ряда стран, в которых действуют свои правовые системы. Вполне очевидно, что условия его перевозки должны соответствовать требованиям законодательства конкретной страны.

В общем виде эта привязка сформулирована в ст. 35 СМГС и относящейся к нему Служебной инструкции 1990 г., в которой указывается, что перевозка грузов осуществляются на основании положений СМГС и других указанных документов, а при отсутствии в них необходимых положений применяются нормы внутреннего законодательства той страны, по железным дорогам которой осуществляется перевозка (п. 1 Инструкции).

Применение данной привязки обычно связано с соблюдением правил перевозки опасных, негабаритных, а также скоропортящихся грузов.

Следует отметить, что разные требования к порядку перевозки на территориях соответствующих государств создают ряд неудобств и ставят как грузоотправителя, так и грузоперевозчика в неблагоприятные условия. Решение этой проблемы – в международной унификации транспортного законодательства.

Коллизионная привязка — закон страны заключения договора состоит в том, что применяется право того государства, на территории

которого совершен частноправовой акт (заключение договора). Данная привязка используется, например, при заключении договора перевозки пассажира морским транспортом. Так, в п. 1 ст. 418 КТМ РФ она сформулирована следующим образом: отношения, возникающие из договора морской перевозки пассажира, регулируются законом государства, указанным в билете пассажира.

Что касается международных конвенций и соглашений, то в качестве примера применения этой привязки можно сослаться на СМПС. В специальном п. 12 Соглашения она сформулирована так: «Предварительная продажа проездных документов прямого международного сообщения производится согласно правилам, действующим на дороге отправления».

Закон юридического лица (перевозчика). Коллизионная привязка—закон юридического лица (перевозчика) означает применение права того государства, которому принадлежит юридическое лицо — перевозчик.

Основные вопросы, которые регулируются в рамках данной коллизионной привязки, — характер полномочий юридического лица и его ответственность в связи с осуществлением перевозки. Принадлежность государству юридического лица — перевозчика определяется на основании таких при знаков, как учреждение (регистрация), а также местопребывания органов управления или место основной производственной деятельности юридического лица. Относительно международных морских перевозок закон юри дического лица (перевозчика) конкретизирован, в частности, в КТМ РФ. Так, ст. 418 Кодекса закрепляет положение, в соответствии с которым при отсутствии соглашения сторон договора морской перевозки о подлежащем применению праве отношения между ними регулируются законом государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся перевозчиком.

Закон страны происшествия. Коллизионная привязка — закон страны происшествия означает применение права того государства, на территории которого обнаружено нарушение положений, устанавливающих требования к условиям перевозки. Так, в соответствии со ст. 19 СМПС пассажир, сдавший багаж, несет ответственность за несоблюдение установленного запрета на перевозку огнеопасных, легковоспла-

меняющихся, самовозго рающихся, взрывчатых, радиоактивных, едких и отравляющих веществ, огнестрельного оружия, боеприпасов, предметов, которые могут внести инфекцию или обладающих зловонным запахом; золота, серебра, платины, драгоценных камней и других драгоценностей, ценных бумаг, денег, предметов искусства; животных, за указанным исключением; скоропортящихся продуктов и некоторых других. Пункт 3 этой статьи закрепляет положение о том, что с таким багажом в этом случае поступают в соответствии с внутренними законами и и правилами страны, железные дороги которой обнаружили указанное нарушение.

Еще один вариант применения данной коллизионной привязки, закрепленный в СМПС, касается регулирования ситуации при несохранности багажа. Суть его заключается в следующем. В случае обнаружения железной дорогой или пассажиром во время перевозки багажа признаков его повреждения или частичной утраты железная дорога обязана произвести проверку содержимого багажа и о результатах составить коммерческий акт. Если пассажир «не признает фактов, установленных коммерческим актом, он вправе потребовать, чтобы состояние багажа, а также причины и объём ущерба были установлены экспертизой согласно законам и правилам страны, где производится такое определение» (п. 9 ст. 21 СМПС).

Анализируемая привязка применяется и при смешанных перевозках. Так, в ст. 19 Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. указывается на правовое решение ситуации, когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозке, в отношении которого императивная норма национального права предусматривает более высокий предел ответственности по сравнению с пределом, устанавливаемым данной Конвенцией. В этом случае предел от ветственности оператора смешанной перевозки определяется императивной нормой национального права, т.е. права страны, где произошла утрата или повреждение груза.

Коллизионная, привязка закона страны происшествия применяется не только к обязательствам, возникшим из международной перевозки, но распространяется и на другие транспортные правонарушения, например вытекающие из торгового мореплавания. Речь идет, в частности, о праве на имущество, затонувшее во внутренних морских водах или в территориальном море. В соответствии с п. 1 ст. 417 КТМ

РФ такие отношения опреде ляются законом государства, в котором имущество затонуло.

Это касается также ситуации, возникшей из столкновения судов и нашедшей регламентацию в п. 1 ст. 420 КТМ РФ. Урегулирована она следующим образом. Отношения, возникающие из столкновения судов на внутренних морских водах и в территориальном море, регулируются законом государства, на территории которого произошло столкновение.

Такой же принцип применения коллизионной привязки закона страны происшествия реализован в регулировании отношений, возникающих в связи с действиями по спасению судна и иного имущества во внутренних морских водах и в территориальном море (п. 1 ст. 423 КТМ РФ).

Закон флага. Коллизионная привязка — закон флага заключается в применении права государства, флаг которого несет судно, используемое при осуществлении перевозок. Наиболее широко эта привязка применяется при осуществлении международных морских перевозок. В качестве примера одного из вариантов применения этой привязки можно привести положение п. 2 ст. 423 КТМ РФ, согласно которому в случае, если спасавшее и спасенное суда, плавают под флагом одного государства, применяется закон государства флага судна независимо от того, где имело место спасение.

Следует отметить, что коллизионная привязка закон флага реализуется не только применительно к договорным началам, связанным с морской перевозкой, но и к другим институтам торгового мореплавания.

В частности, в КТМ РФ в специальной гл. XXVI «Применимое право» эта привязка используется при урегулировании таких вопросов, как право собственности и другие вещные права на судно, правовое положение членов экипажа судка, право на затонувшие в открытом море суда и грузы на них, иное имущество. Все перечисленные институты регулируются законом государства флага судна.

Представляет интерес применение рассматриваемой привязки в случае временного предоставления судну права плавать под флагом другого государства, т.е. при смене флага. В этой ситуации согласно п. 2 ст. 415 КТМ РФ к вещным правам на судно применяется закон государства, в котором судно было зарегистрировано непосредственно до смены флага.

Закон суда. Коллизионная привязка — закон суда — применение правовой системы того государства, в котором рассматривается спор в связи с международной перевозкой.

Закон суда является формулой прикрепления, по которой коллизия права решается в пользу правовой системы государства, в котором рассматривается спор в связи с международной перевозкой. Суть этой коллизионной привязки заключается в том, что компетентный суд, в который обратился истец, руководствуется правовыми источниками своей страны.

Данная привязка является одной из наиболее распространенных коллизионных привязок, применяемых в транспортных правоотношениях.

Она закреплена, например, в Конвенции ООН о морской перевозке грузов от 31.03.1978 (ст. 22), Конвенции ООН о международных смешанных пере возках грузов (ст. 27), КАПП (ст. 21), Монреальской конвенции 1999 г. (ст. 33, 34) и в некоторых других.

Общепризнанной сферой применения закона суда является международный гражданский процесс, где реализуется основополагающая концепция, согласно которой суд при рассмотрении гражданских дел с иностранным элементом руководствуется процессуальным правом своего государства.

В прямой постановке вопрос применения процессуального права в деятельности суда по рассмотрению споров в связи с международными пере возками урегулирован в ряде транспортных конвенций и соглашений, в том числе в Монреальской конвенции 1999 г. Так, в п. 4 ст. 33 Конвенции указывается: «Процедура определяется законом суда, в котором предъявлен иск».

Закон стороны, признающей претензию. Эта привязка закреплена в международных источниках, регулирующих железнодорожные перевозки, таких как СМПС и СМГС. Практически она содержит и них одинаковые формулировки, регулирующие ситуации, когда железная дорога признает в полном объеме претензии соответственно пассажира, отправителя или получателя товаробагажа или отправителя или получателя груза. В таких случаях железная дорога как сторона спора действует в соответствии с ее внутренними правилами (п. 10 ст. 38 СМПС, § 12 ст. 29 СМГС).

Литература:

1. Борисов, В.Н., Власова, Н.В., Доронина, Н.Г. / В.Н.Борисов., Н.В. Власова., Н.Г. Доронина. Международное частное право: Учебник (4-е издание, переработанное и дополненное). ИЗиСП, КОНТРАКТ, - 2018. – 516 с.
2. Богуславский, М.М., Лисицина-Светланова, А.Г., Трунка, А. / М.М.Богуславский., А.Г. Лисицина-Светланова., А. Трунка. Современное международное частное право в России и Евросоюзе: Монография (книга 1). – М.: Норма, 2013. – 656 с.
3. Иванова, Т.Н. Очерк по транспортному праву: источники правового регулирования / Т.Н. Иванова // Право и экономика. - 2019. - N 11. - С. 57 - 62; - N 12. - С. 35 - 40.

Практическое задание

Составьте иерархию источников права по регулированию в РФ международных железнодорожных перевозок.

Тема № 3. Международные организации в сфере транспорта

Цель занятия: дать понятие и охарактеризовать основные субъекты международного транспортного права.

Образовательные технологии: *дискуссия* – смысл данного метода состоит в обмене взглядами по конкретной проблеме. Это активный метод, позволяющий научиться отстаивать свое мнение и слушать других. Спор, дискуссия рождает мысль, активизирует мышление, а в учебной дискуссии к тому же обеспечивает сознательное усвоение учебного материала как продукта мыслительной его проработки.

Вопросы для обсуждения:

1. Международные межправительственные организации: общая характеристика.
2. Виды ММПО в сфере транспорта.
3. Деятельность главных органов ООН в сфере транспорта.
4. Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и согласован-

ной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ ООН - организационная структура, история создания, цели, полномочия, задачи.

5. ЮНСИТРАЛ - организационная структура, история создания, цели, полномочия, задачи.

6. ИМО - организационная структура, история создания, цели, полномочия, задачи.

7. ИКАО - организационная структура, история создания, цели, полномочия, задачи.

8. ОТИФ - организационная структура, история создания, цели, полномочия, задачи.

9. ОСЖД - организационная структура, история создания, цели, полномочия, задачи.

10. Юридическая природа актов ММПО в сфере транспорта.

11. МНПО - понятие, особенности, характеристика.

12. Различия между ММПО и МНПО.

13. Классификация МНПО в сфере транспорта.

14. ИАТА - организационная структура, история создания, цели, полномочия, задачи.

15. ИРУ - организационная структура, история создания, цели, полномочия, задачи.

16. БИМКО - организационная структура, история создания, цели, полномочия, задачи.

17. ММК - организационная структура, история создания, цели, полномочия, задачи.

18. Юридическая природа принимаемых МНПО нормативно-правовых актов.

19. Заслушивание докладов и просмотр презентаций по вопросам темы.

20. Обсуждение выступлений.

21. Проверка знаний основной терминологии по теме:

- субъект права;
- международная организация;
- международная межправительственная организация;
- международная неправительственная организация.

22. Выполнение практических заданий индивидуально и в малых группах.

23. Решение тестов.
24. Подведение итогов.

Учебные материалы к теме

3.1. Виды Международных межправительственных организации, занимающихся вопросами регулирования международных перевозок

В организации правовой регламентации международных перевозок важную роль играют международные транспортные организации. Их полномочия в правовой области достаточно разнообразны. В компетенцию международных транспортных организаций входит разработка проектов международных договоров, подготовка транспортных и технико-регламентационных правил перевозки грузов, пассажиров и багажа, проформ транспортных договоров. Они дают заключения и рекомендации по применению международных норм. К функциям таких организаций относятся также толкование действующих соглашений, урегулирование споров путем посредничества и арбитража [1. с. 183].

Процесс создания международных транспортных организаций начался в конце XIX в. и развивался достаточно активно. В настоящее время создана и функционирует весьма разветвленная система этих организаций. Так, только в области воздушного транспорта действуют около 30 международных транспортных организаций.

Организационные основы, характер и объем полномочий международных транспортных организаций имеют существенные различия, что позволяет дать их классификацию.

Так, в зависимости от организационной формы можно выделить межправительственные и неправительственные транспортные организации. Главные задачи межправительственных транспортных организаций заключаются в выработке стратегии международных транспортных связей, их оптимизации, а также в обеспечении надлежащего исполнения международных конвенций. К таким межправительственным транспортным организациям относятся, например, ИМКО, ИМО, ИКАО, Центральное бюро международных железнодорожных сообщений.

Компетенция неправительственных международных транспортных организаций – рассмотрение главным образом организационных, а также технико-юридических вопросов транспортной деятельности на международном рынке транспортных услуг. Среди неправительственных транспортных организаций заметную роль играют следующие: на морском транспорте – БИМКО, Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО); на железнодорожном транспорте – Международный комитет железнодорожного транспорта в Берне; на автомобильном транспорте – ИРУ; на воздушном транспорте – ИАТА.

В зависимости от характера рассматриваемых вопросов можно выделить международные организации, компетентные рассматривать наряду с различными аспектами международной деятельности связанные с ними общие проблемы функционирования международного транспорта, и международные транспортные организации, полномочные решать только вопросы деятельности международного транспорта, осуществления им транспортных услуг [2, с. 324].

К первой группе относится ЮНСИТРАЛ. Ее основная задача заключается в обеспечении прогрессивной гармонизации и унификации права в области как международной торговли, так и международного транспорта. Эту группу составляют также Международный институт по унификации частного права, Комитет по внутреннему транспорту Европейской комиссии ООН и некоторые другие.

Вторую группу представляет значительное количество международных транспортных организаций. Весьма авторитетной международной транспортной организацией этой группы является ИКАО, которая, будучи специализированным учреждением ООН, призвана решать проблемы, связанные с неразумной конкуренцией на воздушном транспорте, а также разрабатывать международные конвенции по регулированию воздушных перевозок. К этой группе относится также ИРУ, одной из целей деятельности которого является рассмотрение вопросов об использовании в международных автомобильных перевозках международных транспортных документов и выработка рекомендаций по их применению. На железнодорожном транспорте действует Центральное бюро международных железнодорожных сообщений в Берне, которое в основном занимается ведением дел, связанных со спо-

рами участников международных конвенций по железнодорожным перевозкам. На морском транспорте – это Международный морской комитет (ММК), созданный специально для изучения правовых проблем торгового мореплавания и выработки необходимых рекомендаций.

Международные транспортные организации могут быть классифицированы по территориальному признаку. В первые десятилетия с начала процесса создания международных транспортных организаций они не ограничивались определенными территориальными рамками. К таким организациям относятся, например, ИКАО (1944 г.), Международная автодорожная федерация (1948 г.), ИМО (1949 г.), Международный союз водителей грузовиков дальнего следования и соответствующих транспортных средств (1957 г.) и др.

В начале 1960-х гг. начался активный процесс создания региональных международных транспортных организаций. В качестве примера можно назвать такие организации, как Ассоциация дальневосточных авиакомпаний (1966 г.), Арабский совет гражданской авиации (1967 г.), Восточно-Африканская железнодорожная корпорация (1969 г.), Европейская конференция по пассажирским тарифам (ЕПК) (1975 г.), Ассоциация авиакомпаний Европейского сообщества (1980 г.) и многие другие. Вполне понятно, что их деятельность ограничивается рамками соответствующих регионов.

Возможна классификация международных транспортных организаций в зависимости от видов транспорта, функционирование которых является объектом их деятельности. В рамках этого критерия следует выделить пять классификационных групп международных транспортных организаций, представляющих следующие виды транспорта: 1) автомобильный; 2) железнодорожный; 3) воздушный; 4) морской; 5) речной.

3.2. Система ООН и международное транспортное право

Создание в 1945 г. Организации Объединенных Наций (ООН), ее экономических подразделений дало новый толчок развитию международных транспортных органов.

Координацию экономической и социальной деятельности ООН осуществляет Экономический и Социальный Совет (ЭКОСОС). Транспортными вопросами в этой организации до 1959 г. занимался Комитет

по транспорту и связи. Однако во избежание дублирования деятельности в области транспорта ЭКОСОС и региональных экономических комиссий ООН в июле 1959 г. Комитет по транспорту и связи ЭКОСОС был расформирован. ООН имеет пять региональных экономических комиссии: Экономическая комиссия ООН для Европы (ЭКЕ, иногда ее называют ЕЭК); Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО); Экономическая комиссия ООН для Африки (ЭКА); Экономическая комиссия ООН для

Западной Азии (ЭКЗА); Экономическая комиссия ООН для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК).

В каждой из этих комиссий действуют транспортные организации, важнейшей составной частью которых являются группы по железнодорожному транспорту.

При Экономической комиссии ООН для Европы в 1964 г. был создан Комитет по внутреннему транспорту (КВТ), в который входят 32 страны. Комиссия и КВТ работают в Женеве (Швейцария) в известном Дворце Наций, где после первой мировой войны работала Лига Наций. Цель КВТ - содействие развитию внутреннего транспорта европейских стран. Вопросы развития железных дорог рассматриваются в специальной Основной рабочей группе по железнодорожному транспорту. Основная рабочая группа ведет активную работу. На ее ежегодных сессиях обычно присутствуют представители многих европейских стран, представители ряда международных организаций.

Комиссия ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). Учреждена Генеральной Ассамблеей на XXI сессии в 1966 г. с целью содействия прогрессивному согласованию и унификации права международной торговли. Она начала свою работу в 1968 г. Первоначально ЮНСИТРАЛ состояла из 29 государств-членов, представляющих различные географические регионы и основные правовые системы мира. На своей XXVIII сессии Генеральная Ассамблея расширила членский состав Комиссии до 36 членов.

Члены Комиссии избираются на шестилетний срок. На своей L сессии Генеральная Ассамблея вновь подтвердила мандат ЮНСИТРАЛ как центрального правового органа в рамках системы ООН в области права международной торговли на координацию правовой деятельности в этой области.

В число задач, порученных Генеральной Ассамблеей ЮНСИТРАЛ, входит: координация работы международных организаций, занимающихся вопросами права международной торговли, содействие более широкому участию государств в действующих международных конвенциях и разработка новых конвенций и других документов, относящихся к праву международной торговли. К функциям Комиссии относятся также подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли путем проведения симпозиумов, семинаров и консультаций на национальном и региональном уровнях. ЮНСИТРАЛ уделяет преимущественное внимание изучению и подготовке единообразных норм права в следующих областях: международная купля- продажа товаров, международные платежи, включая юридическое руководство по переводу денежных средств с помощью ЭВМ, международный торговый арбитраж и международное законодательство в области морских перевозок, бартерной торговли и поставок.

В рамках ЮНСИТРАЛ подготовлен ряд важных международных конвенций, в том числе Конвенция об исковой давности в международной купле-продаже товаров (1974 г.), Конвенция ООН о перевозке грузов морем (1978 г.), Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров (1980 г.), Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (1991 г.), Конвенция о международных переводных векселях и международных простых векселях (1988 г.), Конвенция ООН о независимых гарантиях и резервных аккредитивах (1995 г.), Конвенция ООН об уступках дебиторской задолженности в международной торговле (2001 г.).

3.3. Международные межправительственных организации в области транспорта

Доктрина международного права определяет международную организацию как объединение не менее трех суверенных государств, имеющих постоянные органы с определенной компетенцией и порядком функционирования. Это объединение основано на совместно разработанном им договоре, определяющем цели и принципы их сотрудничества в соответствии с общепризнанными принципами международного права, закрепленными в Уставе ООН [3, с. 89].

Международная морская организация - ИМО является международной межправительственной организацией ООН. Деятельность ИМО направлена на повышение безопасности морского судоходства и предотвращение загрязнения с судов окружающей среды, в первую очередь, морской.

ИМО образована 6 марта 1948 года в Женеве (Швейцария) с принятием Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО). Конвенция вступила в силу 17 марта 1958 года. На 9-й сессии Ассамблеи этой организации (Резолюция А.358(IX)) ее название было изменено, и с 22 мая 1982 года действует ее нынешнее название.

ИМО является форумом, в котором государства - члены этой Организации обмениваются информацией, обсуждают правовые, технические и иные проблемы, касающиеся судоходства, а также загрязнения с судов окружающей среды, в первую очередь морской.

В настоящее время членами ИМО является 170 государств.

Штаб-квартира расположена в Лондоне (Великобритания).

В 1973 г. при активном участии СССР в рамках ИМО учрежден Комитет по защите морской среды (КЗМС), отвечающий координацию деятельности Организации по предотвращению загрязнения морской среды с судов.

В рамках ИМО действуют ряд комитетов и подкомитетов: по безопасности мореплавания, радиосвязи, поиску и спасению, подготовке моряков и несению вахты, перевозке опасных грузов, сухих грузов и контейнеров, проектированию и оборудованию судов, противопожарной защите, остойчивости и грузовой марке, безопасности рыболовных судов, перевозке жидкостей и газов наливом.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 2 мая 2006 г. № 448 сформировано Представительство Российской Федерации при ИМО.

Минтрансом России в рамках ИМО ведется работа в области согласования совместных мер по защите морской среды, повышению безопасности на море, походам к проектированию и строительству судов.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО), являющаяся специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, была создана в результате подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года Конвенции о международной гражданской авиации.

ИКАО наблюдает за безопасным и планомерным ростом международных воздушных сообщений.

Цель ИКАО состоит в удовлетворении потребности населения в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном международном воздушном транспорте и обеспечении безопасного и планомерного роста международной гражданской авиации во всем мире. Она поощряет конструирование и эксплуатацию самолетов в мирных целях, а также создание и развитие авиалиний, аэропортов и навигационного оборудования.

В настоящее время ИКАО содержит 10 центров подготовки в области безопасности полетов, содействуя региональному сотрудничеству в этой важнейшей сфере.

Кроме того, ИКАО выполняет запросы развивающихся стран на оказание помощи в совершенствовании авиатранспортных систем и подготовке авиаперсонала. Она помогла в создании региональных центров обучения в нескольких развивающихся странах и обеспечила возможность для тысяч учащихся заниматься в школах, зарегистрированных ИКАО.

В настоящее время ИКАО разрабатывает спутниковую систему для удовлетворения будущих потребностей гражданской авиации в организации связи, навигации, радиолокационного наблюдения и управления воздушным движением. Для решения возрастающих эксплуатационных потребностей в этой системе используются новейшие достижения в области спутниковых и компьютерных технологий, каналов передачи данных и бортовой авиационной электроники. Эта комплексная глобальная система позволит повысить безопасность и уровень организации и эксплуатации воздушного транспорта. Система, одобренная государствами — членами ИКАО, в настоящее время находится в стадии реализации.

ИКАО сотрудничает с Международной авиатранспортной ассоциацией, Международной ассоциацией советов аэропортов, Международной федерацией ассоциаций пилотов авиатранспортных компаний и Международным советом ассоциаций владельцев самолетов и пилотов.

OTIF является международной организацией, государства-члены которой присоединились к Конвенции о международных перевозках по железной дороге (COTIF).

Конвенция является единой правовой системой для международных железнодорожных перевозок, которая применяется кроме железных дорог также для автомобильного и водного транспорта.

Первая конвенция о международных грузовых перевозках вступила в силу уже в 1893-м году.

В ходе реформы в 1980-м году Конвенцию о железнодорожных перевозках грузов (CIM) и Конвенцию о перевозках пассажиров (CIV) объединили в один единый регламент – в Конвенцию о международных железнодорожных перевозках (COTIF), которая вступила в силу 01.05.1985 г. Позже она была изменена на основе протокола, составленного в Вильнюсе 3-го июня 1999-го года.

В тот же день была создана Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам OTIF, целью которой стала дальнейшее унифицирование и усовершенствование международных правил о железнодорожном транспорте. В настоящее время в состав организации входят 42 государства-члена с трёх континентов (из Европы, Африки и Азии - Ближнего Востока). Членами организации являются все нынешние члены Европейского союза. Эстония присоединилась к организации 1-го января 2009-го года.

Единые правила о грузовых и пассажирских перевозках применяются на линиях с общей длиной свыше 235000 км и на шоссе и на водяных дорогах длиной приблизительно 19000 км.

Штаб-квартира организации находится в Берне.

ОСЖД является международной организацией, созданной 28 июня 1956 году в г. София (Республика Болгария). Основой работы ОСЖД является Положение об ОСЖД, которое имеет характер международного договора. Штаб-квартира находится в Варшаве (Польша).

Членами ОСЖД являются транспортные министерства и центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом 27 стран.

Основными направлениями деятельности ОСЖД являются:

- формирование согласованной транспортной политики в области международных железнодорожных перевозок, разработка стратегии деятельности железнодорожного транспорта и стратегии деятельности ОСЖД;

- совершенствование Международного транспортного права (МТП), ведение дел по Соглашению о международном пассажирском

сообщении (СМПС), Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и по другим правовым документам, связанным с международными железнодорожными перевозками;

- сотрудничество по решению проблем, связанных с экономическими, информационными, научно-техническими и экологическими аспектами железнодорожного транспорта;

- разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта;

- сотрудничество в области эксплуатации железных дорог и технических вопросов, связанных с дальнейшим развитием международных железнодорожных перевозок;

- сотрудничество с международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта, включая комбинированные перевозки.

Высшим руководящим органом ОСЖД является Совещание Министров.

Руководящим органом ОСЖД по сотрудничеству на уровне железных дорог является Конференция Генеральных директоров (с июня 1992 г.).

Конференция Генеральных директоров организует сотрудничество в области международных железнодорожных перевозок между странами Европы и Азии, включая комбинированные перевозки, взаимный обмен информацией, устанавливает правила пользования вагонами и контейнерами в международном сообщении, организует расчеты между железные дорогами др.

Работа в ОСЖД проводится в рамках постоянных комиссий: по транспортной политике и стратегии развития; по транспортному праву; по грузовым перевозкам; по пассажирским перевозкам; по инфраструктуре и подвижному составу.

В рамках Организации ведется работа по реализации мероприятий и рекомендаций, разработанных ОСЖД совместно с министерствами и железными дорогами по реконструкции железнодорожных направлений; модернизации транспортных коридоров ОСЖД; строительству новых перспективных железнодорожных линий; обновлению подвижного состава, что обеспечило выполнение необходимого уровня перевозок грузов на железных дорогах стран-членов ОСЖД,

позволившего осуществить перевозки пассажиров в 2013 году в размере более 4 млрд. человек, перевезти более 5,9 млрд. тонн грузов.

В соответствии с согласованным графиком Совещание Министров ОСЖД в Российской Федерации состоится в 2017 году.

3.4. Международные неправительственные организации в области транспорта

Неправительственные транспортные организации рассматривают главным образом организационные, а также технико-юридические вопросы транспортной деятельности на международном рынке транспортных услуг. *Неправительственные транспортные организации:*

- на морском транспорте – Балтийский международный морской совет (БИМКО) (в прошлом конференция), Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО);
- на железнодорожном транспорте – Международный комитет железнодорожного транспорта в г. Берне;
- на автомобильном транспорте – Международный союз автомобильного транспорта (ИРУ);
- на воздушном транспорте – Международная ассоциация воздушного транспорта
(ИАТА).

Международные транспортные организации могут быть классифицированы как *по перечню решаемых ими проблем*, так и *по территориальному признаку*.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) является всемирной отраслевой ассоциацией, представляющей интересы ведущих международных авиаперевозчиков.

IATA объединяет примерно 230 пассажирских и грузовых авиакомпании. Штаб- квартира IATA находится в Монреале (Канада), исполнительный комитет расположен в Женеве (Швейцария).

Цель IATA состоит в том, чтобы помочь авиакомпаниям повысить эффективность работы, уменьшить затраты и улучшить качество обслуживания пассажиров.

ИАТА помогает авиакомпаниям работать надежно, эффективно и экономно по четко определенным правилам.

Безопасность – приоритет номер один и цель ИАТА состоит в том, чтобы непрерывно совершенствовать стандарты безопасности, особенно посредством проведения аудита эксплуатационной безопасности (IOSA) Институт IATA профессиональной подготовки и повышения квалификации работников воздушного транспорта (ИППК IATA) был создан для того, чтобы разрабатывать и реализовывать широкий спектр учебных программ для руководителей и авиационного персонала.

Международные организации по автомобильному транспорту и автомобильным дорогам представлены ИРУ, *Международной автодорожной федерацией, Международным союзом водителей грузовиков дальнего следования и соответствующих транспортных средств* и некоторыми другими. Круг их полномочий связан с решением вопросов об унификации правил дорожного движения, о разработке и внедрении единых форм автотранспортных документов, единообразном регулировании ответственности сторон при перевозках пассажиров, багажа, грузов.

BIMCO – крупнейшая в мире международная неправительственная организация в сфере судоходства.

1905г. – по инициативе судовладельцев из Великобритании, Бельгии, Германии, Дании, Голландии, Норвегии, Италии, Финляндии, России, Швеции создается Балтийская и Беломорская морская конференция. Целью образования Конференции была выработка согласованной практики и политики в трамповом судоходстве, координирование ставок фрахта за грузоперевозки из Швеции, Германии, России.

1927г. – после присоединения к Конференции судовладельцев из иных регионов, в том числе, США принимается решение изменить название на Балтийскую и международную морскую конференцию.

1985г. – Конференция становится Балтийским и международным морским советом.

Штаб-квартира БИМКО расположена в Копенгагене, а статус Организации определяется датским законодательством.

Главная роль Балтийского и международного морского совета заключается в содействии проведения коммерческих операций членами Совета, путем разработки образовательных программ, стандартных договоров и положений, предоставления качественной специализированной информации, консультаций.

К функциям, выполняемым БИМКО, относится:

- способствование справедливой деловой практики свободной торговли, открытого доступа к рынкам, решительно выступая за согласования и стандартизацию всей деятельности, связанной с транспортировкой грузов;
- разработка, пересмотр, унификация транспортных документов, типовых договоров, проформ чартеров, положений;
- одобрение и издание различной товарораспорядительной документации, используемой судовладельцами;
- повышение мастерства, квалификации специалистов судоходной отрасли через свои образовательные программы;
- предоставление информации, имеющей какое-либо отношение к коммерческому судоходству, включая информацию о случаях недобросовестной коммерции;
- активное участие во всех событиях, способствующих повышению согласованности, помогающих поддерживать конкуренцию в рамках международного судоходства;
- тесное сотрудничество с с отраслевыми организациями, действующими в соответствии с интересами международных торговых судоходных компаний.

Международный морской комитет - ММК (Comite Maritime International) - это международная неправительственная организация, объединяющая национальные ассоциации морского права и ставящая своей основной целью всеми средствами и деятельностью содействовать унификации морского и торгового права, а также морских обычаев и практики.

ММК создан в 1897 г. В его состав входят в настоящее время 51 постоянный член и два временных (Заир и Латвия). Местом пребывания ММК является Антверпен (Бельгия).

В случае, когда в стране нет национальной ассоциации и если какая-нибудь организация этой страны выдвигает свою кандидатуру в качестве члена ММК, Ассамблея может согласиться на такое членство после того, как убедится, что целями, или одной из целей, преследуемыми этой организацией, является унификация морского и торгового права, а также морских обычаев и практики.

От каждой страны право на членство имеет только одна ассоциация или организация, если Ассамблея не решит иначе.

Индивидуальные члены ассоциации могут назначаться Ассамблеей действительными членами ММК по предложению ассоциации в количестве не более восемнадцати человек от каждой ассоциации. Это почетное звание и присваивается оно с учетом услуг, оказанным данным лицом Комитету, а также заслуг в области права и морской практики.

Действительные члены ММК не имеют права голоса.

Граждане государств, где не учреждены ассоциации - члены ММК, могут быть приняты в качестве членов ММК, но без права голоса.

Органами ММК являются: а) Ассамблея, б) Исполнительный совет, в) Президент.

Литература:

1. Курбанова, Р.А., Лалетина, А.С. Международное частное право: учебник / Р.А. Курбанова., А.С. Лалетина. - М.: Проспект, - 2015. – 216 с.
2. Лебедева, С.Н., Кабатова, Е.В. Международное частное право. Т. 2: Особенная часть: учебник / С.Н. Лебедева., Е.В.Курбатова. - М.: Статут, 2015. – 764 с.
3. Мишальченко, Ю.В. Международное транспортное право и международная интеграция: учебное пособие / Ю. В. Мишальченко, Д. В. Семенов.— СПб.: Санкт-Петербургский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России), 2018. — 121 с.

Практические задания

Задание № 1. На примере одной из международных неправительственных организаций в сфере транспорта сформулируйте признаки международной неправительственной организации.

Задание № 2. На примере одной из международных правительственных организаций в сфере транспорта сформулируйте признаки международной правительственной организации.

Тестовые задания

1. **К межправительственным организациям НЕ относится:**
a) ИМКО
b) ИКАО
c) ИМО
d) ИАТА
2. **Датой основания БИМКО считается:**
a) 1905
b) 1907
c) 1903
3. **К неправительственным организациям НЕ относится:**
a) БИМКО
b) ИРУ
c) ИМО
4. **ИАТА - это:**
a) международный союз автомобильного транспорта
b) международная ассоциация воздушного транспорта
c) Балтийский международный морской совет
5. **К морским организациям НЕ относится:**
a) ЮНКТАД
b) ИМКО
c) БИМКО
6. **Международные организации, классифицированные по территориальному признаку, которые не ограничиваются определенными территориальными рамками:**
a) ИКАО
b) международная автодорожная федерация
c) ИМО
d) международный союз водителей грузовиков дальнего следования и соответствующих транспортных средств
e) все ответы верны
7. **ИРУ - это :**
a) международный союз автомобильного транспорта
b) международная ассоциация воздушного транспорта
c) международная федерация экспедиторских ассоциаций

8. **ФИАТА - это:**

a) международная ассоциация воздушного транспорта

b) федерация экспедиторских ассоциаций

c) международная морская организация

9. **В каком году была основана ФИАТА?**

a) 1925

b) 1927

c) 1926

10. **Какие организации относятся к речному транспорту?**

a) Дунайская комиссия, Балтийский международный морской совет

b) Балтийский международный морской совет, Центральная комиссия судоходства по Рейну

c) Дунайская комиссия, Центральная комиссия судоходства

Тема № 4. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок

Цель занятия: дать понятие международной автомобильной перевозки, рассмотреть основные источники регулирования международных автомобильных перевозок.

Образовательные технологии: *работа в малых группах* – в ходе практического занятия студенты разбиваются на группы, каждая из которых получает отдельное задание, как правило, по изучению, анализу и структурированному изложению текста научной статьи или исторического источника по теме занятия, либо проведению игры в форме, приближенной к реально возможной исторической ситуации, связанной с правоприменительной практикой (судебное заседание, переговоры по заключению контракта и т.д.). Задача – изучить и изложить материал, решить поставленную проблему таким образом, чтобы каждый из членов группы принял в этом активное участие, а студенты, входящие в другие группы, получили полную, логичную и достоверную информацию о содержании учебного материала или результатах проведенной игры.

Вопросы для обсуждения:

1. Понятие и особенности международных перевозок автомобильным транспортом.

2. Регламентация на международном уровне вопросов, связанных с автомобильными перевозками.

3. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956г. - общая характеристика.

4. Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) 1973 г. - общая характеристика.

5. Конвенция о дорожном движении 1949г. с изменениями от 2006г. - общая характеристика.

6. Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975г. (с поправками комитета Конвенции 2000г.). - общая характеристика.

7. Роль двусторонних соглашений РФ с государствами в области регулирования автомобильных перевозок.

8. Понятие и особенностимеждународныхперевозок автомобильным транспортом.

9. Регламентация на международном уровне вопросов, связанных с автомобильными перевозками.

10. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956г. - общая характеристика.

11. Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) 1973 г. - общая характеристика.

12. Конвенция о дорожном движении 1949г. с изменениями от 2006г. - общая характеристика.

13. Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975г. (с поправками комитета Конвенции 2000г.). - общая характеристика.

14. Роль двусторонних соглашений РФ с государствами в области регулирования автомобильных перевозок.

15. Заслушивание докладов и просмотр презентаций по вопросам темы.

16. Обсуждение выступлений.

17. Проверка знаний основной терминологии по теме:

- Международная автомобильная перевозка;
- Договор международной автомобильной перевозки грузов;

- Перевозочные документы;
- Автодорожная накладная;
- CMR

18. Решение тестов выполнение практического задания.
19. Подведение итогов темы.

Учебные материалы к теме

4.1. Особенности международных перевозок автомобильным транспортом и их регламентация

Общая характеристика международных автомобильных перевозок

Автомобильные перевозки активно развиваются на международном рынке транспортных услуг. Примерно половина перевозок внешнеторговых грузов, осуществляемых между странами Евросоюза, приходится на долю автомобильного транспорта.

Международные автомобильные перевозки имеют ряд существенных особенностей, которые касаются организации международных автомобильных сообщений, обеспечения безопасности перевозок, получения разрешения на пересечение государственных границ, оказания технической помощи иностранным автотранспортным средствам, установления правовых гарантий возмещения ущерба в случаях причинения гражданам и юридическим лицам вреда на территории иностранного государства [1, с. 28].

Принципиальное значение имеет вопрос безопасности осуществления международных перевозок. Система мер по ее обеспечению включает использование транспортных артерий, отвечающих международным стандартам, установление единообразных правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов, осуществление контроля за их соблюдением, установление ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Источники, регулирующие международные автомобильные перевозки

Перечисленные особенности нашли отражение в международно-правовой регламентации перевозок автомобильным транспортом и сопутствующей и системе действующих институтов организационно-технического характера.

В зависимости от целей международные правовые акты об автомобильных перевозках, автотранспорте и транспортных артериях могут быть классифицированы на пять групп. Указанные группы регулируют соответствующие вопросы:

1) установления международных автомобильных сообщений;

2) организации регулярных международных автомобильных линий;

3) использование автотранспортных артерий, требований к водителям и транспортным средствам;

4) осуществления перевозок грузов;

5) осуществления перевозок пассажиров [2, с. 25].

К первой группе относятся соглашения о международных автомобильных сообщениях. В последние десятилетия между европейскими странами активизировался процесс заключения двусторонних соглашений об установлении автомобильных сообщений. Это, как правило, межправительственные соглашения. В качестве примера можно сослаться на Соглашение между Правительством РФ и Правительством Королевства Испании о международном автомобильном сообщении 2001 г., Соглашение между правительством СССР и правительством Итальянской Республики о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении от 19.06.1984 и др. Всего в настоящее время действует свыше 35 соглашений с участием Российской Федерации и других государств. Все они носят типовой характер и структурно состоят из трех разделов: общие положения, пассажирское сообщение и грузовое сообщение.

В общих положениях дается понятие международной автомобильной перевозки, определяются автомобильные трассы, открытые для международного автомобильного сообщения, их правовой режим, устанавливаются конкретные маршруты автомобильного движения. Кроме того, в них закрепляются порядок выдачи разрешения на перевозки и распределен их объемов между странами в равных долях, требования к технически характеристикам автотранспорта, процедура осуществления технически контроля.

В двусторонних соглашениях находит закрепление принцип разрешительной системы международных автомобильных перевозок грузов соответствии с которым на каждую международную перевозку пар-

тии груза должно быть получено разрешение компетентного государственностями органа. Такое разрешение дает право на совершение одного рейса туда и обратно, с грузом или без него, если иное не оговорено в самом разрешении.

Данный разрешительный принцип имеет исключения. Так, он не распространяется на перевозки тел и праха умерших, транспортных средств, животных, различного инвентаря и имущества, предназначенных для проведения спортивных мероприятий, театральных декораций и реквизита, музыкальных инструментов, оборудования и принадлежностей для киносъемки, радио- и телевизионных передач, экспонатов, оборудован и других материалов, предназначенных для ярмарок и выставок, почты, поврежденных автотранспортных средств. Исключение составляет также проезд автомобилей технической помощи.

В общих положениях двусторонних соглашений регулируются технико-организационные вопросы, касающиеся документов водителя, а также условий снабжения автотранспорта горюче смазочными материи и запчастями.

Соглашения закрепляют ряд требований к международной автомобильной перевозке. В частности, такие перевозки могут выполняться только перевозчиками, допущенными к ним внутренним законодательством. Другое требование касается запрета при международных перевозках осуществлять внутренние перевозки в другом государстве.

Устанавливается также обязательное страхование ответственности перевозчика на случай причинения ущерба.

В разделе о пассажирском сообщении обычно выделяются регулярные и нерегулярные перевозки и определяется порядок их осуществления.

Нормы раздела, посвященного грузовому сообщению, как правило, устанавливают требования к транспорту, его оборудованию и к транспортным документам, особенности перевозки скоропортящихся и опасных грузов, порядок перевозок грузов в обратном направлении.

Вторая группа международно-правовых источников, регулирующих организацию регулярных международных автомобильных линий, представлена специальными межправительственными соглашениями и соглашениями между автотранспортными организациями.

В них, помимо определения регулярных автомобильных линий, пред назначенных для международных перевозок, устанавливаются маршруты, нас писания движения, применяемые тарифы, обязанности сторон по обеспечению перевозок, ответственность сторон.

Важность решения вопроса об обязательном функционировании регулярных линий при перевозках как пассажиров, так и грузов заставила ряд европейских государств принять Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах от 01.02.1991 (СЛКП). Этот документ закрепил практическую целесообразность эксплуатации международных автомобильных линий на определенных направлениях, характеризующихся значительными постоянными сезонными объемами перевозок пассажиров и грузов.

Третью группу международно-правовых источников, регулирующих вопросы использования автотранспортных артерий, применения правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов, составляют Конвенция о дорожном движении 1968 г. и Европейское соглашение 1971 г., дополняющее эту Конвенцию, а также Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1978 г.

Конвенция о дорожном движении установила единообразные правила дорожного движения, закрепила требования к водителям, требования к автотранспортным средствам и регистрационным номерам. Ею утверждены образцы международных водительских удостоверений, определен порядок лишения водителей права пользования удостоверением при нарушении правил дорожного движения.

Что касается Конвенции о дорожных знаках и сигналах, то она ввела единообразную систему дорожных знаков и сигналов и закрепила требования к их оформлению и расположению, а также порядок соблюдения. В Конвенции дается подробная характеристика каждого знака, сигнала.

Ведущее место в классификации международно-правовых актов, регулирующих автомобильные перевозки, принадлежит источникам, составляющим четвертую и пятую классификационные группы. Они регламентируют перевозки соответственно грузов и пассажиров. Особая роль этих источников обусловлена тем обстоятельством, что нормативные правовые всех остальных групп выполняют по отношению к ним служебную роль. Четвертая классификационная группа включает

КДПГ, ДОПОГ и Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и специальных транспортных средств, предназначенных для них перевозок от 21.11.1976. Пятая группа помимо двухсторонних соглашений представлена КАПП.

4.2. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)

Среди источников, регулирующих международную перевозку грузов, выделяется Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, сокращенно CMR, российская версия — ЦМР. В литературе встречается еще один вариант ее сокращенного обозначения по начальным буквам русского наименования — КДПГ. Это один из основополагающих нормативных правовых актов, оказывающих заметное влияние на источники, регулирующие отношения в области международного транспорта.

Принятие Конвенции было инициировано Комитетом по внутреннему транспорту Европейской комиссии ООН. Заключенная в Женеве 19 мая 1956 г., она вступила в силу 2 июля 1961 г. СССР присоединился к Конвенции 1 августа 1983 г., поэтому Россия, как правопреемница СССР, является ее участницей.

Основные положения КДПГ. Сфера действия Конвенции — международные автомобильные перевозки грузов. Ее положения применяются, если хотя бы одно из двух мест — принятия и доставки груза — находится в стране, являющейся участницей Конвенции. При неурегулированности этим правовым документом отдельных условий договора перевозки груза применяются нормы национального законодательства одной из сторон ни опора.

Императивный характер КДПГ заключается в обязательности ее норм для сторон договора перевозки груза. Это означает, что любые положении договора перевозки груза, противоречащие данной Конвенции, признаются недействительными [3, с. 15].

Основные положения КДПГ касаются оформления перевозки, приема груза к перевозке, сроков доставки груза, его выдачи, ответственности, претензий и исков.

В соответствии с Конвенцией при перевозке груза оформляется накладная. Этот документ не является договором перевозки груза, а лишь подтверждает факт заключения договора перевозки.

Концепция не содержит форму накладной, однако в ней определены обязательные и дополнительные реквизиты этого докум ента. К обязательным относятся:

— дата и место составления накладной;

— наименование и адрес отправителя;

—наименование и адрес перевозчика;

— дата и место принятия груза к перевозке;

— место сдачи груза;

— наименование и адрес получателя;

— обозначение характера груза и род его упаковки;

— число грузовых мест, их маркировка, нумерация мест;

— масса груза брутто или количество груза, выраженное в других единицах измерения;

—платежи, связанные с перевозкой (провозные и дополнительные платежи, таможенные пошлины и сборы), а также другие платежи, взимаемые с момента заключения договора перевозки и до сдачи груза;

— инструкции перевозчику, требуемые для выполнения таможенных и других формальностей;

— указание, что перевозка осуществляется в соответствии с положениями Конвенции, независимо от содержания любых оговорок.

Дополнительными реквизитами могут быть:

— указание отправителя, что перегрузка не разрешается;

— виды и суммы платежей, оплаченных отправителем;

— виды и суммы платежей, подлежащих оплате получателем; — объявленная отправителем стоимость груза;

— сумма, представляющая специальный интерес отправителя или получателя в доставке груза в согласованный срок;

— перечень документов, переданных перевозчику;

— инструкция перевозчику относительно страхования груза.

Форма накладной разработана ИРУ. Она носит рекомендательный характер. Поэтому стороны могут использовать свою форму накладной. Но такая накладная должна содержать обязательные и дополнительные реквизиты, указанные в Конвенции. Приведенный их перечень показывает, что он достаточно полно отражает условия перевозки груза в международном сообщении. Не случайно на практике стороны весьма редко прибегают к включению в накладную каких-либо реквизитов помимо перечисленных.

Накладная составляется в трех экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу. На практике используются копии накладных по числу пересекаемых при перевозке груза границ для вручения компетентным органом при выполнении таможенных и иных процедур.

Регламентация порядка перевозки груза и его выдачи грузополучателю. В КДПГ регламентирована процедура приема груза к перевозке, его перевозки и выдачи получателю. В частности, определены обязанности перевозчика по приему груза к перевозке, заключающиеся в проверке правильности содержащихся в накладной сведений о количестве грузовых мест, их маркировки и нумерации. Проверке подлежат также внешнее состояние груза и его упаковки. Отправитель вправе потребовать от перевозчика проверки количества груза и содержимого грузовых мест. При обнаружении нарушений перевозчик фиксирует в накладной соответствующие оговорки. Презюмируется, что отсутствие таких оговорок свидетельствуют о том, что груз и упаковка отвечают условиям перевозки, а сведения о них верны.

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком, причиненный ему неполнотой или недостоверностью сведений о грузе.

В процессе перевозки отправитель вправе потребовать прекращения перевозки, изменения места доставки груза, выдачи его другому получателю. Это право действует до момента вручения получателю второго экземпляра накладной.

Особенностью завершающего этапа перевозки — выдачи груза является то, что по Конвенции получатель вправе, но не обязан принять груз. При его отказе принять груз перевозчик извещает отправителя об этом и ждет от него указаний, как этим грузом следует распорядиться. Не получив указаний в разумный срок, он вправе выгрузить груз и осуществить его ранение или передать на хранение третьему лицу.

При обнаружении во время приема груза факта его утраты или повреждения получатель должен сделать в накладной соответствующую запись об этом. В случае скрытых недостатков груза заявление в письменной форме должно быть направлено перевозчику не позднее семи дней со дня принятия груза. Что касается просрочки доставки груза, то срок подачи заявления ограничивается 21 днем с момента приема груза.

В КДПГ урегулирован вопрос об ответственности перевозчика. Так, при несохранности доставки груза перевозчик обязан возместить

грузовладельцу причиненный ущерб, исходя из стоимости груза, которая определяется по котировкам сырьевых и товарных бирж и аукционов или по сложившимся текущим ценам в месте погрузки груза на дату приема к перевозке.

Вместе с тем установлен предел ответственности в размере 8,33 СДР за 1 кг недостающей массы брутто.

В случае просрочки доставки груза перевозчик обязан возместить понесенные убытки в пределах, не превышающих провозные платежи.

Конвенцией урегулирован претензионно-исковой порядок разрешения споров между сторонами договора перевозки груза. Установлена возможность применения претензионной процедуры до обращения в суд. Сам претензионный порядок не является обязательным, поэтому непредъявление претензии перевозчику не лишает лицо, понесшее убытки, права на иск.

Срок исковой давности согласно Конвенции составляет один год, а в случае умысла в неправомерных действиях перевозчика — три года. Иск подается в суд страны, на территории которой ответчик имеет обычное место жительство или имеет местонахождение своего основного коммерческого предприятия, либо в суд страны, в которой находится место принятия груза к перевозке или место, предназначенное для его сдачи.

4.3. Правовое регулирование международных перевозок пассажиров и багажа

Перевозка пассажиров регламентируется различными международными источниками. Отдельные аспекты этого вида перевозок урегулированы соглашениями о международных автомобильных сообщениях, а также об организации регулярных международных автомобильных линий. Как уже отмечалось, в двусторонних соглашениях об установлении автомобильных сообщений обычно имеется раздел о пассажирском сообщение, в котором регламентируются некоторые вопросы пассажирских перевозок. Выделяя регулярные и нерегулярные (туристические) перевозки пассажиров, такой раздел содержит определение и особенности каждого вида.

Регулярные перевозки осуществляются по установленным маршрутам и расписаниям, для них определяются согласованные тарифы. На этот вид перевозки пассажиров распространяется разрешительный

принцип. В соответствии с ним регламентируются определенный порядок выдачи разрешений, их форма, срок действия, возможность передачи разрешений другому перевозчику.

Для нерегулярных перевозок пассажиров разрешительная система, как правило, не применяется.

В двусторонних соглашениях обычно конкретизируются отдельные положения, касающиеся порядка выполнения пассажирских перевозок в том числе условия продажи пассажирских билетов, предоставления льгот отдельным категориям пассажиров, тарифы. Закрепляется важное положение о страховании иностранным перевозчиком гражданской ответственности на случай причинения вреда пассажирам.

В соглашениях об организации регулярных автомобильных линий обычно устанавливаются следующие требования: к перевозчикам, к применяемым тарифам, к расписанию движения, а также требование об опубликовании условий перевозки на автобусных линиях. Как правило, в таких соглашениях конкретизируются обязанности перевозчика пор обслуживанию пассажиров.

Таким образом, в указанных соглашениях регламентированы лишь некоторые вопросы пассажирских перевозок.

Конвенция о договоре международной автомобильной пассажиров и багажа (КАПП). Данная Конвенция наиболее полно регламентирует вопросы международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа. Этот международный нормативный документ был разработан в рамках Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН и 1 марта 1973 г. открыт для подписания.

Основные положения КАПП касаются документационного оформления пассажирских перевозок, ответственности при неисполнении договорных обязательств, порядка предъявления претензий и исков. К сожалению, и Конвенции не нашли отражения существенные вопросы, связанные с правами и обязанностями пассажиров, а также установлением норм про воза ручной клади и багажа.

Согласно КАПП договор перевозки пассажира оформляется билетом, причем может быть выдан индивидуальный или коллективный пассажирский билет. В Конвенции закреплено важное положение о том, что отсутствие или утрата билета не влияет на действительность договора международной перевозки пассажира.

При сдаче пассажиром багажа ему выдается багажная квитанция.

По этому документу пассажир получает багаж в пункте назначения.

Достаточно подробно в Конвенции урегулированы вопросы ответственности перевозчика. В ней закреплено принципиальное положение о том, что условием наступления ответственности перевозчика является его вина. Исходя из этого, перевозчик освобождается от ответственности, если причинение вреда пассажиру обусловлено обстоятельствами, которые перевозчик, несмотря на принятые меры, не мог предотвратить.

Вторым основанием освобождения перевозчика от ответственности является причинение вреда по вине самого пассажира.
Особое внимание в Конвенции уделяется ответственности, связанной с причинением вреда здоровью пассажира. В ней указано, что круг лиц, имеющих право на возмещение, определяется национальным законодательством суда, рассматривающего дело.

Определены предельные суммы возмещения при повреждении здоровья пассажира, при несохранности багажа, а также личных вещей и предметов, которые пассажир имеет *с* собой. В ст. 13 указывается, что общая сумма, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи со смертью, телесными повреждениями пассажира, не может превышать 250 тыс. франков. При несохранности багажа сумма возмещения не должна превышать 500 франков на единицу багажа и 2 тыс. франков на пассажира. Относительно несохранности личных вещей и предметов, которые пассажир имел при себе, сумма выплаты не должна быть более 1 тыс. франков на пассажира.

Что касается регулирования порядка предъявления претензий и исков, то КАПП установлен срок подачи претензий при несохранности багажа, который составляет 7 дней с момента, когда багаж должен быть получен. Кроме того, определен годичный срок давности, а в случае причинения вреда здоровью пассажира этот срок составляет три года.

4.4. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа 1997 г.

После распада СССР и образования СНГ остро возникла необходимость в регулировании перевозок автомобильным транспортом через территории государств — участников СНГ. В связи с этим 9 октября 1997 г. указанные государства заключили в г. Бишкеке Конвен-

цию о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа (далее — Конвенция СНГ). Она вступила в силу 14 сентября 1999 г. и ратифицирована подавляющим большинством договаривающихся сторон в период с 1999 по 2003 г. Российская Федерация до настоящего времени не ратифицировала Конвенцию.

Основные положения Конвенции касаются вопросов, которые связаны с законодательной базой, регулирующей международные перевозки автомобильным транспортом пассажиров и багажа, требованиями к перевозчику, формой перевозочных документов, ответственностью перевозчика, претензиями и исками.

В Конвенции выделены три группы нормативных источников, регулирующих общие условия международных перевозок автомобильным транспортом пассажиров и багажа: 1) многосторонние конвенции и соглашения; 2) двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении и 3) национальное законодательства государств-участников Конвенции. К группе многосторонних конвенций и соглашений относится в первую очередь анализируемая Конвенция. В качестве важного позитивного момента следует отметить включение в нее в качестве неотъемлемой составной части Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств-участников Содружества Независимых Государств (далее – Правил перевозок пассажиров).

Что касается второй группы источников, то получила широкое распространение практика заключения двусторонних межправительственных соглашений по вопросам организации перевозок и получения права на их осуществление, порядка страхования при перевозках, пограничного, таможенного, санитарного и других видов контроля.

Основу национального законодательства, входящего в третью группу составляют законы (как правило, уставы), регулирующие организацию и выполнение на договорных началах перевозок автомобильным транспортом, а также правила перевозок пассажиров и багажа.

В Российской Федерации действуют Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта 2007 г. и Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспор том: и городски наземным электрическим транспортом 2009 г. В специальной статье Конвенции СНГ (ст.4) закреплено специальное поло-

жение, согласно которому перевозчик при выполнении международных перевозок пассажиров и багажа руководствуется законодательством в области дорожного движения и охраны природы того государства, по территории которого осуществляется перевозка.

Регулируя вопрос о перевозчике как стороне договорных отношений, возникающих при перевозе пассажира и багажа, Конвенция СНГ устанавливает два предъявляемых к нему существенных требования. Во-первых, как указано в ст. 3, перевозки пассажиров и багажа в международном сообщении могут выполняться перевозчиками, которые являются субъектами нрава частной, коллективной, государственной или смешанной формы собственности. Приведенный перечень является закрытым. Это должны учитывать перевозчики государств — участников Конвенции СНГ, в законода- тельстве которых могут быть указаны и другие формы собственности. Так, и ГК РФ закреплены частная, государственная, муниципальная и иные формы собственности. Как видно, названная в Кодексе муниципальная форма собственности не содержится в перечне, приведенном в Конвенции СНГ, поэтому стороной договоров перевозки пассажира и багажа не может быть перевозчик, являющийся субъектом муниципальной формы собственности.

Второе требование, предъявляемое к перевозчику, — наличие у него лицензии, выданной в государстве регистрации автобуса. Условия лицензирования в государствах — участниках Конвенции СНГ не во всем совпадают, к тому же они могут меняться. Для обеспечения действительности лицензий перевозчиков разных государств — участников Конвенции СНГ согласно ее ст. 3 стороны поручают компетентным органам подготовку проекта документа о взаимном признании лицензий.

Вопросы ответственности перевозчика регулируются Конвенцией следующим образом. Он несет ответственность, во-первых, за вред, причиненный здоровью пассажира, и, во-вторых, за ущерб багажу. Вред, причиненный пассажиру, может быть связан с его смертью, телесными повреждениями, любыми другими вредоносными последствиями для здоровья независимо от места и времени происшествия. В Конвенции СНГ конкретизированы временные рамки ответственности перевозчика за вред, причиненный здоровью пассажира, путем перечисления периодов перевозки, включающих собственно перевозку, посадку, высадку пассажира и погрузку, выгрузку багажа.

Подход в регулировании Конвенцией СНГ сумм возмещения такой же, как и в КАПП, т. е. предоставление права судам сторон определять размеры возмещения в соответствии с национальным законодательством. Но если КАПП ограничивает общую сумму возмещения суммой в 250 тыс. франков на одного пострадавшего, то Конвенция не содержит каких-либо ограничений.

Что касается ответственности за ущерб багажу в связи с полной или частичной его утерей или повреждением, то она наступает с момента принятия его к перевозке и до момента доставки либо сдачи на хранение в порядке, предусмотренном Правилами перевозок пассажиров.

Как и в случае с возмещением вреда пассажиру, Конвенция СНГ не устанавливает ограничения суммы возмещения ущерба багажу, предоставляя право судам сторон определять ее в соответствии с национальным законодательством.

Вред, причиненный здоровью пассажира, и ущерб багажу исчисляется и национальной валюте государства, на территории которого он причинен.

В Конвенции СНГ в отличие от КАПП не урегулирован вопрос о возмещении стоимости утраты или повреждения личных вещей и предметов, которые пассажир имел при себе, что следует расценивать как ее недостаток. Анализируемым международным источником закреплено принципиальное положение, согласно которому перевозчик несет ответственность как за свои действия, так и за действия других лиц, к услугам которых он прибегает для выполнения обязательств, возлагаемых на него в силу договора перевозки, когда эти лица действуют в пределах своих обязательств.

Конвенция СНГ определяет основания освобождения перевозчика от ответственности за вред, причиненный пассажиру, или ущерб, нанесенный багажу. Он освобождается от ответственности, во-первых, если причиной происшествия явились обстоятельства, последствия которых перевозчик, несмотря на принятые меры, не мог предвидеть и избежать, и во-вторых, если вред или ущерб возникли вследствие дефекта багажа, имеющего скоропортящиеся или запрещенные для перевозки вещества или предметы. Кроме того, он освобождается от ответственности полностью или частично, если вред или ущерб возникли по вине пассажира.

Для снятия с себя ответственности перевозчик не может ссылаться на физические или психические недостатки водителя, а также на неисправность автобуса. Он не вправе также ссылаться на положения Конвенции СНГ, исключающие полностью или частично его ответственность, если вред или ущерб причинен им пассажиру, багажу в результате нарушена правил дорожного движения государства, по территории которого осуществляется перевозка, или Правил перевозок пассажиров.

Конвенция СНГ содержит специальную гл. IV Претензии и иски, в которой регулируются вопросы предъявления пассажиром претензий перевозчику, подсудности дел в связи с перевозкой пассажиров и багажа в международном автомобильном сообщении, сроков исковой давности.

Предъявление перевозчику претензии в связи с нарушением обязательств по перевозке является правом, но не обязанностью пассажира. Оно может быть реализовано в течение семи дней со дня прибытия пассажир и багажа в пункт назначения. Претензия подается в письменном вида в случае болезни пассажира, когда он по состоянию здоровья не способе предъявить претензию, этот срок может быть продлен до выздоровей пассажира.

Рассматриваемый международный нормативный правовой акт предоставляет пассажиру право по всем спорным вопросам в связи с перевозкой обратиться в суд в соответствии со ст. 20 Конвенции о правовой помощи и правовым отношениям по гражданским, семейным и уголовным делам, заключенной 22 января 1993 г. в Минске. Это может быть суд государства, на территории которого произошло событие, или суд, расположенный по юридическому адресу перевозчика или пассажира, а также суд, расположенный в пункте отправления или прибытия пассажира.

Установленные Конвенцией СНГ сроки исковой давности при причине нии вреда пассажиру или ущерба багажу не совпадают. Право на предъявление иска в связи с причинением здоровью пассажира вреда сохраняется в течение трех лет. Что касается срока предъявления иска в связи с полной или частичной утерей багажа или его повреждением, то он составляет один год и исчисляется со дня прибытия транспортного средства в пункт назначения пассажира или, в случае неприбытия, со дня, когда оно должно было прибыть туда.

Если пассажиром была предъявлена претензия перевозчику, течение срока исковой давности приостанавливается до того дня, пока перевоз чик в письменном виде не уведомит его о неудовлетворении претензии. При частичном признании претензии течение срока давности возобновляется только в отношении той ее части, которая остается предметом спора.

В прилагаемых к Конвенции СНГ *Правилах перевозок пассажиров* существенное значение придается регулированию организации перевозок пассажиров. Оно касается прежде всего порядка открытия маршрутов регулярных перевозок пассажиров в международном автомобиль ном сообщении. Для открытия маршрута перевозчик должен согласовать с партнером из другого государства, куда прокладывается маршрут, намерение о его открытии. Кроме того, перевозчик направляет в компетентный орган своего государства заявку с приложением следующих документов: договора о совместной деятельности, копии лицензии на право осуществления пассажирских перевозок в международном автомобильном сообщении, свидетельства о регистрации предприятия с его реквизитами, расписания движения на маршруте с указанием погранпереходов, тарифов на перевозки, документа о режиме труда и отдыха водителя на маршруте.

Компетентный орган государства перевозчика, в который подана заявка, после получения разрешений от всех государств, по территории которых проложен маршрут, выдает ему указанные разрешения. Кроме того, этот орган согласовывает с компетентными органами государств содружества время пересечения границы автобусами регулярного сооб щения и выдает перевозчику пропуск для внеочередного пересечения границы.

Правила перевозок пассажиров содержат указания о предоставлении на автовокзалах (автостанциях) необходимой информации о перевозках пассажиров в международном сообщении. Речь идет о правилах перевозок пассажиров и багажа, расписании движения автобусов, о стоимости и об условиях проезда пассажиров и перевозки багажа, услугах автовокзала, о работе других видов транспорта.

В рамках регулирования организации перевозок пассажиров Правила устанавливаю требования к транспортным документам. Билет пассажира должен содержать следующие основные данные:

— наименование автовокзала (автостанции) отправления и назначения;
— номер билета, обозначенный типографским способом;
— стоимость проезда;
— дату выдачи билета;
— дату и время отправления;
— номер места для сидения;
— место выдачи билета;
— номер рейса.

Регулируется порядок продажи билетов, в том числе предварительная продажа, а также оформление перевозки багажа. Определены действия по предъявлению документов при пересечении границы. Указывается, что все транспортные документы водителя и пассажиров должны быть в наличии и отвечать требованиям пограничного и таможенного законодательства государства, по территории которого осуществляется перевозка.

В Правилах перевозок пассажиров выделены специальные разделы, в которых регулируются обязанности и права пассажира, перевозчика и водителя. Так, на пассажира помимо обязанностей, связанных с приобретением билета, сохранением его до конца поездки и предъявлением контролирующим органам закреплены обязанности соблюдать правила пересечения границы государства, по территории которого осуществляется перевозка, иметь багажную квитанцию, присутствовать во время осмотра багажа, а также при отборе образцов проб веществ и материалов, которые ему принадлежат, для экспресс-анализа соответствующими контролирующими органами.

К основным правам пассажира относятся право перевозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте до 5 лет без предоставления отельного места, возрасте от 5 до 10 лет — с 50%-ной скидкой от стоимости полного билета с предоставлением отдельного места. При перевозке двух и более детей возрасте до 10 лет один из них провозится бесплатно, остальные — с 50% -ной скидкой от стоимости полного билета с предоставлением отдельного места.

Пассажир вправе также бесплатно перевозить с собой одно место ручной клади, мелких зверей и птиц в клетке, а животных (собак, кошек) — за плату, установленную перевозчиком, с предоставлением при

посадке на перевозимых животных документов, выданных ветеринарной службой государства, из которого животное вывозится. Пассажир имеет nраво на предоставление своевременной и точной информации о предоставляемых перевозчиком услугах, маршруте движения и других сведений, касающихся перевозки.

В соответствии с Правилами перевозок пассажиров обязанностями перевозчика являются обеспечение предварительной продажи билетов, своевременная подача автобуса в надлежащем техническом и санитарном состоянии, обеспечение пассажиру безопасной и удобной посадки в соответствии с расписанием, предоставление предусмотренных дополнительных услуг.

стоимости билета и дополнительных услуг, а также подтвержденных рас ходов пассажира и связанных с его возможным возвращением в указанное в билете место посадки и отбытием из него самым дешевым средством транспорта (п. 29 Правил). Он вправе ограничивать или прекращать пере возку на территории своего государства в случае эпидемии, стихийного бедствия или обстоятельств непреодолимой силы.

Перевозчик имеет также право отказать пассажиру в перевозке при наличии следующих оснований:

— отсутствие свободных мест;

— случаи неоформленного в таможенном отношении багажа;

— попытка провоза багажа, запрещенного к перевозке или не соответствующего установленным нормам по номенклатуре, весу или размерам.

Данный перечень оснований является закрытым и не подлежит расширительному толкованию.

Наконец, перевозчик вправе отмечать в багажной квитанции состояние багажа или его упаковки с согласия пассажира. Если пассажир не подтверждает сделанную отметку, перевозчик может отказаться от принятия багажа к перевозке. В том случае, когда багаж принят пере возчиком без отметки, считается, что он принят в надлежащем состоянии и упаковке.

Обязанности и права водителя касаются непосредственно организации и осуществления перевозок пассажиров в международном сообщении. К его основным обязанностям относятся соблюдение правил пограничного, таможенного, санитарно-карантинного и других видов контроля при пересечении границы, предъявление соответствующих

документов контролирующим органам, следование по установленному маршруту и выполнение графика движения автобуса, проверка во время посадки пассажиров наличия у них билетов на проезд и перевозку багажа, принятие и выдача багажа во время посадки и высадки пассажиров и некоторые другие.

Водитель имеет право не допускать к поездке или высадить на ближайшей остановке пассажира, который нарушил договор перевозки или вследствие своего поведения, болезни и других причин представляет опасность для остальных пассажиров, требовать от пассажиров выполнения ими своих обязанностей, не выдавать багаж, если не предъявлена багажная квитанция, присутствовать во время осмотра автобуса и багажа.

Последний раздел Правил перевозок пассажиров посвящен контролю перевозок пассажиров и багажа, а также ответственности сторон договора перевозки. Контроль регулируется двусторонними межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении и национальным законодательством государств, по территории которых осуществляются перевозки.

Ответственность перевозчиков и пассажиров за нарушения Правил предусматривается Конвенцией СНГ, многосторонними и двусторонними межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении, а также национальным законодательством государства, на территории которого совершено нарушение.

Литература:

1. Баскакова, И.В. Международные пассажирские перевозки: особенности правового регулирования / И.В. Баскакова // Транспортное право. - 2016. - N 4. - С. 26 - 30.
2. Иванова, Т.Н. Иммунитет государства в международном частном транспортном праве: сравнительно-правовое исследование Т.Н. Иванова // Международное публичное и частное право. - 2020. - N 6. - С. 23 - 26.
3. Якимов, А.Ю. Размышления о нормативно-правовой основе деятельности, связанной с дорожным движением / А.Ю. Якимов // Административное право и процесс. - 2021. - N 2. - С. 10 - 19.

Практические задания

1. Смоделируйте ситуацию и составьте договор международной автомобильной перевозки в соответствии Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956г. *Заполните CMR.*

2. Российская организация (продавец) и болгарская фирма (покупатель) заключили договор о поставке товаров автомобильным транспортом на условиях CIP (г. Варна) (согласно ИНКОТЕРМС в редакции 2010 г.). Продавец поставку не застраховал. Товар перевозился из России в Болгарию на не укрытом транспорте, при перевозке был поврежден и прибыл в состоянии, непригодном для использования по назначению.

Кто, и на основании каких международных конвенций несет ответственность за поврежденный груз? Ответ аргументируйте.

Тема № 5. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок

Цель занятия: дать понятие международной железнодорожной перевозки, рассмотреть основные источники регулирования международных железнодорожных перевозок.

Образовательные технологии: *доклады (рефераты)* – изложение в устном или письменном виде (рефераты) содержания результатов изучения научной проблемы, доклад на определённую тему, включающий обзор соответствующей литературы и исторических источников. Цель – осмысленное систематическое изложение крупной научной проблемы, темы, приобретение навыка «сжатия» информации, выделения в ней главного, а также освоение приемов работы с научной и учебной литературой, приобретение практики правильного оформления текстов научно-информационного характера.

Вопросы для обсуждения:

1. Современные тенденции в развитии международных железнодорожных перевозок.

2. Кодификация международно-правовых норм о международных железнодорожных перевозках.

3. Классификация и общая характеристика источников правового регулирования международных железнодорожных перевозок.

4. Порядок перевозки грузов в соответствии с КОТИФ.

5. Порядок перевозки пассажиров и багажа в соответствии с КОТИФ.

6. Порядок урегулирования спорных вопросов между сторонами по договору международной железнодорожной перевозки в соответствии с КОТИФ.

7. Порядок перевозки грузов в соответствии с СМГС.

8. Порядок перевозки пассажиров и багажа в соответствии с СМПС.

9. Участие России в международно-правовых актах о международных железнодорожных перевозках, внутреннее железнодорожное законодательство.

10. Договор международной железнодорожной перевозки.

11. Заслушивание докладов и просмотр презентаций по вопросам темы.

12. Обсуждение выступлений.

13. Проверка знаний основной терминологии по теме:

- Международная железнодорожная перевозка;
- Договор международной перевозки;
- Перевозочные документы;
- Железнодорожная накладная;

14. Выполнение практических заданий.

15. Подведение итогов темы.

Учебные материалы к теме

5.1. Особенности организации международных железнодорожных сообщений

Международные железнодорожные перевозки характеризуются впечатляющими масштабами перемещения пассажиров и грузов на значительные расстояния, особенностями деятельности транспорта, передачей перевозочных средств во временное пользование перевозчикам иностранных государств. Они имеют ряд особенностей, которые

касаются как организации международных железнодорожных сообщений, так и процедуру осуществления перевозок, а также системы международных источников, которые их регулируют [1, с. 28].

Специфика организации международных железнодорожных сообщений заключается в следующем. Во-первых, при международных железнодорожных перевозках используется железная дорога не одного государства. Это требует скоординированных действий железных дорог сопредельных государств, учета несовпадающих параметров железнодорожной колеи стран Западной и Восточной Европы, разработки нормативной базы, регулирующей взаимоотношения железных дорог разных стран.

Во-вторых, в таких перевозках пересечение границы связано с пересадкой пассажиров, а также грузов иностранным железным дорогам. Процесс передачи может осуществляться двумя способами:

а) вместе с транспортом (вагонами и иными перевозочными приспособлениями; б) без транспорта.

В зависимости от способа передачи объектов международной ж елезнодорожной перевозки. на приграничных станциях осуществляется либо пересадка пассажиров или перегрузка грузов, либо перестановка колесных пар вагонов. Обе процедуры достаточно сложны и требуют четкого взаимодействия железных дорог, нормативной регламентации комплекса организационно-технических вопросов, без решения которых невозможно осуществление передачи

В-третьих, применение наиболее оптимального способа передачи на пограничных станциях пассажиров и грузов вместе с транспортом связано с переходом вагонов одного государства во временное пользование железной дорогой другого государства. Реализация этого способа связана с необходимостью регламентации ряда чрезвычайно важных вопросов, без решения которых невозможно осуществление передачи. Это вопросы, касающиеся порядка и условий передачи вагонов, их рационального использования, своевременного возврата в сохранности.

Анализ основных особенностей организации международных железнодорожных сообщений показывает, что эти особенности тесно переплетаются с установленным порядком осуществления перевозок пассажиров и грузов железнодорожным транспортом. Это проявляется, в частности, в системе взаимосвязанных нормативных положений

о порядке пересечения перевозчиком границ и передачи пассажиров, а также грузов на пограничных станциях железным дорогам иностранных государств [2, 75].

В рамках организационных моментов пересечения границы на первое место выходит определение железнодорожных линий, используемых для международных перевозок, а также вопросы контроля компетентных органов порядка пересечения границы и наличия необходимых документов.

Относительно порядка осуществления международной перевозки грузов следует отметить, что помимо обязанности их передачи на гра нице железной дороге иностранного государства и применения при этом одного из двух способов такой передачи большое значение имеет вопрос организации перевозки отдельных видов грузов. Речь идет о перевозках железнодорожным транспортом грузов мелкими отправками и повагонными отправками. Для каждого вида перевозки установлен свой правовой режим. Проявляется это в определенных ограничениях перевозки отдельных видов грузов, в разных сроках их доставки, в неодинаковых ставках провозных платежей.

Что касается ограничений перевозки, то не могут, например, перевозиться мелкими отправками опасные грузы, взрывчатые вещества, живот ные и некоторые другие грузы. Перевозки мелкими и повагонными отправками осуществляются в разных скоростных режимах. Для них установлены разные сроки доставки грузов.

По-разному решается вопрос о выполнении погрузочных работ. Погрузка груза, перевозимого мелкими отправками, как правило, возлагается на перевозчика, а повагонными — на отправителя.

И, наконец, устанавливаются разные провозные платежи. Ставки при перевозках мелкими отправками более высокие по сравнению со ставками при перевозках повагонными отправками.

Нормативные источники, регулирующие международные железнодорожные перевозки. Свои особенности имеет нормативно-правовая база, регулирующая международные железнодорожные перевозки, а также организаццию международных железнодорожных сообщений.

Действующие нормативные источники классифицируются на три группы. К *первой* относятся источники, регулирующие вопросы организации международных железнодорожных сообщений и осуществления перевозок в странах Западной Европы. Она представлена главным

образом Бернской правовой системой, формирование которой началось с принятия конвенции о железнодорожных перевозках грузов, пассажиров и багажа, а также отдельных соглашений.

Первая из них — Бернская конвенция о международных перевозках (МГК) — была принята девятью европейскими странами в 1890 г. Она неоднократно подвергалась изменениям и дополнениям. Был подготовлен и принят вариант в редакции от 7 февраля 1970 г., который вступил в силу 1 января 1975 г.

Международная нормативная регламентация перевозки .пассажиров железнодорожным транспортом нашла отражение в принятой в 1923 г. в Берне Конвенции о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа — МПК. Как и Конвенция МГК, она неоднократно изменялась и дополнялась. Наиболее существенной переработке Конвенция МПК была подвергнута в конце 60-х годов XX в. После обсуждения она была принята в редакции от 07.02.1970, а вступила в силу 1 января 1975 г.

В мае 1980 г. на Бернской конференции по пересмотру МГК и МПК ни конвенции были подвергнуты очередным существенным изменениям, результатом которых стало принятие Конвенции о международных железнодорожных перевозках (COTIF), русская транскрипция — КОТИФ. Она вступила в силу 1 мая 1985 г. Но и после этого работа над совершенствованием регулирования международных перевозок железнодорожным транспортом продолжалась. Ее результатом стало принятие в 1999 г. cпециального протокола (Протокола об изменениях от 03.06.1999), которым в КОТИФ внесены изменения, дополнения и уточнения.

Структурно Конвенция состоит из основного текста и приложений, значение которых трудно переоценить. Так, Приложение А «Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевози пассажиров и багажа (ЦИВ)» и Приложение В «Единые правовые предписания к договору о международной перевозке грузов (ЦИМ)» содержит нормы, регулирующие договоры перевозки в международном сообщении пассажиров и грузов соответственно.

Участниками КОТИФ являются все страны Западной Европы, стран Ближнего и Среднего Востока. Последние применяют процедуры КОТИФ с некоторыми изъятиями. Кроме того, к объединенному

Соглашению присоединились Индия, Пакистан, а также страны Северной Африки.

В 2009 г. к КОТИФ присоединилась Российская Федерация. В принятом в связи с этим Федеральном законе от 17.07.2009 № 152-ФЗ указано, что Российская Федерация присоединяется к Конвенции с некоторыми оговорками и специальным заявлением. Оговорки являются являются весьма существенными. Например, одна из них гласит, что Российская Федерация оставляет за собой право не применять ряд приложений к КОТИФ, в том числе Приложение А «Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке пассажиров и багажа (ЦИВ)».

Что касается заявления, то оно заключается в следующем: Российская Федерация будет применять Приложение В «Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ)» к перевозкам, осуществляемым на части железнодорожной инфрастуктуры от причала паромного комплекса Усть-Луга до припортовой железнодорожной станции Лужская.

Вторую группу источников, регулирующих организацию международных железнодорожных сообщений и осуществление перевозок железнодорожным транспортом, составляют соглашения, участниками которых являются бывшие социалистические страны. Это, в частности, СМГС и СМПС. Оба соглашения подготовлены в рамках действовавшего ранее Совета экономической взаимопомощи (СЭВ).

СМГС было разработано 1 ноября 1951 г. Его участниками являются страны СНГ, Прибалтики, Албания, Польша, Китай, КНДР, Монголия, Вьетнам, Болгария, Иран — всего 22 страны. В этот международный документ неоднократно вносились изменения и дополнения. Последние изменения внесены 1 апреля 2001 г.

СМПС было принято 6 декабря 1950 г., последние изменения внесены 30 мая 1999 г.

Содержание соглашений дополняется и конкретизируется служебными инструкциями, тарифами, правилами, в которых регулируются порядок передачи грузов железной дороги одной страны железной дороге другой, перегрузки и досылки грузов, определены виды тары и упаковки, даются формы документов, составляемых при перевозке.

Источники первой и второй групп относятся к разным правовым системам. В них закреплены различные условия организации и осуществления перевозок пассажиров и грузов. Однако между странами, в которых действуют разные системы источников права, осуществляется активный обмен товарами. Процедура, установленная Международным транспортным тарифом (МТТ) для участников перевозки, применяющих разные правовые системы регулирования международных железнодорожных перевозок, заключается в переоформлении транспортной накладной, составлен ной на базе одной правовой системы, с учетом требований другой. В самом транспортном документе указывается, что при пересечении границы раны, применяющей другую правовую систему, он переоформляется в соответствии с ее правилами.

К *третьей группе* источников, регулирующих организацию между народных железнодорожных сообщений и осуществление перевозок железнодорожным транспортом, относятся двусторонние соглашения, инструкции и правила, которые обладают различной юридической силой. Соглашения обычно заключаются между правительствами государств и транспортными ведомствами, либо заинтересованными железными дорогами.

Для этой группы источников характерно установление порядка взаимодействия приграничных железных дорог, режима работы пограничных станций, регулирование процедуры передачи и приемки грузов, закрепление определенного порядка пользования вагонами и другими транспортными средствами, а также осуществления взаимных расчетов между железными дорогами.

5.2. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ)

Основным международным источником, регулирующим железнодорожные перевозки в странах Западной Европы, является КОТИФ. Кроме указанной Конвенции в целях конкретизации ее положений дополнительно издан ряд нормативных правовых актов: постановлений, правил, инструкций соответствующих компетентных органов.

Самой Конвенцией предусматривается возможность принятия необходимы специальных соглашений государствами — участниками Конвенции, а также железными дорогами. Кроме того, в принятии та-

кого рода нормативных правовых актов участвует МКЖТ. Этой международной организацией разработан ряд дополнительных постановлений к конвенциям. Они регулируют особенности перевозки скоропортящихся грузов, а также опасных грузов, перевозки грузов в контейнерах, курьерской скоростью и т.п.

Важная роль в обеспечении исполнения положений КОТИФ принадлежит Центральному бюро международных железнодорожных сообщений (г. Берн). Бюро обладает широкими полномочиями. В частности, оно вправе давать заключения о толковании норм Конвенции, разрешать споры по её применению.

Как основополагающий нормативный документ, регулирующий перевозки грузов и пассажиров, КОТИФ закрепляет важнейшие положения, касающиеся грузовых перевозок, в том числе подготовки груза к перевозке, расчетов за ее осуществление, основных этапов перевозочного процесса, гарантии выполнения договорных обязательств. Так, Конвенция определяет форму перевозочного документа, устанавливает требования к перевозимым грузам, объявления ценности груза, его доставки и выдачи, устанавливает ответственность.

А применительно к перевозке пассажиров КОТИФ регулирует право на проезд, и отказ в проезде, требования к проездному документу пассажира, порядок провоза ручной клади, животных, багажа и автомашин, ответственность сторон, вопросы рекламации и предъявления иска.

Перевозка грузов. Она регулируется Конвенцией в прилагаемых к ней Единых правовых предписаниях к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (Приложение «В» к Конвенции) (далее — ЦИМ).

Указанный источник определяет прежде всего сферы его применения. В частности, он применяется к любому договору железнодорожной перевозки груза за плату, если место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах — членах Конвенции. Он применяется также с согласия договаривающихся сторон в случаях, когда место приема груза и место, предусмотренное для выдачи расположены в двух различных государствах, одно из которых является государством — членом Конвенции. Наконец, ЦИМ применяются к международной перевозке, являющейся предме-

том единого договора, включающей, во-первых, помимо железнодорожной перевозки через границу еще и автомобильные перевозки или перевозки по внутренним судоходным линиям внутри государства — члена Конвенции и, во-вторых, помимо железнодорожной перевозки морскую перевозку или перевозку через границу по внутренней судоходной линии. При этом морская перевозка или перевозка по внутренней судоходной линии производится по линиям, внесенным в их перечень, предусмотренный в специальной статье Конвенции (параграф 10 ст. 24).

Вместе с тем в ЦИМ указывается, что их положения не распространяются на перевозки между станциями соседних государств, если инфраструктура этих станций управляется одним или несколькими управляющими инфраструктуры, относящимися к одному и тому же из этих государств.

Следует отметить, что в рассматриваемом нормативном источнике содержится две оговорки по поводу отступлений от закрепленных в ЦИМ положений. В соответствии с первой государства — члены Конвенции могут заключать соглашения, предусматривающие отступления от данного источника при осуществлении перевозок исключительно между шумя станциями, расположенными по одну и другую стороны границы, если между ними нет другой станции. Вторая оговорка состоит в том, что н отношении перевозок, осуществляемых между двумя государствами — членами Конвенции и проходящих транзитом через государство, не являющееся членом Конвенции, участвующие государства могут заключать соглашения, предусматривающие отступления от ЦИМ.

В специальной статье рассматриваемого источника указывается па императивный характер его норм (ст. 5). Вместе с тем отмечается, что перевозчик может расширить свою ответственность и свои обязательства, предусмотренные ЦИМ.

Договор перевозки и накладная. ЦИМ содержат определение договора перевозки груза, согласно которому перевозчик обязуется перевезти груз и плату до места назначения и выдать его получателю. Как видно, в нем указывается лишь одна сторона договора — перевозчик и не упоминается грузоотправитель. Договор должен быть подтвержден накладной. Вместе с тем отмечается, что отсутствие, неправильность

или утеря накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора, который остается под действием ЦИМ.

Достаточно подробно урегулированы требования к накладной, ее структура, содержащиеся в ней сведения. Накладная составляется для каждой отправки. Если в договоре не оговорено иное, предметом одной накладной может быть только груз, размещенный в одном вагоне.

Накладные оформляются но образцам. Такие образцы устанавливают международные ассоциации перевозчиков с согласия международных ассоциаций клиентуры и компетентных организаций в области таможни в государствах — членах Конвенции, а также с согласия любой межправительственной организации региональной экономической интеграции, имеющей компетенцию для своего собственного таможенного законодательства.

В ЦИМ дается следующий перечень сведений, которые должны содержаться в накладной:

— место и дата ее составления;

— место и дата отправителя;

— фамилия и адрес отправителя;

— фамилия и адрес перевозчика, заключившего договор перевозки;

— фамилия и адрес лица, которому был фактически вручен груз, если ним лицом не является перевозчик, с которым заключен договор перевозки;

— место и дата приема груза к перевозке;

— место выдачи груза;

— фамилия и адрес получателя;

— наименование характера груза и способа упаковки;

— количество грузовых мест, особые обозначения и номера, необходимые для опознания мелких отправок;

— номера вагонов в случае повагонных отправок;

—номер железнодорожного средства передвижения, двигающегося на собственных колесах, если оно передано для перевозки в качестве груза;

— в случае интермодальных транспортных единиц — категория, номер или другие характеристики, необходимые для их опознания;

— масса брутто груза или количество груза, выраженное в другой форме;

—подробный перечень предписываемых таможенными и прочими административными властями документов, которые приложены к накладной;

—расходы, связанные с перевозкой (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные сборы и прочие расходы); указание о том, что перевозка подпадает под действие ЦИМ — Приложение В.

В случае необходимости в накладной кроме перечисленных данных должны содержаться и другие сведения, указанные в параграфе 2 ст. 7 ЦИМ. Это, например, установленный маршрут, срок перевозки расходы, которые берет на себя отправитель, сумма наложенного платежа взимаемая при выдаче груза, объявленная ценность груза и др. Кроме того, договаривающиеся стороны могут вносить в накладную любое другое указание, которое они сочтут необходимым.

Придавая большое значение достоверности и полноте сведений в накладной, ЦИМ установили ответственность отправителя за все расходы и убытки, причиненные перевозчику вследствие неверных, неточных и неполных данных в накладной или указанных не в предусмотренных для них месте (параграф 1 ст. 8). Для обеспечения: действия этой нормы перевозчик наделен правом проверить, соответствует ли отправка сведениям, указанным отправителем в накладной. При несоответствии результаты проверки вносятся в лист накладной, сопровождающей груз, а если у перевозчика имеется еще и дубликат накладной, — то и в него.

В ЦИМ урегулирован вопрос о полномочиях сторон договора по погрузке и разгрузке груза. Перевозчик и отправитель договариваются о том, на кого возлагается выполнение этих операций. В случае отсутствия такой договоренности погрузка и разгрузка возлагаются на перевозчика в отношении отдельных мест, но погрузку повагонных отправок выполняет отправитель, а их разгрузку после доставки — получатель. Отправитель несет ответственность за все последствия неправильной погрузки, произведенной им. Доказывание неправильной погрузки возлагается на перевозчика.

Достаточно подробно в ЦИМ излагаются вопросы выполнения административных формальностей при осуществлении перевозки

груза, требуемых таможенными и другими властями до выдачи груза. Отправитель должен приложить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика необходимые документы и дать ему всю требуемую информацию. При этом он несет перед перевозчиком ответственность за любой ущерб, возникший из-за отсутствия, недостаточности или неправильности этих документов и информации. Сам же перевозчик несет ответственность за утерю или неправильное использование документов, указанных в накладной н приложенных к ней или переданных ему на хранение, при условии, что утеря или ущерб, связанный с неправильным использованием этих доку ментов, не произошли в связи с обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать или последствия которых не мог предотвратить.

Если отправитель для выполнения формальностей, требуемых таможенными или другими административными властями, указал место, в котором их выполнение невозможно по действующим постановлениям, или если он предписал для этого другой порядок, который является невыполнимым, ю перевозчик поступает так, как он считает наиболее выгодным для правомочного лица, и сообщает отправителю о принятых мерах.

Выполняя административные формальности, отправитель должен иноке позаботиться об упаковке груза и укрытии его брезентом согласно предписаниям таможни и других административных властей. ЦИМ достаточно подробно регулирует сроки доставки груза. Как пра вило, срок доставки устанавливается путем договоренности между сто ронами. Если такая договоренность отсутствует, он не может превышать параметров, установленных ЦИМ, в соответствии с которыми максимальными сроками доставки являются:

для повагонных отправок.

— срок на отправление — 12 ч;

— срок на перевозку груза на каждые начатые 400 км — 24 ч;

для мелких отправок:

— срок на отправление — 24 ч;

— срок на перевозку груза на каждые начатые 200 км — 24 ч.

Вместе с тем перевозчик вправе устанавливать дополнительные сроки доставки. Речь идет о случаях доставки отправок, перевозимых:

— по железнодорожным линиям с различной шириной колеи;

— морским путём или по внутренним судоходным линиям;

—по шоссейным дорогам, если нет железнодорожного сообщения.

Возможны также случаи, связанные с чрезвычайными условиями, имеющими следствием необычное увеличение перевозок или необычные эксплуатационные затруднения.

Длительность дополнительных сроков должна быть указана в Общих условиях перевозки. Урегулирован ЦИМ и вопрос о праве распоряжаться грузом. В соответствии со ст. 18 ЦИМ им может быть как отправитель, так и получатель груза. Отправитель вправе распоряжаться грузом и изменять договор перевозки путем отдачи дополнительных распоряжений. Так, он может потребовать от перевозчика остановить перевозку груза, отсрочить его выдачу, выдан. груз иному лицу, выдать груз в ином месте. Право отправителя in изменение договора перевозки теряет силу, если получателю уже вру ш на накладная или если он принял доставленный груз, воспользовался пряном требовать от перевозчика передачи ему накладной и выдачи груза, л иноке действует право получателя отдавать распоряжения перевозчику и не них изменения договора перевозки.

Следует отметить, что право изменять договор перевозки возникает у получателя с момента составления накладной, если оно не исключено указанием, сделанным отправителем в этой накладной. Это право получателя закреплено в параграфе 3 ст. 18 ЦИМ. Оно теряет силу в случаях, когда получатель: а) принял накладную; б) принял груз; в) воспользовался своим правом потребовать от перевозчика передачи ему накладной и выдачи груза; г) указал третье лицо для выдачи груза, которое воспользовалось своим правом на его принятие.

Ответственность перевозчика. В ЦИМ подробно урегулированы вопросы ответственности перевозчика за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утерей или повреждением груза, а также за просрочку доставки груза.

Груз считается утерянным, если в течение 30 дней после окончании срока доставки груз не был выдан получателю или предоставлен в его распоряжение. В случае полной или частичной утери груза перевозчик должен оплатить возмещение, рассчитанное на основе биржевого курса, а при его отсутствии на основе рыночной цены, а за неимением и того и другого — на основе потребительской стоимости грузов

подобного рода, действовавшей в день и в месте приема груза к перевозке. При этом возмещении не должно превышать 17 СДР за каждый недостающий килограмм массы брутто. Помимо указанной оплаты стоимости утерянного груза перевозчик должен возместить стоимость его перевозки, оплаченные таможенный платежи и другие суммы, израсходованные на перевозку.

В отношении грузов, которые вследствие своих естественных свойств подвержены убыли массы при перевозке, перевозчик несет ответственность лишь за ту часть убыли, которая превышает 2% массы жидких или сданных в сыром состоянии грузов и 1% массы сухих грузов.

В случае перевозки нескольких мест груза по одной накладной убыть исчисляется для каждого места, если при отправлении его масса была отдельно указана в накладной или может быть установлена другим способом.

При повреждении груза перевозчик должен выплатить возмещение, соответствующее снижению его стоимости. Сумма возмещения рассчитывается на основе применения к ценности груза процента понижения его стоимости, установленного в месте назначения.

Возмещение в случае просрочки определяется в ЦИМ следующим образом. Если ущерб, включая повреждение груза, возник в результате просрочки в доставке, перевозчик должен оплатить возмещение, сумма которого не может превышать четырехкратного размера стоимости пере возки (параграф 1 ст. 33). При этом указанное возмещение не может объединяться с предусмотренным ст. 30 возмещением в случае утери груза.

Если допущена частичная утеря груза по причине просрочки, возмещение не может превышать четырехкратного размера стоимости перевозки неутерянной части отправки.

В соответствии с параграфом 6 ст. 33, если сторонами был установлен срок доставки груза на основании договоренности, то в ней могут быть предусмотрены другие способы возмещения, отличающиеся от закрепленного ЦИМ возмещения, сумма которого не может превышать четырех кратного размера стоимости перевозки. Если при этом будут просрочены установленные ЦИМ максимальные сроки доставки, правомочное лицо имеет право выбора и может потребовать возмещение, предусмотренное или в договоренности, или в ЦИМ.

Существует особенность возмещения в случае объявления ценности груза. Отправитель и перевозчик могут договориться о том, что отправитель объявляет с указанием в накладной ценность груза, превышающую предел возмещения в случае утери груза, т.е. 17 СДР за каждый килограмм массы брутто. В этом случае объявленная ценность груза заменяет данный предел.

В ЦИМ закреплена норма, устанавливающая дополнительные положения по поводу возмещения. Речь идет о возмещении «при объявлении заинтересованности в доставке» (ст. 35). Суть данной нормы заключается в том, что в случае утери или повреждения груза и в случае просрочки в доставке отправитель и перевозчик могут договариваться о том, что отправитель выписывает цифрами в накладную сумму, относящуюся к специальной заинтересованности в доставке. Если объявлена такая заинтересованность и доставке, то дополнительно к установленным возмещениям может быть потребовано возмещение других доказанных убытков до величины объяв ши ной суммы.

Как следует из ряда статей ЦИМ ответственность перевозчика носит ограниченный характер (параграф 3 ст. 15, параграфы 6, 7 ст. 19, ст. 30, 32 - 35). Это относится, в частности, к его ответственности за утерю или неправильное использование документов, указанных в накладной и приложенных к пей; за последствия, возникающие из-за невыполнения или ненадлежащего выполнения распоряжений; за утерю груза, просрочку доставки и некоторые другие нарушения обязательств.

Однако, как указано в ст. 36 ЦИМ, право на ограниченный характер ответственности может быть перевозчиком утрачено. так, положение об ограничении ответственности перевозчика не применяется, если будет доказано, что ушерб объясняется действием или упущением со стороны перевозчика либо с намерением вызывать такой ущерб, либо с риском и пониманием того, что такой ущерб, вероятно будет причинен.

ЦИМ в специальном разд. IV (Осуществление права) регулирует вопросы, касающиеся фиксации характера, размеров и причин ущерба при частичной утрате или повреждении груза, рекламаций, связанных договором перевозки груза, права предъявления перевозчику иска в судебном порядке, подсудности и срока исковой давности.

При частичной утрате или повреждении груза перевозчик должен, если возможно, в присутствии правомочного лица, каким обычно является отправитель груза, зафиксировать в акте состояние груза, его вес и раз меры и причину ущерба, а также момент его возникновения. Правомочному лицу выдается копия акта. Если указанное лицо не согласно с указанными в акте данными, он может потребовать фиксации всех сведений о состоянии груза, его весе, а также о причине и размере ущерба экспертом, назначенным заинтересованными сторонами или судом.

В случае нарушения перевозчиком своих обязательств заинтересованная сторона договора вправе предъявить ему рекламацию. По своему назначению она весьма близка к претензии, которая в КОТИФ не применяется. Как указано в ст. 43 ЦИМ, рекламация, касающаяся договори перевозки, должна предъявляться тому перевозчику, которому может быть предъявлен иск в судебном порядке. Право предъявления рекламации принадлежит лицам, которые имеют право на предъявления иска к перевозчику. К таким лицам относятся в первую очередь отправитель и получатель груза.

Рекламация должна иметь письменную форму. Если она предъявляется отправителем, он должен предъявить дубликат накладной. Получатель же обязан приложить к рекламации накладную, если она была ему передана. Все документы, прилагаемые к рекламации, необходимо представить в оригинале или в виде копий, которые по требованию перевозчика должны быть соответствующим образом заверены.

Приняв решение о предъявлении рекламации, заинтересованная сторона делает отметку об этом на накладной (оригинале или дубликате) или документе, свидетельствующем о наложенных платежах.

Как уже отмечалось, ЦИМ определяют лиц, правомочных предъявлять иски — это отправитель и получатель груза. Отправитель вправе предъявить иск до момента, когда получатель забрал накладную, принял груз и воспользовался правом потребовать от перевозчика передачи ему накладной и выдачи груза (параграф 3 ст. 17) или правом изменить договор с момента составления накладной, за исключением противоположного указания, сделанного отправителем в этой накладной (параграф 3 ст. 18). При предъявлении иска отправитель должен представить дубликат накладной, а получатель — оригинал накладной, если он был ему передан.

Иск о возврате сумм, уплаченных па основании договора перевозки груза, может предъявлять только лицо, которое произвело оплату. Иск в связи с наложенными платежами правомочен предъявлять только отправитель.

ЦИМ урегулирован вопрос о том, кому из перевозчиков может быть предъявлен иск. В соответствии со ст. 45 им может быть первый или последний перевозчик или перевозчик, осуществлявший часть перевозки, во время которой были отмечены факты нарушения обязательств. Возможна ситуация, при которой иск может быть предъявлен последнему перевозчику, вписанному в накладную, даже если он не получил ни груза, ни накладную.

Иск о возврате полученных сумм, выплаченных на основании договора перевозки груза, может предъявляться перевозчику, взыскавшему указан ные суммы, или перевозчику, в пользу которого сумма была взыскана.

Иск, относящийся к наложенному платежу, может быть предъявлен только перевозчику, принявшему груз в месте отправки.

Иски могут быть предъявлены в суды государств — членов Конвенции, назначенных с общего согласия сторон. Им может быть суд государства — члена Конвенции, на территории которого ответчик имеет свое постоянное место жительства или свое обычное местонахождение, свое основное место расположения или филиал, или учреждение, заключившее договор пере возки. Иск может быть также предъявлен в суд, на территории которого находится место принятия груза к перевозке или место его выдачи.

ЦИМ урегулирован вопрос о сроках исковой давности. Согласно общему положению срок давности исков истекает в течение одного года. Вместе с тем установлены исключения из этого правила. Они связаны с характером заявленных в исках выплат, а также указанных причин возникшего ущерба. Так, срок давности составляет два года, если речь идет об исках, касающихся выплаты наложенного платежа, взимаемого пере возчиком с получателя, а также выплаты выручки от произведенной продажи груза. Этот же срок распространяется и на иски об ущербе, возникшем вследствие действия или упущения, совершенного либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с риском и пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен. И наконец, двухгодичный срок давности распространяется на иски, касающиеся

одного из договоров перевозки, действовавших до переотправки в случаях, предусмотренных ЦИМ (ст. 28).

Течение срока исковой давности начинается в отношении возмещения полной утери груза — с 30-го дня по истечении срока доставки, а в отношении возмещения частичной утери, повреждения или просрочки доставки — со дня выдачи груза. Во всех остальных случаях течение срока исковой давности начинается со дня, в который могут быть предъявлены иски.

При предъявлении рекламации в письменном виде течение срока исковой давности приостанавливается до дня, когда перевозчик отклоняет рекламацию с письменным заверением и возвращает прилагаемые к ней документы. Бремя доказывания этого факта возлагается на лицо, которое ссылается на факт подачи рекламации или на факт письменного ответа на неё и возврата документов.

Перевозка пассажиров. Она регулируется Конвенцией в прилагаемых к ней Единых правовых предписаниях к договору о международной железнодорожной перевозке пассажиров (Приложение «А») (далее — ЦИВ).

Указанные предписания применяются к любому договору железнодорожной перевозки пассажиров, если место отправки и назначения расположены в двух государствах — членах Конвенции независимо от места жительства и места работы и национальности заключивших договор сторон. Они применяются и в случае, когда международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает помимо железнодорожной перевозки через границу еще и автомобильную перевозку или перевозку по внутренним судоходным линиям внутри государства — члена Конвенции. Кроме того, указанный источник применяется, если международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает помимо железнодорожной перевозки и морскую перевозку или перевозку через границу по внутренним и судоходным линиям при условии, что морская перевозка или перевозка внутренним судоходным линиям производится по тем из них, которые внесены в перечень линий, предусмотренных Конвенцией.

В ЦИВ содержится существенная оговорка, согласно которой в части ответственности перевозчика в случае гибели или ранений пас-

сажиров, нормы данных Предписаний применяются также в отношении лиц, которые сопровождают перевозимую партию груза согласно ЦИМ.

ЦИВ применяются не во всех случаях международной железнодорожной перевозки пасажиров. В частности, их правила не распространяются на международные перевозки пассажиров между станциями соседних государств. Речь идет об условии, когда инфраструктура станций таких государств управляется одной или несколькими управляющими структурами, относящимися к одному и тому же из этих государств.

Договор перевозки пассажира. Второй раздел ЦИВ посвящен регулированию заключения и исполнения договора перевозки пассажира. В нем имеется следующее определение договора: перевозчик обязуется перевозить пассажира, а также в случае необходимости багаж и автомашины до места назначения. Как видно, особенностью приведенного определения является указание на перевозку не только пассажира и багажа, но и автомашин. Термин «автомашины» обозначает автомобиль или прицеп, транспортируемые при перевозке пассажиров (п. «г» ст. 3 ЦИВ). Кроме того, в отличие от российского законодательства определение не содержит указания на обязанности пассажира.

Договор перевозки пассажира должен быть подтвержден одним или несколькими проездными документами (билетом пассажира, если перевозится только пассажир; багажной квитанцией — при перевозке багажа, транспортной накладной — при перевозке автомашин). Отмечается, что отсутствие, неправильность или утеря проездного документа не влияет ни на существование, ни на действительность договора, который остается под действием ЦИВ.

В разделе отсутствует указание на форму проездного документа, нет и детального перечня его реквизитов. Однако закреплено требование указывать в нем сведения о перевозчике, отмечать, что перевозка производи в соответствии с ЦИВ, делать пометки, необходимые для доказательства заключения и содержания договора перевозки, позволяющие пассажиру пользоваться правами, вытекающими из этого договора.

В ЦИВ закреплено положение, согласно которому проездной документ может быть передан только в том случае, если он не является

именным и если поездка еще не начата. Из этого следует, что проездной документ пассажира может быть именным, а может и не являться таковым.

Он может составляться в форме электронной регистрации данных, которые могут преобразовываться в читаемые письменные знаки.

В течение поездки пассажир должен иметь проездной документ и предъявлять его при проверке проездных документов. В случае его отсутствия пассажир обязан уплатить стоимость проезда и штраф. При невыполнении пассажиром требования об оплате проезда ему может быть отказано в продолжении поездки.

Пассажиру может быть отказано в перевозке, а также в продолжении следования, если он представляет опасность для нормального функционирования транспортного средства или безопасности других пассажиров или своим поведением недопустимо их беспокоит.

В общих положениях ЦИВ о провозе ручной клади, животных, багажа и автомашин отмечается, что пассажир имеет право провозить при себе легко переносимые предметы (ручную кладь), а также животных, провозить с собой громоздкие предметы при условии, что предметы и животные не будут стеснять других пассажиров или не причинят ущерб.

Перевозчик может проверить соответствие ручной клади, животных, багажа и автомашин установленным требованиям. Для проверки должен быть приглашен пассажир. При его неявке перевозчиком приглашаются два независимых свидетеля. Если осуществляется досмотр таможенными пли другими административными властями, присутствие пассажира обязательно.

Ручная кладь и животные находятся под присмотром пассажира, и то время как багаж может перевозиться другим поездом или даже другим транспортным средством и иным путем. Перевозка багажа оформляется багажной квитанцией по предъявлению проездного документа пассажира. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияют ни на существование, ни на действительность соглашения, касающегося перевозки багажа. Как и проездной документ пассажира, она может составиться в форме электронной регистрации данных, которые могут преобразовываться в читаемые письменные знаки. В ЦИВ не дается перечень реквизитов багажной квитанции, но

указывается, что в ней отмечаются договорные обязательства по перевозке багажа и должны быть указаны следующие данные: перевозчик, пометка о том, что перевозка произво- дится в соответствии с ЦИВ, а также любая другая пометка, необходимая для доказывания договорных обязательств по перевозке багажа.

Оплата перевозки багажа производится при оформлении багажной квитанции. При подготовке багажа к сдаче для перевозки пассажир обязан сделать на хорошо видимой его части отчетливую надпись с указанием своей фамилии и адреса, а также места назначения.

После сдачи багажа пассажир имеет право, если обстоятельства позволяют и таможенные предписания или административные власти не препятствуют этому, потребовать возвратить багаж в место отправления, предъявив таможенную квитанцию или, когда это предусмотрено, — проездной документ.

Выдача багажа производится при предъявлении багажной квитанции. Перевозчик имеет право, но не обязан проверять, правомочен ли владелец багажной квитанции получить багаж.

Если багажная квитанция не предъявлена, перевозчик должен выдать багаж лицу, которое докажет свою правомочность на его получение. Правомочное лицо вправе отказаться от получения багажа при невыполнении перевозчиком его требования проверить багаж для констатации факта повреждения.

Перевозка автомашин оформляется транспортной накладной, которая может быть включена в проездной билет пассажира. Накладная должна и содержать данные о перевозчике, пометку о том, что перевозка автомашин производится в соответствии с ЦИВ, а также пометку, необходимую для доказательства договорных обязательств, относящихся к перевозке автомашин и позволяющую пассажиру пользоваться правами, вытекающими из договора перевозки. В остальном к перевозке автомашин применяются положения, относящиеся к перевозке багажа.

Ответственность перевозчика в случае гибели или ранений пассажира. Прежде всего, ЦИВ определяют временные рамки ответственности перевозчика, связанной с гибелью пассажира или причинением ему ранений или прочим нанесением ущерба физическому или психи-

ческому состоянию пассажира. Это время пребывания его в подвижном составе, а также посадки и высадки, какова бы ни была используемая железнодорожная инфрастуктура.

Кроме того, ЦИВ определяют, какой именно перевозчик несет ответственность, если перевозка производилась не одним перевозчиком по единому договору перевозки. Как указано в параграфе 5 ст. 26 ответственность несёт перевозчик, на которого в соответствии с договором перевозки возложена ответственность за предоставление услуги перевозки, во время которой произошел несчастный случай. Если такая услуга была оказана не перевозчиком, а фактическим перевозчиком, то оба перевозчика несут солидарную ответственность.

Возмещение убытков осуществляется в виде определенной суммы (суммы капитала). Но если национальное законодательство допускает предоставление ежегодных выплат (ежегодного дохода), то убытки возмещаются в указанной форме при условии, что травмированный пассажир или правомочное лицо требует этого.

Сумма возмещения убытков определяется национальным законодательством. Вместе с тем ЦИВ установили положение, согласно которому в отношении каждого пассажира действует максимальный предел в размере 174 тыс. СДР, если национальное законодательство предусматривает максимальный предел более низкой суммы. Кроме того, в случае гибели пассажира возмещение включает необходимые расходы, связанные с перевозкой тела и похоронами. При ранении пассажира или прочего или прочего нанесения ущерба физическому или психическому состоянию пассажира возмещение включает необходимые расходы, в частности на лечение и перевозку пассажира, и имущественный ущерб, который он несёт из-за полной или частичной нетрудоспособности или из-за увеличения его потребностей.

Если в случае гибели пассажира лица, которых он по закону обязан обеспечивать в будущем был бы обязан обеспечивать материально. Потеряли кормильца, то за эту потерю также должно быть выплачено возмещение.

Если в силу чрезвычайных обстоятельств временно прерывается железнодорожная эксплуатация, а пассажиры перевозятся другими средствами перевозки, перевозчик несет ответственность согласно ЦИВ.

Основаниями освобождения перевозчика от ответственности за ущерб в случае гибели пассажира или ранений или иного нанесения ущерба физическому или психическому состоянию пассажира являются случаи, когда:

— несчастный случай обусловлен причинами, выходящими за рамки железнодорожной эксплуатации, и перевозчик, несмотря на применение всех мер предосторожности в подобном случае, не смог его избежать или предотвратить его последствия;

— несчастный случай произошел по вине пассажира;

— причиной несчастного случая является поведение третьего лица и перевозчик, несмотря на применение всех мер предосторожности, не смог избежать или предотвратить его последствия; другое предприятие, использующее ту же железнодорожную инфраструктуру, не рассматривается в качестве третьего лица.

В отдельной главе ЦИВ регулируется *ответственность перевозчика в случае несоблюдения расписания движения.* Оно выражается в отмене или опоздании поезда или неудавшейся пересадки, не позволяющие продолжить проезд в тот же день или, хотя и позволяют продолжить проезд н тот же день, но не в разумные сроки. Возмещение убытков в указанных случаях включает расходы по предоставлению жилья, а также по уведомлению лиц, ожидающих пассажиров. Отмечается, что возмещение убытков должно осуществляться в разумных пределах. Национальным законода- тельством может быть установлено возмещение и других убытков.

К основаниям освобождения перевозчика от ответственности при отмене или опоздании поезда или неудавшейся пересадки ЦИВ отнесены случаи, когда они произошли:

— вследствие обстоятельств, выходящих за рамки железнодорожной эксплуатации, которые перевозчик, несмотря на применение всех требуемых мер предосторожности в подобном случае, не смог избежать или предотвратить их последствия; — вины пассажира;

— поведения третьего лица, последствия которого перевозчик, несмотря на применение всех мер предосторожности, не смог избежать или предотвратить; при этом другое предприятие, использующее ту же железнодорожную инфраструктуру, не рассматривается в качестве третьего лица.

ЦИВ устанавливают *ответственность перевозчика за несохранность ручной клади, животных, багажа и автомашин.* В параграфе 1 ст. 33 указывается, что в случае гибели или ранения пассажира перевозчик кроме предусмотренного возмещения убытков несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утерей или повреждением вещей, которые пассажир имел либо на себе, либо с собой в виде ручной клади. Это также относится к животным, которых пассажи взял с собой. При этом перевозчик обязан возместить ущерб до 1400 СДР.

Во всех остальных случаях перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утерей или повреждением, ручной клади или животных, присмотр за которыми возлагается на пассажира, лишь тогда, когда ущерб причинен только по его (перевозчика) вине. Однако в этой ситуации закрепленные в разд. IV «Ответственность перевозчика» нормы, в том числе норма о возмещении ущерба каждому пассажиру из расчета до 1400 СДР, не применяются (параграф 2 ст. 3).

Глава 3 разд. IV ЦИВ в ч. 2 регулирует *ответственность перевозчика за несохранность багажа, а также за просрочку его доставки.* Ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утерей или повреждением багажа, действует с момента приема его перевозчиком до момента выдачи. Багаж считается утерянным, если в течение 14 дней со дня затребования его выдачи он не был выдан или не был предоставлен в распоряжение правомочного лица. При полной или частичной утере багажа перевозчик должен оплатить возмещение:

— если размер ущерба доказан, — в этом размере, но не превышающее 80 СДР за каждый недостающий килограмм веса брутто или 1200 СДР за каждое багажное место;

— если размер ущерба не доказан, — заранее определенное возмещение в размере 20 СДР за каждый недостающий килограмм веса брутто или 300 СДР за каждое багажное место.

Помимо указанных сумм перевозчик должен возместить стоимость перевозки багажа и другие суммы, израсходованные в связи с перевозкой утерянного багажа, а также уже оплаченные таможенные и акцизные сборы.

В случае повреждения багажа перевозчик обязан выплатить возмещение за исключением всех других убытков, соответствующее снижению стоимости багажа. Это возмещение не должно превышать:

— если ценность всего багажа уменьшена в результате повреждения, — суммы, которой оно могло бы достигнуть в случае полной утери;

— если уменьшена ценность только части багажа в результате повреждения, — суммы, которой оно могло бы достигнуть в случае утери части, ценность которой уменьшена.

Ответственность перевозчика за *просрочку доставки багажа* заключаете в выплате за каждые начатые сутки с момента затребования выдачи багажа, но не более чем за 14 дней:

— если правомочное лицо докажет, что из-за этого был причинен ущерб или повреждение,—возмещение суммы ущерба до максимального предела в размере 0,80 СДР за килограмм веса брутто или 14 СДР за каждое место выданного с просрочкой багажа;

— если правомочное лицо не докажет, что из-за этого возник ущерб, заранее определенное возмещение в размере 0,14 СДР за килограмм веса брутто, или 2,80 СДР за каждое место выданного с просрочкой багажа.

Перевозчик освобождается от ответственности за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утратой или повреждением багажа, а также за просрочку его доставки в той мере, в какой утеря, повреждение или просрочка доставки произошли, во-первых, по вине пассажира в связи с его распоряжением, не относящимся к ошибке перевозчика, во-вторых, с его распоряжением
в связи с особыми недостатками багажа или, в-третьих, в связи с обстоятельствами, которые железная дорога не смогла избежать и последствия которых не могла предотвратить.

Дополнительные основания освобождения перевозчика от ответственности за ущерб, причиненный утерей или повреждением багажа, возникают из особого риска, связанного с одним или несколькими из следующих обстоятельств:

— отсутствием или недостаточностью упаковки;

— особым характером багажа;

— перевозкой в качестве багажа предметов, которые не допускаются к перевозке.

Ответственность перевозчика, касающаяся ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке автомашины. Она заключается в возмещении ущерба в случае утери автомашины и опоздания ее загрузки и выдачи правомочному лицу. При утере автомашины перевозчик выплачивает возмещение за доказанный ущерб, который рассчитывается на основе ее потребительской стоимости. Оно не должно превышать 8000 СДР.

В случае если автомашина загружается или выдается с опозданием по вине перевозчика, он обязан выплатить компенсацию, если правомочное лицо докажет, что в результате такого опоздания был причинен ущерб. Сумма компенсации не должна превышать стоимости перевозки автомашины. В ситуации, когда опоздание загрузки произошло по вине перевозчика и правомочное лицо отказывается от выполнения договора перевозки, ему возмещается стоимость перевозки. При доказывании указанным лицом, что из-за опоздания был причинен ущерб, оно вправе потребовать возмещения, которое не может превышать стоимость перевозки.

Что касается предметов, оставленных в автомашине или находящихся и багажниках (например, в автомобильном багажнике или багажнике для лыж), прочно прикрепленных к автомашине, то перевозчик несет ответственность только за ущерб, причиненный по его вине. Общая сумма компенсации не может превышать 1400 СДР.

ЦИВ закрепляют принципиальное положение об утрате права на предусмотренные в них ограничения, а также ограничения в национальном законодательстве ответственности перевозчика. Указанные ограничения не применяются, если будет доказано, что возникший ущерб объясняется действием или упущением со стороны перевозчика либо с намерением причинить такой ущерб, либо с риском и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен (ст. 48).

Ответственность пассажира. Кроме ответственности перевозчика ЦИВ устанавливают также ответственность пассажира. Как указано в ст. 53, он несет ответственность по отношению к перевозчику за любой ущерб, во-первых, причиненный вследствие несоблюдения своих обязанностей, предусмотренных ст. 10, 14 и 20 (выполнение предусмотренных административных формальностей, правил маркировки багажа), особыми положениями по перевозке автомашин, содер-

жащимися в Общих условиях перевозки, а также Регламентом о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (РИД); во-вторых, причиненный предметами или животными, которых он перевозит с собой.

Ответственность наступает, если пассажир не докажет, что ущерб был причинен по причине обстоятельств, которых он не мог избежать и последствия которых не мог предотвратить, несмотря на все принятые им меры предосторожности

Разрешение споров между сторонами. Процедура разрешения споров между сторонами договора включает как рекламацию, так и предъявление иска в судебном порядке. Рекламация относительно ответственности перевозчика в случае гибели или ранения пассажира должна направляться в письменном виде перевозчику, которому может быть предъявлен иск в судебном порядке. В случае осуществления перевозки в соответствии с единым договором перевозки несколькими последующими перевозчиками рекламации могут быть направлены первому или последнему перевозчику, а также перевозчику, имеющему свое основное место расположения или филиал, учреждение, заключившие договор перевозки, в государстве постоянного места жительства пассажира или его обычного местонахождения (параграф 1 ст. 55).

Что касается иска, то он предъявляется в судебном порядке в случае гибели или ранения пассажира, в отношении только того перевозчика, который несет ответственность согласно параграфу 5 ст. 26. В соответствии с указанным параграфом при перевозке, производимой на основании единого договора перевозки последующими перевозчиками, в случае гибели или ранений пассажира ответственность несет перевозчик, на которого в соответствии с договором перевозки возлагалась ответственность за предоставление услуги перевозки, во время которой произошел несчастный случай. Остальные иски могут предъявляться только первому или последнему перевозчику или перевозчику, осуществляющему часть перевозки, во время которой были отмечены факты, ставшие причиной спора.

Если перевозка осуществлялась несколькими последующими перевозчиками, перевозчику, которому надлежит выдать багаж или автомашину и который вписан с его согласия в багажную квитанцию или транспорту накладную, может быть предъявлен иск, даже если он не получил багаж или автомашину для их выдачи получателю.

Иски могут направляться в суды государств — членов Конвенции, назначенные с общего согласия сторон, или в суд одного из указанных государств, на территории которого ответчик имеет свое постоянное место жительства или обычное место нахождения, свое основное место расположения или филиал, учреждение, заключившие договор перевозки. Другим судам иски предъявляться не могут.

Срок исковой давности в случае гибели или ранений пассажира составляет три года, по другим искам — один год. Однако в случае иска по поводу ущерба, возникшего вследствие действия или упущения, совершенного перевозчиком либо с намерением вызвать такой ущерб, либо с риском или пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет причинен, срок исковой давности составляет два года (параграф 2 ст. 60).

5.3. Соглашение о международных железнодорожных перевозках в грузовом и пассажирском сообщениях

Заключение договора перевозки грузов. Железнодорожные перевозки грузов между отдельными странами Восточной Европы, странами СНГ, Латвии, Литвы регулируются СМГС. Этот нормативный акт распространяет действие на перевозки грузов в прямом железнодорожном сообщении, осуществляемые железными дорогами стран — участниц Соглашения.

СМГС не применяется к перевозкам грузов, если станции отправления и назначения находятся в одной стране и перевозки производятся по территории другой страны транзитом железной дорогой страны отправления и назначения. Кроме того, Соглашение не применяется к перевозкам грузов между станциями двух стран транзитом по территории третьей страны, осуществляемых железной дорогой страны отправления или назначения.

Наконец, оно не применяется к перевозкам грузов между станциями, расположенными в соседних странах, если перевозки производятся железной дорогой одной из этих стран по внутренним ее правилам. В указанных случаях перевозки осуществляются на основании особых договоров, заключаемых между заинтересованными железными дорогами.

Соглашение регулирует вопросы заключения договора перевозки груза, порядка его выполнения, ответственности перевозчика, расчетов между железными дорогами.

В разделе «Заключение договора перевозки» регулируются требования к накладной, которой оформляется перевозка груза, порядок приема груза к перевозке и его погрузки, требования к таре, упаковке и маркировке, объявление ценности груза, срок его доставки.

Договор перевозки оформляется накладной единого образца. Этот доку мент состоит из следующих листов:

— оригинал накладной;

— дорожная ведомость;

— дубликат накладной;

— лист выдачи груза;

— лист уведомления о прибытии груза.

Все перечисленные листы, кроме дубликата накладной, сопровождают груз до станции назначения. Дубликат же накладной после заключения договора остается у отправителя.

Накладная заполняется на языке страны отправления с переводом на русский язык. Кроме данных о грузе, пункте отправления и назначения в накладной отправитель обязан указать выходные пограничные станции страны отправления и транзитные страны, через которые должен проследовать груз, В случае недостатка в накладной места для записи данных о грузе, контейнерах, перевозочных приспособлениях, вагонах к ней прилагаются дополнительные листы, в которые эти данные заносятся.

Подробно урегулированы требования к оформлению накладной. Данные, вносимые в накладную, должны быть или написаны разборчиво чернилами, шариковой ручкой, или набраны на пишущей машинке, компьютере, или нанесены штемпелем. Сокращения при заполнении накладной возможны лишь в случаях, указанных в СМГС. Исправления не допускаются. В исключительных случаях отправитель может сделать исправление в накладной не более чем в одной графе или в двух, если они взаимосвязаны.

Договор перевозки груза может быть оформлен электронной накладной. Порядок внесения данных в электронную накладную согласовывается между железной дорогой и отправителем.

В разделе закреплены требования к таре, упаковке, маркировке груза, определению его массы и количества мест. Груз, требующий затаривания и упаковки, должен быть предъявлен в надлежащей таре и упаковке. При нарушении этого требования железная дорога должна отказать отправителю в приеме груза к перевозке. В этом случае по требованию последнего она должна составить акт, один экземпляр которого обязана вручить отправителю. Ответственность за все последствия отсутствия или неудовлетворительного состояния тары и упаковки несет отправитель.

Что касается маркировки груза, то в мелких отправках маркируется каждое грузовое место, а в повагонных отправках — не менее 10 грузовым мест на вагон, которые размещаются у двери. Отправитель должен нанести на грузовые места нестирающиеся четкие надписи или прикрепить наклейки или бирки с указанием в них следующих данных:

— знаков (марки) грузовых мест и их номеров;

— станции и дороги отправления;

— станции и дороги назначения;

— отправителя и получателя;

— количества грузовых мест при мелких отправках.

Отправитель несет ответственность за все последствия неправильности, неполноты и неточности указанных сведений.

СМГС установило правила объявления ценности груза. Подлежат обязательному объявлению ценность следующих грузов: золота, серебра платины, а также изделий из них; драгоценных камней; ценных мехов и заснятых фильмов; картин; статуй; художественных изделий; антикварных вещей; домашних вещей.

Объявление ценности других грузов допускается по желанию отправителя.

Железная дорога вправе проверить, соответствует ли размер объявленной ценности груза реальной его стоимости. При возникновении спори его разрешает начальник станции отправления, а в случае несогласия с этим решением отправитель может пригласить эксперта из органа государственной торговли или промышленности. Его решение обязательно для обеих сторон.

Определение массы груза и количества мест осуществляется на основе внутренних правил железной дороги отправления.

Погрузка груза на станции отправления производится в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге, при перевозке в открытых вагонах, изометрических вагонах или вагонах-цистернах. При перевозках грузов на открытом подвижном составе погрузка производится на основании Правил погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе, прилагаемых к СМГС.

Если погрузка осуществляется отправителем, он несет ответственность за все последствия неудовлетворительной погрузки.

Выполнение договора перевозки груза. В разделе «Выполнение договора перевозки» СМГС определен прежде всего порядок уплаты провозных платежей. Провозные платежи включают плату за перевозку груза, проезд проводника, дополнительные сборы и другие расходы, возникшие в период перевозки. Они исчисляются по установленным тарифам. Порядок уплаты провозных платежей следующий. За перевозку по железным дорогам отправления они взимаются с отправителя на станции отправления, за перевозку по железным дорогам назначения — с получателя па станции назначения, за перевозку по транзитным железным дорогам — с отправителя или получателя через плательщика (экспедиторскую организацию, фрахтового агента и др.), имеющего договор с каждой транзитной железной дорогой на оплату провозных платежей.

Выполнение договора перевозки включает соблюдение сроков доставки груза. Определение сроков неразрывно связано с характером отправок и скоростью перевозки.

В соответствии с Соглашением перевозки грузов осуществляются мелкими, повагонными отправками и отправками в крупнотоннажных контейнерах. *Мелкой отправкой* считается предъявляемый по одной накладной груз, общая масса брутто которого не должна превышать 5000 кг и под перевозку которого по его объему или роду не требуется отдельного вагона.

В отличие от мелкой отправки для *повагонной* характерным является предъявление по одной накладной груза, для перевозки которого требуется отдельный вагон. По одной накладной предъявляется также груз для перевозки в крупнотоннажном контейнере. Отправитель в накладной в графе «Род отправки» обязан указать, к какой из перечисленных отправок предъявляется груз.

Выделение родов отправок имеет важное практическое значение. В частности, СМГС содержит некоторые ограничения на международные пере пилки грузов мелкими отправками.

Закреплены разные скоростные режимы перевозки грузов мелкими и повагонными отправками. Перевозка грузов может осуществляться малой и большой скоростью. При перевозке грузов мелкими отправками малая скорость равна 150 км в сутки, а большая — 200 км в сутки. Скоростные режимы перевозки грузов повагонными отправками и отправками и крупнотоннажных контейнерах следующие: малая скорость таких пере скок составляет 200 км в сутки, большая — 320 км в сутки.

Срок доставки груза определяется главным образом скоростным режимом перевозки на всем пути следования, а также дополнительными временными затратами, связанными с пересечением границ. Этот срок состоит из срока на отправление груза, срока перевозки, срока перегрузки в вагоны другой ширины колеи или перестановки вагонов на тележки другой ширины колеи, рока, вызванного задержками для выполнения таможенных и иных формальностей, для проверки того, соблюдены или меры предосторожности по грузам, перевозимым на особых условиях, а также задержками, происшедшими по вине отправителя или получателя.

Из перечисленных сроков два вида являются фиксированными. Это срок на отправление груза, который равен одним суткам и срок на перегрузку груза в вагоны другой ширины колеи, на перестановку вагонов на тележки другой ширины колеи, составляющий двое суток.

Выполнение договора перевозки завершается выдачей груза. Доставленный на станцию назначения груз выдается железной дорогой вместе с оригиналом накладной и листом уведомления получателю после уплаты им всех причитающихся платежей. В обеспечение всех платежей желез пая дорога имеет залоговое право на груз. Оно остается в силе до тех пор, пока груз находится в ведении железной дороги. Получатель может отказаться от приема груза лишь в тех случаях, когда качество груза вследствие повреждения, порчи или по другим причинам изменилось настолько, что исключается возможность частичного или полного использования его по первоначальному назначению.

При невыдаче груза в течение 30 дней по истечении срока его доставки получатель или отправитель имеет право подать железной дороге заявление о розыске груза.

На железную дорогу возлагается обязанность по составлению коммерческого акта в связи с установлением ею при перевозке или выдаче груза следующих нарушений, перечень которых дан в Соглашении:

1) полная или частичная утрата груза, недостача массы, повреждение груза, порча или снижение качества груза по другим причинам;

2) несоответствие между сведениями, указанными в накладной, и грузом в натуре о наименовании, массе, количестве мест груза, знаках и номерах мест груза, наименовании получателя и станции назначения;

3) отсутствие накладной или отдельных ее листов по данному грузу или по данной накладной;

4) отсутствие или недостача отправительских перевозочных приспособлений, указанных в накладной.

В процессе перевозки отправитель и получатель могут изменить условия договора. Отправитель вправе изъять груз со станции отправления, изменить станцию назначения, изменить получателя груза, возвратить груз на станцию отправления.

Получатель может произвести следующие изменения условий договора: станцию назначения груза в пределах страны назначения, изменить получателя груза.

Изменение договора перевозки груза производится па основании письменного заявления отправители или получателя. Изменение условий договора перевозки может быть произведено сторонами по одному разу.

Ответственность железных дорог. Вопросы ответственности железных дорог урегулированы СМГС следующим образом. Железные дороги, осуществляющие международные перевозки несут солидарную ответственность. Установлена ответственность перевозчика за просрочку доставки груза, а также за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты, недостачи массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам. Железная дорога отвечает за последствия утраты по ее вине сопроводительных документов, приложенных к накладной, и за последствия невыполнения по ее вине заявлений об изменении договора перевозки.

Ответственность железной дороги строится на вине. В Соглашении перечислены основания освобождения ее от ответственности. Это прежде всего обстоятельства, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело. Это также виновные действия отправителя или получателя, отсутствие у груза тары или упаковки, необходимой для перевозки, убыль массы груза по причине его особых свойств, гели она превышает установленные нормы, и др.

Ответственность железной дороги носит ограниченный характер. При полной или частичной утрате груза, перевозимого с объявленной ценностью, она выплачивает возмещение в сумме объявленной ценности или долю объявленной ценности, соответствующую утраченной части груза.

Если груз перевозился без объявления ценности, размер возмещения исчисляется по цене, указанной в счете иностранного поставщика. В том случае, когда стоимость груза не может быть определена указанным способом, она устанавливается государственной экспертизой. Такой же порядок возмещения установлен при повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам.

Размер возмещения в виде штрафа за просрочку доставки груза зависит от провозной платы и от того, насколько задержана доставка, определяется как отношение просрочки (в сутках) к общему сроку доставки и составляет:

— 6% провозной платы при просрочке не свыше одной десятой общего срока доставки;

— 12% провозной платы при просрочке более 1/10, но не свыше 2/ 10 общего срока доставки;

— 18% провозной платы при просрочке более 2/ 10, но не свыше 3/ 10 общего срока доставки;

— 24% провозной платы при просрочке более 3/ 10, но не свыше 4/ 10 общего срока доставки;

— 30% провозной платы при просрочке более 4/10 общего срока доставки.

Получатель лишается права на получение штрафа за просрочку доставки груза, если груз не был им принят в течение одних суток после уведомления железной дороги о его прибытии. Соглашением установлен обязательный претензионный порядок разрешения споров

между сторонами договора перевозки. Право предъявления предъявления претензии принадлежит отправителю и получателю. Она предъявляется в письменном виде с соответствующим обоснованием и указанием суммы возмещения.

Железная дорога обязана в течение 180 дней рассмотреть претензию, дать ответ и при полном или частичном ее признании уплатить причитающую сумму.

Иск может быть предъявлен после завершения претензионного порядка рассмотрения спора только в надлежащем суде той страны, железной шроте которой была предъявлена претензия. 11ретензии и иски о возмещении ущерба могут быть заявлены в течение девяти месяцев. Срок подачи претензий и исков в связи с просрочкой доставки груза составляет два месяца.

Перевозка пассажиров. Международная перевозка пассажиров регулируется СМПС. Этот нормативный акт регламентирует перевозки пасса жиров, багажа и товаробагажа между странами, железные дороги которых и нем участвуют. В Соглашении закреплены обязанности железных дорог, регулируется порядок перевозки пассажиров, перевозка багажа и товаробагажа, устанавливается ответственность железных дорог.

Значительную группу обязанностей железных дорог составляют функции, связанные с решением организационных вопросов общего характера. Эго обязанности по организации перевозок с наибольшими удобствами для пассажиров, по обеспечению их культурного обслуживания в пути и на станциях, по организации справочно-информационной работы для предоставления пассажирам возможности получать информацию о поездах и вагонах, курсирующих в нужных направлениях. Перечень справочно- информационных услуг и порядок их предоставления определяется правилами, которые действуют на железных дорогах.

Железные дороги обязаны осуществлять перевозки пассажиров в при», мом международном сообщении поездами или вагонами, указанными в расписании, или специальными поездами и вагонами.

Перевозка пассажиров, багажа и товаробагажа производится только между станциями, указанными в применяемых тарифах, и только через приграничные станции, перечисленные в этих тарифах.

Багаж и товаробагаж при переходе на дороги другой ширины колеи и при отсутствии поездов и вагонов прямого сообщения перегружаются на пограничных станциях силами и средствами железных дорог и за их счет (п. 6 ст. 3 СМПС).

В соглашении выделяется специальный раздел, посвященный организации и осуществлению пассажирских перевозок, — «Перевозка пассажиров». Раздел содержит нормы, подробно регулирующие вопросы о пассажирских билетах, об условиях их годности и о контроле билетов, о предоставлен мест в поезде, об условиях проезда детей, о перерыве поездки, об отказе в поездке и о прекращении договора перевозки.

Перевозка пассажира оформляется пассажирским билетом, форма и основные данные которого установлены Соглашением, билет имеет вид купонной книжки, состоящей из обложки и билета-купона. Предъявленный купон без обложки и обложка купонной книжки без билета-купна считаются недействительными отбираются работниками железной дороги.

Для поездки организованных групп пассажиров может быть выдана одна купонная книжка с бланковым билетом-купоном на группу не менее 10 взрослых пассажиров. Каждому пассажиру выдаётся отдельный контрольный купон, действительный при наличии купонной книжки.

В рамках срока годности билета пассажир имеет право прерывать поездку на попутных станциях любое число раз и на любой срок. Оста новка пассажира в пути следования не удлиняет срока годности билета.

Условия проезда детей таковы: пассажир имеет право провезти бесплатно одного ребенка не старше 5 лет, если он не занимает отдель ного места. Дети в возрасте от 5 лет до 12 лет провозятся по детским билетам.

Пассажир в начале поездки сдает билет проводнику. Если пассажир не предъявит билет, имеющий силу для проезда в данном поезде и вагоне, он обязан уплатить штраф и стоимость проезда за расстояние, которое он проехал.

К ручной клади СМПС относит легкопереносимые предметы. Они перевозятся пассажиром бесплатно. Общая масса ручной клади,

про возимой бесплатно, не должна превышать 35 кг на взрослого пассажира и 15 кг на ребенка до 12 лет. Излишнюю ручную кладь пассажир обязан сдать в багаж.

В качестве ручной клади сверх установленной нормы допускается пере возка складных детских и инвалидных колясок, если ребенок или инвалид, для которых они предназначены, следуют в поезде. В счет нормы ручной клади могут перевозиться аудио приёмники, телевизоры и другие приборы, требующие особой осторожности при перевозке.

Пассажир вправе перевозить комнатных животных (собак, кошек, птиц и др.).

Соглашение содержит перечень предметов, запрещенных для перевозки в виде ручной клади. К ним относятся огнеопасные, взрывчатые, радио активные, отравляющие вещества, заряженное оружие, крупногабаритные предметы и др. В разделе «Перевозка багажа» дается перечень предметов, допускаемых к перевозке, а также предметов, запрещенных к перевозке, багаж принимается к перевозке по предъявлении проездного билета. В подтверждение приема багажа к перевозке пассажиру выдается багажная квитанция.

Общая масса багажа не должна превышать 100 кг. Он выдается на станции назначения предъявителю багажной квитанции.

В СМПС наряду с порядком перевозки багажа регулируется перевозка товаробагажа. Товаробагаж — это так называемые мелкие грузы, которые могут быть легко и быстро погружены и которые перевозятся в багажном вагоне при наличии свободных мест и при условии, что они не нанесут ущерба багажу.

К мелким грузам отнесены холодильники, стиральные машины, бытовые приборы, мебель, принадлежащая пассажиру, предметы искусства (картины, скульптуры и др.), радиоактивные вещества (согласно правилам их перевозки), а также некоторые предметы, которые могут провозиться как багаж, в частности переносные кресла, коляски для инвалидов, детские коляски, переносные музыкальные инструменты в футлярах, сундуки, ящики, тюки, предметы театральных постановок и т.п.

К перевозкам могут быть допущены продукты питания, не требующие охлаждения, вентиляции, отопления и обслуживания.

Установлены ограничения массы отдельного места товаробагажа — она должна быть менее 5 и более 165 кг.

Товаробагаж принимается к перевозке без предъявления билета. Для сдачи к отправке товаробагажом допущенных к перевозке предметов их владелец должен подать начальнику станции письменное заявление с приложением к нему разрешения на вывоз этих предметов. Кроме того, к заявлению прилагаются документы, необходимые для выполнения таможенных и других правил.

При сдаче товаробагажа отправитель должен объявить его ценность. В подтверждение приема товаробагажа к перевозке отправителю выдается товаробагажная квитанция. Срок доставки товаробагажа определяется, во-первых, исходя из скорости перевозки, которая составляет 300 км в сутки. Во-вторых, к расчетному сроку приплюсовываются одни сутки на отправку товаробагажа.

Товаробагаж выдается на станции назначения получателю, указанному в дорожной товаробагажной ведомости, без предъявления им товаробагажной квитанции. Получатель в случае надобности может получить от станции назначения заверенную выписку из дорожной товаробагажной ведомости с необходимыми сведениями.

Если получатель в течение пяти суток не явился за получением товарбагажа, последний считается невостребованным и реализуется в порядке, установленном внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

В соответствии с СМПС железные дороги, осуществляющие перевозок багажа и товаробагажа, несут солидарную ответственность. Ответственность перевозчика наступает за просрочку доставки багажа, товаробагажа за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты или вследствие повреждения их с момента принятия к перевозке до выдачи. При повреждении багажа, сданного без объявления ценности, железная дорога обязана уплатить сумму, на которую понизилась стоимость багажа. В случае повреждения багажа или товаробагажа с объявленной ценностью, она уплачивает возмещение в сумме, составляющей часть объявленной ценности, на которую понизилась стоимость багажа и товаробагажа. При полной или частичной утрате багажа, сданного к перевозке без объявления ценности, железная дорога уплачивает пассажиру действительную стоимость утраченного. Однако она не должна превышать 2 швейцарских франка за каждый недостающий килограмм массы брутто.

Что касается просрочки доставки багажа и товаробагажа, то за каждые сутки просрочки железная дорога обязана уплатить штраф:

— при просрочке доставки багажа — в размере 5% провозной платы, но всего не более 50% ироничной платы;

— при просрочке доставки товаробагажа в размере 1,5% провозной платы, но не более 30% провозной платы.

Соглашением установлен обязательный претензионный порядок рассмотрения споров в связи с перевозкой пассажиров. Право на предъявление претензии принадлежит пассажиру, отправителю или получателю товаробагажа.

Если в претензии указана сумма, составляющая менее 1,5 швейцарских франков по одному проездному билету или по одной отправке багажа или товаробагажа, претензия не подлежит предъявлению.

К претензии должны быть приложены оригиналы проездных и перевоз очных документов, а также коммерческого акта, выданных железной дорогой.

Железная дорога обязана не позднее 180 дней с момента заявления претензии, подтвержденного почтовым штемпелем или датой расписки в ее получении, рассмотреть требования и дать ответ. При полном или частичном признании претензии железная дорога должна уплатить соответствующую сумму.

Право на предъявление иска возникает только после рассмотрения претензии. Иск может быть предъявлен лишь в случае, если железной дорогой не был соблюден срок рассмотрения претензии либо она была отклонена полностью или частично. Исковое заявление предъявляется только в надлежащем суде той страны, железной дороге которой была предъявлена претензия.

Железная дорога также может предъявлять требования и иски к пассажирам и отправителям или получателям товаробагажа о штрафах или возмещении ущерба.

Претензии, иски и требования могут быть заявлены в течение 10 месяцев. Для претензий о просрочке доставки багажа или товаробагажа установлен 30-дневный срок давности.

Литература:

1. Касаткина, А.С. Современное правовое регулирование международных железнодорожных перевозок пассажиров и багажа / А.С. Касаткина // Международное публичное и частное право. - 2013. - N 6. - С. 27 - 31.
2. Холопов, К.В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно надо знать об этом экспортеру К.В. Холопов // Российский внешнеэкономический вестник. - 2016. - N 5. - С. 71 - 81.

Практические задания

1. Свердловская железная дорога приняла к перевозке партию груза. Место назначения - ст. Брно (Чехия). К месту назначения груз прибыл с опозданием на 30 дней. Кроме того, при сдаче груза получателю (чешскому юридическому лицу) было установлено, что часть его пропала. Полагая, что просрочка доставки и утеря части груза произошли по вине российской железной дороги, грузополучатель обратился с иском в Московский Арбитражный суд. Представитель ответчика указал в суде, что истец не использовал досудебные способы урегулирования спора, при передаче груза белорусской железной дороге коммерческий акт не составлялся, срок поставки не был нарушен, так как груз длительное время проходил таможенные проверку и оформление.
   Оцените доводы представителя ответчика и разрешите спор по существу.
2. По договору, заключенному в г. Москва, перевозчик - ОАО «РЖД» обязался доставить груз в пункт назначения - г. Прагу продукцию Солнечногорского стеклозавода. По прибытии груза выяснилось, что товар на 40% уничтожен (разбит). Получателем была заявлена претензия к ОАО «РЖД», на которую перевозчик ответил, что бой произошел не по его вине, а в связи с плохой упаковкой товара грузоотправителем. Грузополучатель обратился в суд с иском к отправителю о взыскании убытков, связанных с поставкой товара ненадлежащего качества.
   Решите спор.

3. При приемке груза, доставленного железной дорогой из Москвы в пункт назначения - на железнодорожную станцию г. Мюнхен, грузополучатель обнаружил повреждение тары. Обратив внимание перевозчика на признак не сохранности груза, он потребовал сделать об этом отметку в накладной. Перевозчик выполнил требование получателя груза и сделал в накладной отметку о том, что тара вручаемого грузополучателю груза повреждена. Суд, куда обратился получатель груза с иском о возмещении причинённого ему перевозчиком убытка вследствие не сохранности груза, отказал в удовлетворении иска.
   Обоснуйте решение суда. Какими соглашениями и конвенциями в сфере регулирования международных ж/д перевозок руководствовался суд?

Тема № 6. Правовое регулирование международных воздушных перевозок

Цель занятия: Дать понятие международной воздушной перевозки, рассмотреть основные источники регулирования международных воздушных перевозок.

Образовательные технологии: *дискуссия* – смысл данного метода состоит в обмене взглядами по конкретной проблеме. Это активный метод, позволяющий научиться отстаивать свое мнение и слушать других. Спор, дискуссия рождает мысль, активизирует мышление, а в учебной дискуссии к тому же обеспечивает сознательное усвоение учебного материала как продукта мыслительной его проработки.

Вопросы для обсуждения:

1. Понятие, особенности, источники международных воздушных перевозок.
2. Регламентация коммерческих прав или «свобод воздуха».
3. Договор воздушной перевозки: понятие, форма, содержание.
4. Характеристика и особенности международных воздушных перевозок пассажиров.
5. Международно-правовое регулирование международных воздушных перевоз груза.

6. Общие положения об ответственности при международных перевозках пассажиров и багажа.

7. Агенты или служащие перевозчика, как субъекты ответственности при международных воздушных перевозках.

8. Ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров.

9. Ответственность за не сохранность груза, багажа и задержку при перевозке.

10. Страхование ответственности перевозчика.

11. Российское законодательство в условиях применения международных конвенций.

12. Договор международной воздушной перевозки.

13. Заслушивание докладов и просмотр презентаций по вопросам темы.

14. Обсуждение выступлений.

15. Проверка знаний основной терминологии по теме:

- Свободы воздуха;
- Авиагрузовая накладная;
- Чартерная перевозка;
- Страхование

16. Выполнение практических заданий.

17. Подведение итогов темы.

Учебные материалы к теме

6.1. Понятие, особенности и классификация международных воздушных перевозок

Международные воздушные перевозки занимают особое место среди внешнеторговых перевозок. Уступая в объемах перевозок другим видам транспорта, международные перевозки воздушным транспортом выгодно отличаются от них по другим показателям. Основные преимущества международной воздушной перевозки заключаются в оперативности доставки, которая обусловлена высокими скоростными характеристиками полетов; значительном сокращении расстояния между пунктами маршрутов за счёт отсутствия влияния на них рельефа

местности; возможности выбора альтернативных маршрутов; разнообразии рейсов; возможности оперативного реагирования на изменение спроса на направления и виды перевозок.

Все указанные преимущества позволяют международным воздушным перевозкам занять свою нишу на международном рынке транспортных услуг. На международных линиях воздушным транспортом осуществляется перевозка дорогостоящих грузов, грузов незначительной массы и ограниченных габаритов на дальние расстояния, грузов, обладающих уникальными качествами, в том числе редчайшие образцы фауны и флоры, скоропортящиеся и опасные грузы, коллекции, деньги и ценные бумаги, драгоценности.

Практически неограниченные возможности воздушного транспорта по установлению воздушных мостов между всеми континентами планеты, специфические технические и эксплуатационные характеристики воздушных судов обусловили ряд принципиальных особенностей международных воздушных перевозок. Они касаются организационно-технических аспектов обеспечения деятельности воздушного транспорта, правовой системы регулирования порядка использования воздушного пространства, эксплуатации воздушных судов. Эти особенности связаны также с характеров международных воздушных перевозок, выработкой условий договоров перевозки грузов, и унификацией транспортной документации, функционирования системы продажи перевозок, установлением правил и процедур международных воздушных сообщений [1, 11].

Международная воздушная перевозка является разновидностью международных полетов, которые определяются как полёты воздушных судов в воздушном пространстве более чем одного государства. Определение международной воздушной перевозки сформулировано в Варшавской конвенции 1929 г. и Монреальской конвенции 1999 г. Это перевозка, при которой место отправления и место назначения расположены на территории двух государств или на территории одного государства, если предусмотрена остановка (посадка) на территории другого государства.

Международные организации по воздушному транспорту. Для координации действий международных воздушных перевозчиков и обеспечения их необходимой организационно-правовой базой в сере-

дине 40-х годов XX в. были созданы две крупные международные организации по воздушному транспорту: ИКАО и ИАТА, основными функциями которых являются в первую очередь определение направлений стратегического развития международной гражданской авиации и обеспечение эффективного взаимодействия авиакомпаний на рынке международных перевозок, а также подготовка проектов международных договоров в области перевозок воз душным транспортом, унификация авиационно-технических регламентов и процедур, разработка правил перевозки пассажиров и грузов, подготовка проформ транспортных документов, издание методических материалов но статистике деятельности международной гражданской авиации.

В функции международных организаций по воздушному транспорту входит толкование действующих международных источников в области воздушного транспорта, а также решение споров, связанных с его деятельностью путем посредничества и арбитража.

ИКАО является авторитетной структурой, членами которой могут стать государства с согласия ООН. Ее составные части, цели, задачи и полномочия урегулированы Чикагской конвенцией 1944 г.

В качестве основных целей и задач ИКАО Конвенция определяет разработку принципов и методов международной аэронавигации, а также содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта. В рамках этих целей и задач деятельность ИКАО направлена на обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации, поощрения развития воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации. Кроме того, эта международная организация принимает меры к предотвращению экологических потерь, вызванных неразумной конкуренцией, а также способствует безопасности полетов в международной аэронавигации.

Свои полномочия ИКАО реализует через постоянные органы: Ассамблею, Совет и Аэронавигационную комиссию.

ИАТА включает авиакомпании, осуществляющие регулярные международные перевозки под флагами государств — членов ИКАО. Деятельность Ассоциации признана содействовать развитию воздушного транспорта, разработке мер по улучшению экономических результатов коммерческой деятельности авиакомпаний, в том числе определение и

установление уровня тарифов на всех линиях, эксплуатируемых авиакомпаниями – членами ИАТА, анализ издержек авиакомпаний, утверждение расписаний, разработку и утверждение единых правил авиаперевозок, выработку общих стандартов обслуживания пассажиров и грузов, унификацию условий международных воздушных перевозок, унификацию форм перевозочных документов.

В рамках ИАТА действуют семь постоянных комитетов:

1) консультативный по перевозкам;
2) технический;
3) по борьбе с угоном самолетов и хищениями грузов и багажа;
4) юридический;
5) финансовый;
6) конъюнктуры мировых товарных и транспортных рынков;
7) медицинский.

Одно из направлений деятельности ИАТА заключается в разработке и принятии рекомендаций по вопросам организации и условий перевозок, а также по принципам построения тарифов и определения их уровня. Эта и деятельность осуществляется на региональных конференциях по перевозкам, для чего весь мир поделен на три зоны. Первая — Западная, в которую входят все страны Западного полушария. Второй является Евро-Афро-Азиатская зона, включающая страны к западу от Ирана. Третья — Азиатско-Тихоокеанская зона, в состав которой входят также Австралия и Океания.

Классификация международных нормативных источников, регулирующих воздушные перевозки. Нормативная база, регламентирую международные воздушные перевозки, представлена многосторонними конвенциями и соглашениями, двусторонними межправительственными соглашениями и договорами, а также коммерческими соглашениями авиакомпаний [2, 43].

В зависимости от целей и задач нормативные правовые источники, регулирующие международные воздушные перевозки, разделены на пять групп.

Первая группа включает источники, регламентирующие порядок использования воздушного пространства. Они закрепляют коммерческие права в области воздушных перевозок. В состав этой группы входят соглашения о транзите по международным воздушным линиям 1944 г. и Соглашение о международном воздушном транспорте 1944 г.

Ко второй группе относятся источники, регулирующие осуществление воздушной навигации, ее принципы, техническое обслуживание воздушных судов, обеспечение воздушной безопасности. К ней относятся Чикагская конвенция 1944 г,, межправительственные соглашения о воздушных сообщениях, а также коммерческие соглашения авиакомпаний.

Третья группа источников регулирует организацию и осущест вление воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов. К ним относятся: Варшавская конвенция 1929 г., Протокол о поправках к Варшавской конвенции, подписанный в Гааге 28 сентября 1955 г. (Гаагский протокол), Гвадалахарская конвенция 1961 г.

Четвертая группа состоит из проформ международной авианакладной, тарифов Евросоюза при перевозке пассажиров.

Пятая группа — внутреннее законодательство, регулирующее между народные полеты и общие вопросы международной воздушной перевозки.

В Российской Федерации основным внутренним источником, затрагивающим международные воздушные перевозки, является ВК РФ.

6.2. Регламентация коммерческих прав авиакомпаний. Две «свободы воздуха», закрепленные Соглашением о транзите по международным воздушным линиям 1944 г.

При осуществлении международных воздушных перевозок на первое место выходят вопросы о правах перевозчиков на полеты над территорией иностранных государств, об их действиях в связи с перевозками пассажиров, багажа, грузов, о возможностях активного осуществления операций в аэропортах иностранных государств, и том числе промежуточных на воздушных маршрутах, а также конечных.

Речь идет о так называемых коммерческих правах авиакомпаний. Они подразделяются на семь основных групп, именуемых «свободами воздуха».

Первая «свобода воздуха» заключается в праве пролета над территорией иностранного государства. Она дает воздушным судам авиакомпаний иностранных государств право свободного пролета транзитом (без посадки) над территорией другого государства. Реализация этого права согласовывается с этим государством, сам перелет осуществляется в пределах выделенного воздушного коридора [3, с. 187].

Вторая «свобода воздуха» дает право производить на территории иностранного государства посадку в некоммерческих целях. Суть ее сводится к предоставлению иностранным перевозчикам при транзитном полете через территорию иностранного государства возможности осуществить посадку на транзитной территории для выполнения действий некоммерческого характера. Такими действиями могут быть техническое обслуживание воздушного судна, его мелкий ремонт, заправка топливом и т.п.

Пять «свобод воздуха», закрепленные Соглашением о международном воздушном транспорте. Третья «свобода воздуха» состоит в предоставлении права перевозчику высаживать на территории иностранного государства пассажиров, выгружать почту, грузы, взятые на территории государства воздушного перевозчика. Следовательно, она дает право иностранным авиакомпаниям повышать эффективность международных перевозок, обеспечивать максимальную загруженность воздушных судов на первом этапе полета.

Повышению эффективности международных воздушных перевозок служит и четвертая «свобода воздуха». Суть её сводится к закреплению права перевозчика брать на территории другой страны почту, пассажиров, грузы для перевозки на территорию государства авиакомпании, к которой перевозчик принадлежит.

Пятая «свобода воздуха» дает право перевозчику брать пассажиров, почту и грузы назначением на территорию любого третьего государства, а также высаживать пассажиров, выгружать почту и грузы, следующие по территории таких третьих государств.

Шестая «свобода воздуха» означает право воздушного перевозчика выполнять полеты с территории другого государства транзитом через воздушное пространство своей страны.

Седьмая «свобода воздуха» предоставляет воздушному перевозчику право не использовать при осуществлении полета из одного иностранного государства в другое воздушное пространство своей страны.

Среди перечисленных «свобод воздуха» наиболее распространенным является взаимное предоставление сторонами пятой «свободы воздуха».

Перечисленные «свободы воздуха» обычно находят закрепление в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении, в которых стороны определяют объемы коммерческих прав с учетом общих интересов и возможностей.

6.3. Чикагская конвенция о международной гражданской авиации

Принципы воздушной навигации. Чикагская конвенция 1944 г. была принята для закрепления организации линий воздушных сообще ний и установления правового режима использования воздушного пространства для международных перевозок. В этом нормативном правовом акте нашли отражение важнейшие принципы воздушной навигации, заключающиеся в признании полного и исключительного суверенитета в отношении воздушного пространства над его сухопутной территорией, а также в соблюдении маршрутов следования воздушных судов.

Ведущая роль среди них принадлежит принципу признания полного и исключительного суверенитета государства в отношении воздушно пространства над его сухопутной и водной территорией. Без разрешения соответствующих компетентных органов государства невозможно пересечение его воздушного пространства. Разрешение может быть выдано на постоянные (для регулярных линий) и разовые (чартерные) перевозки [4, 63].

Вместе с тем каждое государство вправе, исходя из соображений безопасности, запретить полеты над определенными зонами.

С принципом государственного суверенитета на воздушное пространство неразрывно связан принцип соблюдения маршрутов следования воздушных гудов. В соответствии с ним государства устанавливают в воздушном пространстве специальные воздушные коридоры, в пределах которых могут осуществляться международные перевозки. Такие коридоры имеют ограничения по высоте и ширине.

Регламентация требований к полетом, бортовой документации, предоставлению отчетов о перевозках, доходах и расходах. Специальные главы Чикагской конвенции 1944 г. посвящены регламентации вопросов, касающихся порядка выполнения полетов над территорией договаривающихся государств, допуска на территорию государств и отправления с их территории пассажиров, экипажей, грузов и воздуш-

ных судов, требований к регистрации воздушных судов и бортовой документации, аэропортовых и иных сборов, мер содействия аэронавигации, функционирования аэропортов и обслуживания в них воздушных судов, порядка разрешения споров.

В Конвенции дается классификация видов воздушных полетов на нерегулярные, регулярные и каботажные. Закреплено важное требование к командирам воздушных судов — строго соблюдать действующие в иностранном государстве правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования.

В главе «Условия, подлежащие соблюдению в отношении воздушных судов» содержится перечень обязательных документов, которые должны находиться на борту воздушного судна. К ним относятся:

— свидетельство о регистрации судна;

— удостоверение о его годности к полетам;

— соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа;

— бортовой журнал;

— разрешение на бортовую радиостанцию;

— список фамилий пассажиров с указанием пунктов отправления и назначения;

— манифест и подробные декларации на груз.

Установлены ограничения в отношении грузов, право на запрет использования фотографической аппаратуры на борту воздушного судна.

Особое внимание уделено обеспечению максимально допустимой степени единообразия правил, стандартов и процедур, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс, вспомогательных служб. С этой целью Конвенция возложила на ИКАО обязанность по мере необходимости корректировать международные стандарты, касающиеся систем связи и аэронавигационных средств, характеристик аэропортов и посадочных площадок, правил полетов и практики управления воздушным движением, присвоения квалификации летному составу и техническому персоналу, годности воздушного судна к полетам, регистрации и идентификации воздушных судов, сбора метеорологической информации и обмена ею, бортовых журналов, аэронавигационных карт и схем, таможенных и иммиграционных процедур.

Вторая часть Чикагской конвенции посвящена учреждению ИКАО, определению ее целей, задач и структуры.

Третья часть Конвенции регулирует отношения в сфере международного воздушного транспорта. В ней закреплено положение о представлении авиапредприятиями государств — участников Конвенции в Совет ИКАО отчетов о перевозках и статистики по расходам и доходам.

Конвенция содержит рекомендации относительно усовершенствования аэропортов и аэронавигационных систем, в том числе средств радио- и метеорологического обслуживания, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных сообщений.

Регламентируется организация совместной эксплуатации воздушных сообщений на любых маршрутах и в любых районах. Имеется в виду создание авиатранспортных организаций совместной эксплуатации или международных эксплуатационных агентств и объединение в пул их воздушных линий.

Положения Чикагской конвенции 1944 г. не являются императивными. Однако на практике ее основные положения применяются странами-участницами без каких-либо существенных отклонений.

6.4. Варшавская правовая система

Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Вопросы организации линий воздушных перевозок выполняют служебную роль по отношению к перевозкам пассажиров, багажа и грузов. Международные перевозки воздушным транспортом регулируются рядом международных соглашений, конвенций, протоколов, именуемых Варшавской правовой системой.

Варшавскую правовую систему, регулирующую международную воздушную перевозку, составляют Варшавская конвенция 1929 г., Гаагский протокол 1955 г., Гвадалахарская конвенция 1961 г.

Основным среди перечисленных источников является Варшавская конвенция, нормы которой носят императивный характер. Ее действие распространяется на международные перевозки при условии, что места отправления и назначения находятся либо на территории двух государств, являющихся участниками Конвенции, либо на территории одного государства – участника Конвенции с предусмотренной остановкой на территории другого государства.

Поскольку в 1955 г. Гаагским протоколом в Варшавскую конвенцию был внесены некоторые изменения, ее положения рассматриваются с учетом поправок Протокола.

В Концепции закреплены требования к перевозочным документам, положения, касающиеся комбинированных (в прямом смешанном сообщен перевозок, ответственности перевозчика.

Большое значение имеет регламентация отдельных видов перевозочных документов, к каковым Конвенция относит:

— для перевозки пассажиров — проездной билет;

— для перевозки багажа — багажная квитанция;

— для перевозки грузов — воздушно-перевозочный документ.

Проездной билет на места отправления и назначения, а в случае остановок в другом государстве — указание как минимум одной такой остановки. Этот документ является доказательством заключения договора перевозки пассажира и его условий., отсутствие, неправильность его оформления, утеря билета не влияет на существование, ни на действительность договора перевозки.

В багажной квитанции, если она не объединена с проездным билетом или не включена в него, указывается место отправления и место назначения багажа. Она выдается при перевозке зарегистрированного багажа и является доказательством его регистрации и условий договора перевозки. Так же как и в случае с проездным билетом, отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияют на существование и на действительность договора перевозки багажа.

Что касается формы договора перевозки груза, то Варшавская конвенция содержит требования к отдельным реквизитам, но сам документ не называет, а именует его «воздушно-перевозочным документом». В соответствии с Конвенцией документ, которым оформляется перевозка груза, состоит из трех подлинных экземпляров и вручается вместе с грузом. При чем первый экземпляр имеет отметку «для перевозчика» и подписывается отправителем. Второй с отметкой «для получателя» подписывается отправителем, а также перевозчиком и следует с грузом. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии груза.

Содержанием воздушно-перевозочного документа, которым оформляется перевозка груза, являются сведения, включающие место отправления груза и место его назначения, данные о массе, размере,

количестве, об объеме и о состоянии груза, сведения об упаковке, о числе мест.

Так же как и в случае с проездным билетом, относительно воздушно перевозочного документа действует правило, согласно которому его отсутствие, неправильность оформления или утеря не влияет ни на существование, ни на действительность договора перевозки.

В Варшавской конвенции не урегулированы вопросы, касающиеся названия, структуры и полного набора реквизитов воздушно-перевозочного документа и ответственности за его оформление. Этот пробел восполнила ИАТА, которая придала данному документу статус воздушной накладной. Отправитель груза отвечает за правильность и полноту внесенных в накладную данных. Он несет ответственность за вред, причиненный перевозчику или любым другим лицам, перед которыми перевозчик ответственен, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных в воздушной накладной.

Кроме накладной отправитель должен подготовить и присоединить к ней документы, которые необходимы для выполнения таможенных, полицейских и иных формальностей. Он ответственен за убытки, причиненные отсутствием, недостаточностью указанных документов или неправильностью содержащихся в них сведений.

Варшавская конвенция 1929 г. закрепляет права и обязанности отправителя, перевозчика и получателя груза. Права отправителя, касающееся предъявленного для перевозки груза, представлены в Конвенции совокупностью нормативно закрепленных возможностей, связанных с распоряжением грузом, изъятием его у перевозчика на аэродромах отправления и назначения, дачей указания о выдаче его на месте назначения или в пути следования иному лицу либо о возвращении груза на аэродром отправления.

Среди обязанностей перевозчика Конвенцией выделяются следующие: при невозможности выполнения указаний отправителя перевозчик должен уведомить его об этом, а также обязан немедленно известить получателя о прибытии груза.

Что касается получателя, то согласно Конвенции он вправе требовать от перевозчика с момента прибытия груза на место назначения передачи ему воздушной накладной и выдачи груза.

В Конвенции не урегулирован принципиальный вопрос о сроках доставки груза в пункт назначения. Поэтому на практике отправитель

груза фактически лишен возможности взыскивать с перевозчика штрафы за нарушение сроков доставки. Реально это можно сделать только в случае, когда срок доставки включен в договор в качестве одного из условий и зафиксирован в накладной.

Конвенция в специальной главе регулирует вопросы ответственности перевозчика, которая наступает за вред, причиненный уничтожением, поте рей или повреждением багажа или груза, а также вследствие опоздания при перевозке пассажира, багажа, груза.

Ответственность перевозчика наступает при наличии вины. Он не несет ответственности, если докажет, что им были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что невозможно было их принять, Кроме того, перевозчик освобождается от ответственности, если вред причинен неправомерными действиями самого потерпевшего.

Варшавская конвенция 1929 г. устанавливает ограниченную ответственность перевозчика при перевозке груза: при несохранности груза ответственность ограничивается 250 франками за 1 килограмм.

Период ответственности перевозчика за вред, причиненный пассажиру согласно Варшавской конвенции 1929 г. — срок, в течение которого пассажир находится на борту воздушного судна или во время различных операций при посадке и высадке. Ответственность ограничивается суммой в 250 тыс. франков. Однако стороны могут заключить специальное соглашение и установить более высокий предел ответственности.

В Конвенции закреплено важное положение, в соответствии с которым любые договоренности сторон об освобождении перевозчика от ответственности или о снижении предела его ответственности являются недействительными и не порождают никаких правовых последствий.

Варшавская конвенция установила обязательный претензионный порядок рассмотрения споров. Определены сроки предъявления претензий. В случае причинения вреда, вызванного несохранностью или повреждением багажа, этот срок составляет семь дней с момента его получения. Что касается груза, то срок предъявления претензии рана 14 дням.

В случае несвоевременной доставки багажа или груза претензия должна быть предъявлена не позднее, чем через 21 день с момента, когда они должны быть переданы получателю. Исковое производство возбуждается лишь при возражении перевозчика на претензию. Такое решение перевозчика должно быть оформлено в письменном виде. Это может быть оговорка на перевозочном документе — воздушной накладной или отдельный письменный документ.

Перевозчик может удовлетворить претензию. В этом случае иск против него не принимается. Возражение перевозчика направляется заявителю претензии в установленный срок.

Что касается искового производства, то существенными его моментами, нашедшими отражение в Конвенции, являются определение места подачи иска, процедура его рассмотрения и сроки исковой давности.

Место подачи иска определяется истцом. Это может быть суд государства одной из сторон либо суд государства перевозчика или места нахождения его конторы, посредством которой был заключен договор перевозки. Кроме того, им может быть суд государства места назначения.

Процедура искового производства определяется законодательством государства, суд которого рассматривает иск.

По Конвенции срок исковой давности равен двум годам с момента при бытия судна в место назначения, или со дня, когда судно должно прибыть и место назначения, или с момента остановки перевозки.

Монреальский протокол № 4. Развитие вычислительной техники и появление возможности ее использования при оформлении транспортных документов стали одной из причин принятия 25 сентября 1975 г. Монреальского протокола № 4, которым были внесены некоторые изменения и дополнения в Варшавскую конвенцию 1929 г.

Во-первых, Протокол ввел правила применения при грузовых воз душных перевозках электронно-вычислительных устройств. Суть этих правил сводится к отказу от использования авиагрузовых накладных на бумажном носителе информации и замене их электронными запися ми, содержащими необходимые сведения о грузе и его перевозке. В этом случае по требованию грузоотправителя ему выдается квитанция на груз.

Во-вторых, принцип ответственности авиаперевозчика за несохранность груза согласно Монреальскому протоколу № 4 состоит в том, что ответственность наступает независимо от его вины. В соответствии с Протоколом авиаперевозчик не несет ответственности только в случае, если докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли и результате присущего грузу дефекта, качества или порока, неправильной упаковки, а также акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

Что касается такого нарушения авиаперевозчиком обязательства, как просрочка доставки груза, то Монреальский протокол сохранил действие принципа ответственности за вину.

Третьей новацией этого международного правового источника явилось введение расчетных единиц Международного валютного фонда при исчислении пределов ответственности авиаперевозчика.

Четвертое важное положение Монреальского протокола заключается в том, что хотя он и не изменил пределы ответственности авиаперевозчика, установленные Варшавской конвенцией, по признал их максимальными для всех случаев.

Гвадалахарская конвенция 1961 г. В практике международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов все более широкое распространение поучают чартерные перевозки. Авиакомпании представляют для таких перевозок на время судно в порядке фрахтования. Его передача оформляется договором фрахтования воздушного судна (воздушный чартер).

Такая договорная форма активно используется для перевозок туристов. Создаются специальные авиакомпании, которые, не-являясь членами ИАТА, участвуют в такого рода перевозках. Для того чтобы они имели соответствующие гарантии, и прежде всего гарантию на ограниченную ответственность за причиненный вред, следовало нормативно урегулировать эти вопросы.

Кроме того, осуществление чартерных перевозок потребовало регламентации их организации, упорядочения правовой процедуры осуществления таких перевозок, а также отношений между перевозчиком и появившимся новым участником перевозочного процесса — фактическим перевозчиком, установления их ответственности.

Между тем в источниках Варшавской системы положения о чартерных перевозках регламентации не нашли. С целью восполнения этого пробела была принята Гвадалахарская конвенция 1961 г.

Конвенция закрепила понятие «фактический перевозчик». Это лицо, не являющееся перевозчиком по договору, но уполномоченное им осуществить перевозку, подпадающую под действие Варшавской конвенции 1929 г. и Гаагского протокола. Из определения следует, что фактический перевозчик — это авиакомпания, предоставляющая воздушное судно грузовладельцу по договору чартера, аренды или по иному правовому основанию.

Важнейшие положения Гвадалахарской конвенции 1961 г. заключаются в следующем. Во-первых, перевозчик по договору и фактический перевоз чик подпадают под действие Варшавской конвенции. Во-вторых, действии фактического перевозчика признаются действиями перевозчика по договору и наоборот. В-третьих, все распоряжения и претензии грузовладельца могут быть обращены как к перевозчику по договору, так и к фактическому перевозчику.

Что касается исков, то они могут предъявляться по выбору либо к фактическому перевозчику, либо к перевозчику по договору, либо к обоим вместе. При этом в отношении перевозчика по договору дей ствует юрисдикция, установленная Варшавской конвенцией. К фак тическому же перевозчику иск может быть предъявлен в суде по его местожительству либо в суде по местонахождению его главного управления.

В Гвадалахарской конвенции подчеркивается, что она не затрагивает права и обязанности фактического перевозчика и перевозчика, заключившего договор перевозки. Из этого следует, что условия взаимоотношений между ними должны определяться на основании заключенного ими договора чартера или аренды и применяемого к нему национального законодательства.

6.5. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. (Монреальская конвенция)

Причины и цели принятия Монреальской конвенции 1999 г. Данная Конвенция является последним по времени принятия международным источником такого уровня, регулирующим воздушные перевозки

пассажиров, багажа и грузов. Этот международный правовой акт вступил в силу в 2003 г.

В Конвенции сформулированы причины и цели ее принятия. Главными причинами являются:

1) недостаточная упорядоченность использования воздушного пространства при осуществлении международных воздушных перевозок в соответствии с принципами и целями Чикагской конвенции 1944 г.;

2) разобщенность и несовершенство правовых документов Варшавской правовой системы, представленной Варшавской конвенцией 1929 г. и связанными с ней другими правовыми актами (Гаагским протоколом 1955 г., Гвадалахарской конвенцией 1961 г.);

3) недостаточная упорядоченность правовой базы международного частного воздушного права;

4) слабая защита интересов потребителей при международных воздушных перевозках.

Перечисленные причины принятия Монреальской конвенции определяют цели ее принятия, к каковым относятся:

— обеспечение беспрепятственного передвижения пассажиров, багажа и грузов при осуществлении международных воздушных перевозок путем использования воздушного пространства над территорией иностранных государств, эффективного действия международного правового института «свобод воздуха». Конвенция подтверждает приверженность к гарантированному беспрепятственному осуществлению воздушных перевозок над территориями иностранных государств;

— модернизация и консолидация Варшавской правовой системы;

— дальнейшая гармонизация и кодификация некоторых правил международной воздушной перевозки, касающихся важнейших вопросов организации и осуществления перевозочного процесса.

Речь идет в первую очередь об оформлении транспортных документов и их доказательной силе, о правах и обязанностях перевозчика по договору и фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя, об ответственности сторон по договору перевозки, основаниях для исков, о юрисдикции, об арбитраже, исковой давности и о некоторых других вопросах;

— обеспечение справедливой компенсации вреда, причиненного потребителям при международных воздушных перевозках, на основе принципа наиболее полного его возмещения.

Как указано в п.1 ст. 1 Конвенции, ее положения применяются при всякой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение с использованием воздушного судна, а также к бес платным перевозкам, осуществляемым авиатранспортным предприятием посредством воздушного судна.

Основные положения Монреальской конвенции 1999 г. В Конвенции уточнено понятие международной перевозки. Она определяется как перс возка, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеется или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств — участников Конвенции, либо на территории одного и того же государства — участника Конвенции, если при о том согласованная остановка предусмотрена на территории другого гост царства, даже если это государство не является участником Конвенции.

Как видно, определение содержит по сути две самостоятельные части трактовки понятия международной перевозки. Первая увязана с расположением места отправления и места назначения на территории двух государств. Вторая допускает расположение этих мест на территории одного государства, но с обязательным условием остановки в процессе перевозку па территории другого государства.

В Монреальской конвенции закреплен новый подход к определена характера перевозки, осуществляемой последовательно несколькими перевозчиками, если она рассматривается сторонами как одна операция. В соответствии с п. 3 ст. 1 Конвенции такая перевозка не теряет силу международной независимо от того, «была ли она заключена в виде од т а договора или ряда договоров», причем на ее характер не влияет даже фактор выполнения одного или нескольких из них полностью на территории одного и того же государства.

В гл. 2 Монреальский конвенции регулируются вопросы документации, оформляемой при международной воздушной перевозке пассажиров, багажа и грузов, а также права и обязанности сторон договора перевозки.

При пассажирских перевозках в качестве документа выдается индивидуальный или групповой документ. В п. 2 ст. 3 Конвенции содержится важное положение о возможности использования вместо указанных доку ментов любых других средств, сохраняющих запись информации, обычно содержащейся в билете пассажира. Имеется в виду в

первую очередь использование электронно-вычислительной техники. В этих случаях пере возчик обязан предложить пассажиру письменное изложение информации, сохраненной таким способом.

Что касается багажа, то перевозчик предоставляет пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа.

Перевозка груза оформляется авиагрузовой накладной. Как и в случае с перевозкой пассажира, вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. В этом случае перевозчик по просьбе отправителя выдает ему квитанцию на груз, которая позволяет опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой этими другими средствами.

Конвенция подтвердила закрепленные в предыдущих международных источниках положения о составлении отправителем авиагрузовой накладной в трех подлинных экземплярах, о порядке их подписания и распределения между участниками перевозочного процесса.

Новацией является положение о том, что в случае составления авиагрузовой накладной по просьбе отправителя перевозчиком последний рассматривается как действующий от имени отправителя с вытекающими отсюда правовыми последствиями.

К документации, сопровождающей перевозку грузов и касающейся его характеристики, относятся документы, которые установлены таможенными, полицейскими и аналогичными государственными органами. Обязанности по их предоставлению возлагаются на отправителя. Статья 6 Конвенции закрепляет принципиальное положение, согласно которому указанная ситуация с предоставлением необходимых документов не создает для перевозчика каких-либо обязательств или ответственности.

Монреальской конвенцией 1999 г. урегулирован вопрос о документации при перевозке нескольких мест. В тех случаях, когда отправитель предъявляет для перевозки груза более одного места, перевозчик имеет право требовать от отправителя составления отдельной авиагрузовой накладной и каждое грузовое место.

При несоблюдении требований к документации отправитель несет ответственность. Во-первых, он отвечает за правильность сведений и заявлений, касающихся груза, внесенных им или от его имени в

авиагрузовую накладную или представленных им или от его имени перевозчику для внесения в квитанцию на груз или для включения в запись, сохраняемую другими средствами, предусмотренными Конвенцией. Во-вторых, отправитель несет ответственность за любой вред, который тому причинен вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, представленных им, отправителем или от его имени в документации.

За правильность сведений в транспортной документации Конвенцией возложена ответственность и на перевозчика, в частности, если вследствие внесенных им в квитанцию на груз или в запись о перевозке, сохраняемую другими средствами, неправильных, неточных или неполных сведений отправителю причинен любой вред.

В Монреальской конвенции акцентируется внимание на доказательственной силе транспортной документации. Так, авиагрузовая накладная и квитанция на груз являются свидетельством заключения договора, принятия груза к перевозке и зафиксированных в них условий перевозки. Указанные в авиагрузовой накладной или квитанции на груз сведения о его массе, размерах и упаковке, а также о числе мест являются свидетельством сообщения данных. Вместе с тем, как указано в п. 2 ст. 11 Конвенции, сведения о количестве, об объеме и о состоянии груза не служат доказательством против перевозчика. Исключение составляют случаи, когда перевозчиком произведена проверка перечисленных данных на груз в присутствии от правителя с указанием об этом в авиагрузовой накладной или квитанции па груз или когда такие случаи касаются очевидного состояния груза.

Ряд статей гл. 2 Конвенции регулируют отдельные права и обязанности сторон договора перевозки груза. Что касается перевозчика, то в этом международном правовом источнике основное внимание уделено его обязанностям. Одной из них является выполнение указаний отправителя, связанных с распоряжением грузом. При невозможности их выполнения перевозчик должен немедленно уведомить об этом отправителя.

Закрепление обязанности перевозчика по выполнению указаний отправителя относительно распоряжения грузом сопряжено с важным положением, в соответствии с которым, если перевозчик, выполняя указание отправителя, не требует представления находящегося у того

экземпляра авиационной накладной или квитанции на груз, он, перевозчик, тем самым принимает на себя, сохраняя право регресса к отправителю, ответственность за любой вред, который может быть причинен законному владельцу этого экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз.

Еще одна обязанность перевозчика состоит в немедленном извещении получателя о прибытии груза в пункт назначения. Ее выполнение имеет большое значение для нормальной процедуры завершения перевозочного процесса.

Конвенция уделяет внимание и отправителю груза, акцентируя внимание не его правах, среди которых детализируется право распоряжаться грузом. Отправитель может забрать его как в аэропорту отправителя, так и в аэропорту назначения, задерживать в ходе перевозки в любом пункте посадки. Он вправо давать указания о выдаче груза в пункте назначения или в ходе перевозки иному лицу, а не первоначально указанному получателю. Более того, отправитель может потребовать возвращения груза в аэропорт отправления.

Право отправителя распоряжаться грузом прекращается в тот момент, когда у получателя возникает право требовать от перевозчика выдачи ему груза., если же получатель отказывается принять груз, отправитель снова приобретает право распоряжения грузом.

Следующее право отправителя связано с обеспечением его необходимой документацией, подтверждающей факт заключения договора перевозки. Он имеет право требовать от перевозчика выдачи ему отдельных квитанций на груз, если вместо авиагрузовой накладной использованы любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке.

Все свои права отправитель осуществляет от собственного имени независимо от того, действует он в своих интересах или в интересах других лиц.

Среди обязанностей отправителя Конвенция особо выделяет предоставление необходимых сведений и документов, которые требуются для выполнения формальностей таможенных, полицейских или других государственных органов, до передачи груза получателю. При этом отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой вред, который причинен ему в результате отсутствия, недостаточности и неправильности таких сведений или документов.

Третий участник перевозочного процесса — получатель груза — наделен правом требовать от перевозчика с момента прибытия груза в пункт назначения его выдачи. Такое право может быть реализовано только после уплаты перевозчику всех причитающихся платежей и полного выполнения условий перевозки.

Еще одна группа прав получателя связана с требованиями о возмеще нии причиненного ущерба в случае признания перевозчиком утраты груза пли, если груз не прибыл в пункт назначения по истечении семидневного срока, со дня, когда он должен был прибыть.

Вторая группа принципиальных вопросов, детально регламентированных в Конвенции, — это вопросы ответственности перевозчика и степени компенсации за причиненный вред. Им посвящена гл. 3 Конвенции, в кото рой прежде всего определены временные рамки ответственности перевозчика. Так, он отвечает за вред, причиненный в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое и вилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке пасса жира.

Аналогичная ситуация наблюдается и в случае вреда, причиненного и связи с уничтожением, утерей или повреждением зарегистрированного багажа. Здесь ответственность также наступает только при условии, что случай, который явился причиной уничтожения, утери и повреждения багажа, произошел на борту воздушного судна или во время любого периода, в течение которого зарегистрированный багаж находился под охраной перевозчика. Лишь в одном случае перевозчик не несет ответственности — если вред явился результатом присущего багажу дефекта, недостатка качества или порока.

Что касается незарегистрированного багажа, включая личные вещи, то перевозчик несет ответственность, если вред причинен по его вине или пол вине его служащих или агентов.

Такой же принцип определения временных рамок ответственности перевозчика применен и в связи с вредом, причиненным в случае уничтожения или повреждения груза. И здесь перевозчик отвечает только при условии, что событие, ставшее причиной вреда, произошло во время воздушной перевозки. В Монреальской конвенции 1999 г. уточняется понятие «период времени воздушной перевозки». Этот пе-

риод не включает в себя никакой наземной, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Однако при этом в п. 4 ст. 18 Конвенции содержится важная оговорка о том, что, если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки груза, любой вред считается следствием события, имевшего места во время воздушной перевозки, с вытекающими из этого правовыми последствиями.

Более того, если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить воздушным путем, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта, такая перевозка считается перевозкой, осуществляемой в период времени воздушной перевозки.

Придавая большое значение вопросу ответственности перевозчика, Конвенция четко определила обстоятельства, при наличии которых он не несет ответственности. К ним относятся:

— присущие грузу дефекты, недостатки качества, пороки;

— неправильная упаковка груза отправителем, его служащими или агентами;

— война или вооруженный конфликт;

— акт органа государственной власти, связанный с ввозом, вывозом или транзитом груза.

Достаточно конкретно сформулирована ответственность перевозчика за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, багажа и груза. Вместе с тем указаны основания, когда перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный вследствие задержки. Их два: 1) если перевозчик докажет, что им и его служащими и агентами приняты все возможные, разумно необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда; 2) если он докажет, что он или его агенты и служащие не могли принять такие меры.

Предусмотрены основания освобождения перевозчика от ответственности при причинении вреда вследствие неправомерных действий отправителя (получателя) груза и пассажира. В ст. 20 Конвенции указано: если перевозчик докажет, что вред был причинен вследствие небрежности неправильного действия или бездействия лица (отправителя или получателя груза), требующего возмещения, он, перевозчик,

полностью или частично освобождается от ответственности перед требующим возмещения лицом.

Что касается освобождении от ответственности перед пассажиром, то в случае, когда требование иным лицом (не пассажиром) в связи со смертью или телесными повреждениями, понесенными последним, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности в той мере, в какой он докажет, что небрежность, другое неправомерное действие этого пассажира причинили вред или способствовали его причинению.

Размер компенсации в случае смерти или телесного повреждения пассажира согласно Монреальской конвенции 1999 г. — сумма, которая не должна превышать 100 тыс. СРД на каждого пассажира. В случае причинения вреда вследствие задержки доставки пассажира ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 4150 СРД.

Установлены пределы ответственности в отношении багажа и груза. Так, при перевозке багажа ответственность перевозчика в случае его уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 СРД в отношении каждого пассажира. Относительно груза действуют следующие нормативы. При уничтожении, утере, повреждении пли задержке доставки груза ответственность перевозчика ограничивается суммой 17 СРД за 1 кг. В случае уничтожения, утери, повреждения или задержки части груза или любого предмета, содержащегося в нем, при определении предела ответственности перевозчика во внимание принимается только общий вес соответствующего места или мест.

Принципиальное положение, нашедшее закрепление в Конвенции, касается пересмотра пределов ответственности. Пересмотр осуществляется каждые пять лет с использованием коэффициента инфляции, который соответствует совокупным темпам инфляции за период времени, прошедший со времени предыдущего пересмотра.

Вопросы юрисдикции и арбитража решаются в Монреальской конвенции следующим образом. Стороны в договоре перевозки груза могут установить, что любой спор, касающийся ответственности перевозчика, под лежит разрешению в арбитраже. Арбитражное разбирательство по выбору истца производится в одном из мест в соответствии

с компетенцией судов. Иск может быть предъявлен в пределах территории одного из государств — участников Конвенции либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту его основного коммерческого предприятия, либо по месту, где он имеет коммерческое предприятие, посредством которого был заключен до говор, либо в суде места назначения перевозки.

Что касается иска, связанного с возмещением вреда, причиненного н результате смерти или телесного повреждения пассажира, то наряду с изложенными вариантами он может быть также предъявлен в суде н.| территории государства — участника Конвенции, в котором пассажир на момент происшествия имел или имеет основное и постоянное место жительства и в которое или из которого перевозчик предоставляет услуги, связанные с воздушной перевозкой пассажиров. срок исковой давности составляет два года. Его отсчет начинается с момента прибытия судна в пункт назначения или со дня, когда воздуш ное судно должно было бы прибыть в пункт назначения, или с момента остновки перевозки.

Отдельная глава Конвенции регулирует вопросы, связанные с понятиями «перевозчик по договору и «фактический перевозчик», их правовым статусом, отношениями между ними.

Перевозчик по договору определяется как лицо, которое в качестве основной стороны заключат договор перевозки с пассажиром или отправителем либо с лицом, действующим от имени пассажира или отправителя. Фактическим же перевозчиком является лицо, которое, будучи уполномоченным перевозчиком по договору, осуществляет всю перевозку или часть ее.

Взаимоотношения между перевозчиком по договору и фактическим перевозчиком строятся на принципе, в соответствии с которым действия или бездействие фактического перевозчика в отношении перевозки считается также действиями или бездействием перевозчика по договору и наоборот.

На этом принципе базируется и вопрос ответственности перевозчика по договору и фактического перевозчика, а также право истца на выбор ответчика. Иск может быть возбужден либо против перевозчика по договору, либо против фактического перевозчика, либо против обоих совместно или в отдельности.

Принятие Монреальской конвенции 1999 г. является шагом вперед в деле гармонизации правовой системы, регулирующей международные воздушные перевозки, а следовательно, упорядоченности международного частною воздушного права, придания ему большей стройности и логичности.

6.6. Постановление (ЕС) № 261/2004 Европейского парламента и Совета ЕС 2004 г.

В феврале 1991 г. Совет ЕС принимает Постановление ЕС № 295/91 которым были установлены Общие правила компенсации при отказе в посадке пассажиров авиатранспорта, летающего по расписанию. Это позволило обеспечить пассажирам защиту в ситуациях, когда против их воли авиаперевозчики отказывают им в посадке. Однако Постановление не касалось авиаперевозок, осуществляемых не по расписанию. Вне сферы защиты остались пассажиры чартерных рейсов, в том числе рейсов, входящих в состав туров с так называемым полным обслуживанием.

Кроме того, незащищенными оказались пассажиры, которые отправлялись из аэропортов третьих стран в страны, входящие в состав ЕС, если полет осуществлялся авиаперевозчиком одной из стран Сообщества. Постановление не коснулось также защиты пассажиров при отмене рейсов или длительной их задержки.

Все это и некоторые другие моменты были учтены в Постановлении № 261/2004 Европейского парламента и Совета ЕС от 11 февраля 2004 г. Этим правовым документом установлены минимальные права для пасажиров воздушного транспорта в случаях, когда:

— им отказывают в посадке против их воли;

— их рейс отменяется;

— их рейс задерживается.

Положения Постановления касаются, во-первых, пассажиров, отправляющихся из аэропортов, расположенных на территории стран— участниц Сообщества, на которые распространяется действие Соглашения об образовании ЕС, и, во-вторых, на пассажиров, отправляющихся из аэропортов, расположенных в третьих странах, в аэропорты, расположенные на территории стран — участниц Сообщества, на которые распространяется действие Соглашения об образовании ЕС, за исключением тех из них, которые получили бонусы или компенсацию,

а также помощь в упомянутых третьих странах, если обслуживающий рейс авиаперевозчик является авиаперевозчиком из страны Сообщества.

При этом в обоих случаях Постановление действует, когда пассажиры: а) имеют подтвержденную бронь на указанный рейс и являются на регистрацию согласно правилам и в период времени, заранее указанный письменно (в том числе в электронной форме) авиаперевозчиком, туроператором или уполномоченным туристическим агентом, а если время не указано, — не позднее чем за 45 минут до времени вылета; либо б) пересаживаются авиаперевозчиком или туроператором с рейса, на который у них была бронь, на другой рейс, вне зависимости от причин пересадки.

В отношении авиаперевозчиков действует правило, согласно которому Постановление касается только авиаперевозчиков, предоставляющих услуги по перевозке пассажирам, на которых распространяются положения этого международного правового акта (п. 5 ст. 3 Постановления).

Постановлением в отдельных статьях регулируются способы защиты пассажиров: 1) при отказе им в посадке; 2) отмене рейса и 3) задержке отправления рейса.

Отказ в посадке. В случае возникновения причин, требующих отказа некоторым пассажирам в посадке, авиаперевозчик должен попытаться выя вить пассажиров, желающих отказаться от своей брони в обмен на дополнительные бонусы на условиях, оговоренных совместно пассажиром и авиа перевозчиком. Указанные добровольцы в дополнение к бонусам получают установленную помощь. В соответствии с п. 1 ст. 8 Постановления авиаперевозчик предлагает пассажирам в качестве такой помощи выбор между:

а) возмещением, которое выплачивается в течение семи дней в размере полной стоимости билета, по цене, по которой он был приобретен, за часть или части несовершенного путешествия и за часть или части совершенного путешествия, если рейс более не служит изначальной цели в соответствии с планом путешествия пассажира, равно как и в случаях, когда это применимо,— за обратный рейс к первому пункту отправления, при первой возможности;

б) альтернативным маршрутом путешествия к окончательному пункту назначения, в сравнимых условиях, в кратчайший срок;

в) альтернативным маршрутом путешествия, в сравнимых условиях, к окончательному пункту назначения в более поздний срок по выбору пассажира, в зависимости от наличия мест на рейсе.

Если пассажирам отказывают в посадке против их воли, авиаперевозчик обязан немедленно компенсировать их неудобства (ст. 7 Постановления).

Размеры компенсации таковы:

— 250 евро для всех полетов на расстояние до 1500 км;

— 400 евро для всех полетов внутри Сообщества и для всех прочих полетов на расстояние от 1500 до 3500 км;

— 600 евро для всех полетов, не относящихся к указанным предыдущим категориям.

Кроме того, авиаперевозчик должен проявить заботу о пассажирах, что выражается в его обязанности предложить пассажирам и обеспечить их бесплатно:

— едой и освежающими напитками в разумном объеме в зависимости от времени ожидания;

— проживанием в гостинице в случаях, когда пассажирам необходимо провести в ожидании одну или более ночей либо необходимо задержаться на время, превышающее изначально запланированное пассажиром;

— транспортировкой из аэропорта в место проживания (в гостиницу ими другое место).

Авиаперевозчик должен также предоставить каждому пассажиру воз пошипеть осуществить два бесплатных телефонных звонка, сообщении по телексу или факсу либо электронных письма.

Отмена рейса. Как указано в ст. 5 Постановления, при отмене рейса пассажиры имеют право, во-первых, на помощь со стороны авиаперевозчика, как и при отказе в посадке, в виде соответствующего возмещении либо альтернативного маршрута. Речь идет о предоставлении пассажирам права выбора между возмещением авиаперевозчиком полной стоимости билета (стоимости несовершенного путешествия) и альтернативным маршрутом путешествия к конечному пункту назначения.

Во-вторых, пассажиры вправе рассчитывать на помощь авиаперевозчика в виде предложения бесплатной еды и освежающих напитков в разумном объеме в зависимости от времени ожидания, а также

двух бесплатных телефонных звонков, сообщений по телексу или факсу либо электронных писем.

В-третьих, в случае пересадки, вследствие которой ожидаемое время отправления нового рейса не менее чем на сутки отстоит от времени, когда планировалось отправление отмененного рейса, пассажиры имеют право на помощь авиаперевозчика в виде предложения бесплатного проживания в гостинице и транспортировки из аэропорта в место проживания.

В случае отмены рейса, как указано в п. 1 ст. 5, пассажиры имеют также право на компенсацию со стороны обслуживающего перевозчика, предусмотренную ст. 7 Постановления. Как видно, эта статья содержит положения, которые распространяются не только на случаи отказа в посадке, но и при отмене рейса. Однако закрепленные в ней положения об обязанности авиаперевозчика выплатить пассажирам компенсацию от 250 до 600 евро в зависимости от расстояния полетов и их осуществления внутри ЕС или за его пределы при отмене рейса не применяются в случаях, когда:

пассажиров проинформировали об отмене рейса по меньшей за две недели до назначенного времени вылета, либо

когда пассажиров проинформировали об отмене рейса в период времени между двумя неделями и семью днями до назначенного вылета и предложили им альтернативный вариант поездки, который предоставляет им отправиться в нужном направлении не более чем за два часа до назначенного времени вылета и прибыть в конченый пункт назначения менее чем на четыре часа позже назначенного времени прибытия, либо

— пассажиров проинформировали об отмене рейса менее чем за семь дней до назначенного времени вылета и предложили им альтернативный вариант поездки, который позволяет им отправиться в нужном направлении не более чем за час до назначенного времени вылета и прибыть в конечный пункт назначения менее чем на два часа позже назначенного времени прибытия.

Кроме того, в соответствии с Постановлением авиаперевозчик не обязан выплачивать указанную компенсацию, если докажет, что отмена была вызвана чрезвычайными обстоятельствами, которых не удалось избежать даже в случае принятия всех возможных мер предосторожности.

Бремя доказывания факта информирования пассажира об отмене рейса и момента информирования ложится на обслуживающего авиаперевозчика.

Задержка рейса. Статья 6 Постановления содержит три варианта помощи, которую должен оказать авиаперевозчик пассажирам при задержке рейса. Первый вариант увязан с временем задержки отправления рейса, расстоянием полета, а также полетом внутри ЕС или за его пределы. Он сформулирован следующим образом: когда у обслуживающего авиаперевозчика имеется веская причина ожидать задержки отправления рейса по отношению к назначенному времени отправления:

— на два часа или более в случае полетов на расстояние 1500 км пли менее, либо — на три часа или более для всех полетов внутри Сообщества на расстояние более 1500 км и для всех прочих полетов на расстояние от 1500 до 3500 км, либо — на четыре часа или более для всех полетов, не относящихся к предыдущим двум категориям, он (перевозчик) должен предложить пассажирам неоплатные еду и освежающие напитки в разумном объеме в зависимости от времени ожидания, а также два бесплатных телефонных звонка, сообщения по телексу или факсу либо электронных письма.

Второй вариант касается случаев, когда у обслуживающего авиаперевозчика имеется веская причина ожидать, что время отлета откладывается но меньшей мере на сутки по отношению к ранее объявленному времени. Это обязывает авиаперевозчика предложить пассажирам бесплатное проживание в гостинице и бесплатную транспортировку из аэропорта в место проживания (гостиницу или другое место).

Третий вариант определяет действия авиаперевозчика, когда задержка рейса уже реально составляет пять часов. В этой ситуации авиаперевозчик должен возместить пассажирам полную стоимость билета по цене, по которой он был приобретен.

Применительно к любому варианту помощь пассажирам должна быть предложена авиаперевозчиком на протяжении установленных соответствующих временных рамок.

Кроме возложения на авиаперевозчика обязанностей при отказе в посадке, отмене рейса и задержке рейса Правила регулируют вопросы о последствиях повышения или понижения класса обслуживания пассажиров. Если авиаперевозчик помещает пассажира классом выше того, в который был приобретен билет, он не имеет прав требовать доплаты

за обслуживание. В случае же, когда авиаперевозчик перемещает пассажира классом ниже того, в который был приобретен билет, он обязан в течение семи дней возместить пассажиру сумму, размер которой зависит от расстояния полета, а также от того, осуществляется полет внутри ЕС или за его пределы. В Правилах закреплены следующие варианты выплаты:

— 30% стоимости билета для всех полетов на расстояние в 1500 км и менее;

— 50% стоимости билета для всех полетов внутри сообщества на расстояние более 1500 км, за исключением полетов между европейской территорией стран — участниц ЕС и заморскими департаментами Франции, и для всех прочих полетов на расстояние от 1500 до 3500 км;

— 75% стоимости билета для всех полетов, не относящихся к указанным двум вариантам.

В целях обеспечения реализации пассажирами своих прав при отказе им в посадке, отмене рейса и задержке рейса Правила возлагают на авиаперевозчика обязанность по доведению до них информации о таких правилах. В частности, авиаперевозчик обязан обеспечить, чтобы рядом со стойкой регистрации имелось разборчиво написанное объявление о правах пассажира при указанных нарушениях требовать на стойке регистрации или у выхода на посадку текст с изложением его прав и особенно касающихся компенсации и помощи.

Кроме того, авиаперевозчик, отказывающий в посадке или отменяющий рейс, обязан обеспечить всех пассажиров, которых касаются эти действия письменным уведомлением, в котором изложены правила компенсация и помощи в соответствии с Постановлением ЕС. Аналогичное уведомление должно также предоставляться каждому пассажиру, которого затронула задержка рейса на два и более часа. И наконец, пассажирам следует предоставлять в письменной форме контактную информацию органа страны — участницы Постановления ЕС, ведающего его выполнением.

Обязательства авиаперевозчика по отношению к пассажирам, закрепленные в Постановлении ЕС, не могут быть ограничены или отменены, в том числе в порядке частичной отмены или путем включения ограничивающей статьи в договор перевозки (п. 1 ст. 15 Постановления ЕС). В случае нас нарушения этого положения, а также неполучения пассажиром информации о своих правах, в силу чего соглашается

на компенсацию в меньшем размере, чем положено согласно Постановлению ЕС, он имеет право по данному поводу обратиться в компетентный суд или иной орган для получения дополнительной компенсации.

В Постановлении ЕС урегулирован вопрос о праве взыскания в порядке регресса, которое распространяется не только па авиаперевозчика, но и ни туроператора или иное лицо, с которым он находится в договорных отношениях. Так. В ст. 13 указано, что ни одно из положений данного Постановления ЕС не может быть истолковано, как ограничивающее право авиаперевозчика требовать компенсации ущерба от туроператора ли иного лица, с которым он заключает контракт. Вместе с тем ни одно положение Постановления ЕС не может быть истолковано как ограничивающее право туроператора или третьего лица, находящегося в контрактных отношениях с авиаперевозчиком, требовать от него возмещения ущерба либо компенсации в соответствии с применимым правом и соответствующими законами.

Санкции за нарушения положений Постановления ЕС в нем не конкретизированы, но, как указано в ст. 16, они должны быть эффективными.

Для обеспечения соблюдения Постановления ЕС на каждую страну — участницу ЕС возложена обязанность выделить руководящий орган, который будет ведать его выполнением по отношению к полетам, производящимся из аэропортов, находящихся на территории данной страны, а также полетам в данные аэропорты из третьих стран. При этом в случае необходимости указанный орган должен принимать меры для обеспечения соблюдения прав пассажиров.

Литература:

1. Аксаментов, О.И. Об ответственности воздушного перевозчика в связи с присоединением Российской Федерации к Монреальской конвенции 1999 года / О.И. Аксаментов // Транспортное право. – 2013. - №3. – С.9-12.
2. Багляриду, М.Ф. Новеллы российского правового регулирования ответственности за неимущественный вред, причиненный пассажиру при международной воздушной перевозке / М.Ф. Багляриду // Современное право. - 2018. -N 7-8. - С. 40 - 44.

3. Остроумов, Н.Н. Правовой режим международных воздушных перевозок: монография. / Н.Н. Остроумов. М.: Статут. - 2015. – 396 с.
4. Сафонова, А.Е. Ответственность перевозчика в договоре международной воздушной перевозки /А.Е. Сафонова // Вестник арбитражной практики. - 2020. - N 2. - С. 62 - 66.

Практические задания

1. Грузоотправитель - компания «Калипсо» заключила с компанией «Мега» договор перевозки грузов. В соответствии с условиями договор воздушный перевозчик взял на себя обязательство доставить 500 кг груза из аэропорта Домодедово в аэропорт Элефтериос Венизелос, Афины. При выполнении договорных обязательств авиакомпания допустила их нарушение, выразившееся в доставке груза компании «Калипсо» в пункт назначения на четыре дня позже оговоренного срока. В связи с несвоевременной доставкой груза в пункт назначения грузоотправитель предъявил перевозчику претензию. Однако авиакомпания заявила, что не обязана удовлетворять претензию грузоотправителя, так как ее вины в несвоевременной доставке груза нет. Об этом представитель авиакомпании «Мега» сделал отметку на воздушной накладной. После получения накладной с отметкой авиакомпании компания «Калипсо» обратилась с иском в суд. Ознакомившись с представленными материалами, судья отказал в принятии иска к производству, указав на отсутствие отдельного письменного документа, свидетельствующего об отказе авиакомпании удовлетворить претензию грузоотправителя. *Оцените действия сторон ?*
2. Самолет российской авиакомпании совершал перевозку груза по маршруту Москва—Токио с остановкой в Хабаровске для дозаправки. Перевозимый груз застрахован не был. Из-за неисправности шасси самолет потерпел аварию в аэропорту г. Хабаровска, в результате чего экипажу удалось спастись, но груз был уничтожен. *В соответствии с какими нормами права грузовладелец должен предъявить к перевозчику свои требования о возмещении убытков?*
3. Смоделируйте ситуацию и заполните международную авианакладную.

Тема № 7. Правовое регулирование международных морских перевозок

Цель занятия: дать понятие международной морской перевозки, рассмотреть основные источники регулирования международных морских перевозок.

Образовательные технологии: *работа в малых группах* – в ходе практического занятия студенты разбиваются на группы, каждая из которых получает отдельное задание, как правило, по изучению, анализу и структурированному изложению текста научной статьи или исторического источника по теме занятия, либо проведению игры в форме, приближенной к реально возможной исторической ситуации, связанной с правоприменительной практикой (судебное заседание, переговоры по заключению контракта и т.д.). Задача – изучить и изложить материал, решить поставленную проблему таким образом, чтобы каждый из членов группы принял в этом активное участие, а студенты, входящие в другие группы, получили полную, логичную и достоверную информацию о содержании учебного материала или результатах проведенной игры.

Вопросы для обсуждения:

1. Особенности международных морских перевозок.
2. Виды коносаментов и критерии их классификации.
3. Основные виды морских перевозок. Договорные формы перевозок грузов.
4. Функции, порядок оформления и выдачи коносаментов.
5. Роль ЮНСИТРАЛ в регулировании морских перевозок.
6. Общая характеристика предварительного проекта документа о морской перевозке грузов.
7. Особенности правового регулирования морских перевозок пассажиров и багажа морем.
8. Ответственность перевозчика, порядок предъявления к нему требований в соответствии с международно-правовыми актами, регулирующие морские перевозки.
9. Договор международной морской перевозки пассажира и багажа.
10. Заслушивание докладов и просмотр презентаций по вопросам темы.

11. Обсуждение выступлений.
12. Проверка знаний основной терминологии по теме:
   - Линейная форма судоходства;
   - Чартерная перевозка;
   - Перевозка по коносаменту
   - Тайм-чартер;
   - Бербоут- чартер;
   - Коносамент;
   -Договор морской перевозки;
   -Морской перевозчик.
13. Решение тестов,
14. Подведение итогов темы.

Учебные материалы к теме

7.1. Общая характеристика международных морских перевозок

Виды морского судоходства и формы перевозок. В международных перевозках морской транспорт занимает одно из ведущих мест. Для него характерна транспортировка значительных объемов грузов на дальние расстояния. Номенклатура перевозимого морем груза весьма разнообразии, начиная от сырьевого экспорта, в первую очередь нефти и нефтепродуктов, и заканчивая промышленными товарами и оборудованием.

Конструкция морских судов, различные их типы, условия эксплуатации, зависящие во многом от погодных и сезонных факторов, технологии обслуживания судов и осуществления погрузочно-разгрузочных работ обусловили соответствующие организационно-правовые формы международных морских перевозок.

В международном морском судоходстве с давних времен существует четкое разграничение трамповой и линейной форм судоходства. Трамповая форма морского судоходства — форма, характеризующаяся отсутствием систематичности в перевозках, выполнением морскими судами одиночны рейсов па переменных направлениях. Обычно при трамповом судоходстве перевозчик не связан постоянным районом плавания, портами погрузи и выгрузки. Стоимость таких перевозок устанавливается соглашением сторон и зависит от рынка транспортных услуг.

Линейная форма морского судоходства — судоходство, для которого характерны регулярность рейсов, закрепление морских судов за морскими линиями. Осуществление перевозок в таком судоходстве предполагает движение судов между определенными портами по заранее объявленному расписанию либо с определенной периодичностью рейсов.

Линейное судоходство требует решения комплекса организационно-технических вопросов, таких как открытие регулярных судоходных линий, закрепление за ними групп однотипных конкретно названных судов. Однотипными являются суда, обладающие одинаковыми характеристиками относительно вместимости, скорости, оборудования, возраста, необходимого набора приспособлений, наличия специальных помещений и т.п. Это также вопросы, касающиеся своевременной подготовки расписаний движения судов. Такие расписания разрабатываются обычно на квартал вперед и содержат необходимый объем информации для решения грузоотправителями логистических задач [1, с. 67].

Главное преимущество линейного судоходства заключается в регулярности и быстроте доставки грузов в пункты назначения. Для него характерны перевозки грузов мелкими партиями, рассредоточенность грузопотоков между значительным числом портов, наличие большого количества отправителей и получателей.

Рассмотренным видам морского судоходства соответствуют две основ ные формы перевозок — перевозки по чартеру и перевозки по коносаменту.

Перевозки по чартеру — перевозки, отличающиеся тем, что, во-первых, они регламентированы в международных правовых актах; во-вторых, они присущи трамповому морскому судоходству. Основным источником их регулирования являются нормы национального законодательства. Кроме того, на практике широко применяются чартерные проформы, которые разрабатываются морскими судоходными компаниями, а также международными морскими организациями. Нормам национального законодательства, регулирующим чартерные перевозки, присущ диспозитивный характер. Это обстоятельство дает сторонам договора перевозки свободу в выработке условий договора.

Перевозки по коносаменту осуществляются на основании договора, при заключении которого используется транспортный морской

доку мент — коносамент, и применяются в линейном судоходстве. Данный вид перевозок регулируется международно-правовыми источниками. Нормы международных конвенций и соглашений, действие которых распространяется на перевозки по коносаменту, являются в основном императивными. Поэтому стороны договора должны неукоснительно выполнять их требования.

Кроме указанных двух основных форм перевозки в морском торговом мореплавании широкое распространение получили такие специфические виды договоров, обеспечивающие в конечном счете перевозки, как *тайм- чартер* и *бербоут-чартер.* Это договоры о предоставлении судна с экипажем или без экипажа на определенное время для осуществления перевозок грузов, пассажиров и для иных целей торгового мореплавания.

Применяется также относительно новая договорная форма — *договор о длительной аренде судна (лизинг).*

Источники международного торгового мореплавания.

Первостепенная роль в осуществлении международных морских перевозок принадлежит источникам международного торгового мореплавания, представленных двумя группами: первая — нормативные правовые акты, вторая — морские правовые обычаи. Следует отметить, что в морских международных перевозках как ни в каких других активная роль отводится правовым обычаям, которые в морском праве именуются морскими обычаями. Они охватывают весьма важную сферу отношений в морском торговом мореплавании, касающуюся технико-юридических вопросов морских перевозок. Примером могут служить погрузочно-разгрузочные работы (установление обычаями морских портов сталийного, контрсталийного времени, ставок платы за контрсталийное время и некоторые другие)[2, с. 15].

Существуют внутренние (национальные) морские обычаи и международные обычаи. Внутренние обычаи — это обычаи морских портов. Такие обычаи фиксируются морскими портами или национальными торговыми палатами. Международные обычаи закрепляются в специальных сводах, которые издаются международными морскими организациями. Одним из таких сводов обычаев являются, в частности, Йорк-Антверпенские правила об общей аварии.

Нормативные правовые акты состоят из международно-правовых источников и внутреннего (национального) законодательства. Международные правовые источники весьма разнообразны и включают многосторонние и двусторонние соглашения, которые регулируют различные стороны международного торгового мореплавания. Количество таких международно-правовых актов исчисляется сотнями. Объясняется это тем, что они регулируют, как правило, лишь отдельные стороны организации и деятельности торгового мореплавания. В зависимости от характера регулируемым вопросов международные нормативные источники международного торгового мореплавания могут быть классифицированы на три группы.

Первую группу составляют акты, регулирующие организацию международных морских сообщений. Это многосторонние и двусторонние соглашения по вопросам развития торгового судоходства, организации морских перевозок, порядка взаимодействия с местными властями в порту прибытия документационного обеспечения рейсов, набора документов, предъявляемых в порту прибытия.

Основная из них — Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. Практическое значение Конвенции заключается в существенном упрощении требований, предъявляемых к перевозочным документам, и в закреплении административных процедур, подлежащих выполнению в иностранных портах.

Помимо основного текста она имеет два приложения, в которых регулируются вопросы о выполнении формальностей по прибытии судна в порт, содержатся стандарты по облегчению морского судоходства и закрепляются резолюции, касающиеся обеспечения восприятия их национальными правовыми системами. Приложение 1 состоит из пяти разделов. В разделе «Определения и общие положения» даются определения применяемых терминов, таких как «государственные власти», «судовладелец», «член экипажа», «личные вещи членов экипажа», «груз», «багаж, следующий с пассажиром», «судовое снаряжение», «час прихода» и др.

Раздел 2 «Приход, стоянка и отход судна» содержит положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от судовладельцев по приходе, во время стоянки и при отходе судна. В нем дается перечень документов, которые должны быть на судне:

— общая декларация;
— декларация о грузе;
— декларация о судовых припасах;
— декларация о личных вещах экипажа судна;
— судовая роль;
— список пассажиров;
— документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией от 14.09.1994;
— морская санитарная декларация.

Кроме приведенного перечня определяется содержание этих документов и их назначение. Так, декларация о грузе как один из основных документов должна включать следующие сведения: название и описание судна, его национальную принадлежность, данные о регистрации, данные о тоннаже, фамилию капитана, фамилию и адрес судового агента, краткое описание груза, количество членов экипажа судна, количество пассажиров, краткие сведения о рейсе, дату и час прихода или дату отхода, порт прихода или отхода, место стоянки судна в порту.

Раздел 3 «Прибытие и отбытие лиц» касается формальностей, выполнение которых возлагается государственными властями на членов экипажа и пассажиров при приходе и отходе судна. К ним относятся: предъявление официальных документов, удостоверяющих личность, а также посадочно-высадочной карточки; проведение при необходимости медосмотра лиц, прибывших с территории, зараженной одной из карантинных болезней; таможенный досмотр багажа (обычно на выборочной основе). Кроме того, государственные власти должны требовать от судовладельцев принятия надлежащих мер для ускорения процедур по прибытии пассажиров и экипажа судна.

Раздел 4 «Санитарный, ветеринарный и фитосанитарный контроль» содержит требования к государственным властям по организации и осуществлению надлежащих действий для принятия эффективных санитарных, фитосанитарных и ветеринарных мер.

Нормы разд. 5 «Разные положения» регулируют вопросы, касающиеся действий в случае исправления ошибок в перевозочных и других документах, обеспечения бесплатной работы государственных служб в порту, недопущения необоснованных задержек судов в порту.

Специфическим для Конвенции является то, что применительно к каждому стандартному положению регламентации соответствующего вопроса приводится рекомендуемая практика его решения.

Кроме Конвенции вопросы организации международных морских сообщений регулируются двусторонними соглашениями. Россия имеет такие соглашения со многими странами. В них регулируются важные для сторон вопросы об организации между ними судоходных линий, о портах, в которые разрешается заход, о распределении количества перевозимого груза между странами на паритетных началах и т.п.

Ко *второй группе* международных нормативных источников международного торгового мореплавания относятся соглашения и договоры по безопасности мореплавания. В них нашли отражение вопросы технического характера и контроля за судами, предупреждения столкновения судов, закреплена система морских сигналов, определен порядок работы маяков. Действуют специальные соглашения о спасании пассажиров, экипажа и морских судов, грузов.

Соглашения этой группы в целях обеспечения экологической безопасности устанавливают пределы ответственности судовладельцев в случае загрязнения моря нефтью и нефтепродуктами, а также ядерными отходами при эксплуатации морских судов с ядерными установками [3, с. 51].

Наконец, *третья группа* международных нормативных источников международного торгового мореплавания состоит из конвенций и протоколов, регулирующих перевозки грузов и пассажиров. К тем из них, которые закрепляют порядок перевозки грузов, относится в первую очередь группа источников, касающихся коносамента. Это Брюссельская конвенция 1924 г.; Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, принятый в Брюсселе 23 феврали 1968 г.; Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, измененной Протоколом от 23 фев раля 1968 г., принятый в Брюсселе 21 декабря 1979 г. Дополняет поло жения перечисленных источников Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г.

К международным правовым актам, регулирующим перевозки пассажи ров, относятся Международная конвенция об унификации некоторых при вил о перевозке пассажиров морем, принятая в Брюсселе 29 апреля 1961 г, Афинская конвенция 1974 г.

7.2. Перевозки грузов по коносаменту. Брюссельская конвенция 1924 г. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г.

Регламентация перевозок грузов по коносаменту Брюссельской конвенцией 1924 г. Конвенции и протоколы, посвященные перевозкам закрепляют правоотношения, возникающие между участниками договора морской перевозки грузов, регулируют вопросы организации международных морских сообщений, безопасности мореплавания и ответственности судовладельцев, определяют правовой статус коносамента. Широкое распространение в международном торговом мореплавании перевозок мелких партий товаров и оформление при этом в качестве документа, подтверждающего наличие договора морской перевозки, коносамента потребовали проведения серьезной и длительной работы международных морских организаций по его международно-правовой унификации. Главную роль в этом процессе сыграла Брюссельская конвенция 1924 г., известная как Гаагские правила, которая заложила основы унификации ряда правил о коносаменте.

В этой Конвенции наряду с регламентацией вопросов об условиях ответственности перевозчика и порядке предъявления к нему требований, урегулированы положении. касающиеся коносамента, его содержания, реквизитов, порядка составления.

Коносамент представляет собой документ, подтверждающий заключение договора морской перевозки, прием груза перевозчиком для доставки без условия предоставления всего судна, его части или отдельных судовых помещений в порт назначения.

В международных морских перевозках грузов применяется несколько видов коносамента. В зависимости от того, погружен ли груз на борт судна, существуют коносаменты на принятый к перевозке груз и бортовые коносаменты, по которым груз уже находится на борту судов. В практике международной торговли и банковских расчетов отдают предпочтение бортовым коносаментам [4, с. 23].

Исходя из того, осуществляется перевозка на основании чартера или без такового, выделяют чартерные коносаменты и линейные коносаменты. При перевозках по чартерному коносаменту отношения между отправителем п перевозчиком определяются условиями чартера. Линейный же коносамент устанавливает отношения между всеми участниками договора.

С учетом способа обозначения грузовладельца коносаменты подразделяются на именные, ордерные и предъявительские. Данная классификация указывает на различные формы передачи этого документа.

В практике международного торгового мореплавания применяются также прямые (сквозные) коносаменты. К оформлению таких коносаментов прибегают в тех случаях, когда груз доставляется в порт назначения с перегрузкой его на другое судно в порту по пути следования.

В международных морских перевозках договор перевозки груза оформляется чартером и коносаментом или только коносаментом. Кроме того, коносамент используется в смешанных сообщениях. Это дает основание характеризовать его как транспортный документ универсального типа.

Коносамент является единственным документом среди перевозочных документов, оформляемых на всех видах транспорта, который составляется перевозчиком, только им подписывается и вручается грузоотправителю. Такая ситуация позволяет преобладающему числу ученых-юристов и практиков утверждать, что коносамент не является договором перевозки, а представляет собой доказательство его заключения.

С этим мнением нельзя не согласиться. Письменный договор — это соглашение двух и более лиц, подтвержденное подписями. Этого мы не наблюдаем при оформлении коносамента. Иную его правовую природу мы можем видеть в законодательстве Франции, по которому коносамент представляет собой договор, ибо его подписывают обе стороны — перевозчик и отправитель.

Функции коносамента следующие: во-первых, он является доказательством заключения договора перевозки, во-вторых, представляет собой рас писку перевозчика в приеме груза, в-третьих, это товарораспорядительный документ.

Коносамент является ценной бумагой. К содержанию и реквизитам этого вида документов предъявляются особые требования. Поэтому в Брюссельской конвенции 1924 г. особое внимание уделяется перечню сведений, которые должны быть указаны перевозчиком в коносаменте. К таким сведениям относятся данные, характеризующие груз и позволяющие его идентифицировать, марки груза, число мест, количество

или вес груза, его внешний вид и видимое состояние. Конвенция устанавливает 11 реквизитов, которые должны быть включены в коносамент. Кроме указанного перечня предусматривается ряд дополнительных реквизитов. На практике число их достигает 30.

Важную роль играет реквизит «адрес уведомления». Он обязывает перевозчика сообщить по указанному адресу о прибытии груза в порт выгрузки.

Конвенцией установлен порядок оформления и выдачи коносамента. Перевозчик, подписав этот документ, берет на себя обязательство перед держателем вручить груз в таком состоянии, как он описан в коносаменте. Документ составляется в необходимом количестве оригиналов, при этом штампом на каждом проставляется соответствующий номер оригинала. По сложившейся практике оформляются три оригинала: два передаются получателю, причем один отсылается авиапочтой, а другой — судовой почтой. Третий экземпляр остается у отправителя.

При оформлении коносамента в его названии перед словом «коносамент» пишется «оборотный». Тем самым указывается на его товарораспорядительную функцию. Если не предполагается реализация коносамента в ходе перевозки, он выписывается в именной форме. Выписанный ордерный коносамент указывает на то, что он выдан приказу лица, которое может передать имущественные права третьему лицу путем нанесения на обороте коносамента передаточной надписи. Наиболее распространенные варианте выписки ордерного коносамента — это «приказу отправителя», «приказу получателя» и «приказу банка».

Возможно оформление коносамента на предъявителя. По нему г руз будет выдан лицу, который предъявляет такой документ.

Большое значение имеет закрепление в Брюссельской конвенции норм об ответственности морского перевозчика, которая наступает за причиненные потери и убытки. Период действия ответственности начинается с момента, когда груз погружен на судно, и прекращается моментом его выгрузки.

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза, когда ущерб причинен его противоправными и виновными действиями. При этом степень вины перевозчика не имеет значения, если ущерб причинен только его виновными действиями. По общему правилу вина перевозчика презюмируется. С вою невиновность он должен доказать сам,

подтверждая факт проявления разумной заботливости по обеспечению мореходности и надлежащей оснащенности судна, а также обосновывая, что действовал, как сказано в Конвенции, надлежащим и старательным образом при погрузке, обработке, укладке, перевозке, хранении, выгрузке перевозимых грузов (п.2 ст. 3).

Вместе с тем Конвенцией установлены основания освобождения перевозчика от ответственности, к которым отнесены следующие:

— непреодолимая сила;

— опасности и случайности на море и в других судоходных водах;

— любые меры по спасению человеческой жизни или разумные меры по спасению имущества на море;

— пожар, возникший не по вине перевозчика;

— действия или распоряжения властей (задержание, арест, карантин и т.п.);

— военные действия и народные волнения;

— действия или бездействие отправителя или получателя;

— скрытые недостатки груза, его свойств или естественная убыль;

— незаметные по наружному виду недостатки тары и упаковки груза;

— недостаточность или неясность марок;

— забастовки или иные обстоятельства, вызвавшие приостановление или ограничение работы полностью или частично;

— иные обстоятельства, возникшие не по вине перевозчика, его служащих или агентов.

Кроме перечисленных оснований Конвенцией закреплено специфическое обстоятельство, освобождающее перевозчика от ответственности, — так называемая навигационная ошибка. Под ней подразумеваются ошибочные действия капитана судна, членов экипажа, лоцмана и других служащих судовладельца в судовождении и управлении судном, повлекшие утрату, недостачу или повреждение груза.

В Конвенции они именуются «действиями, небрежностями и ошибками». Практика относит к таким ошибочным действиям небрежное обслуживание механизмов и оборудования судна, ошибки в прокладывании курса, приведшие к посадке судна на мель, небрежности в управлении, вызвавшие столкновение судов, и т.п.

Навигационная ошибка как основание освобождения перевозчика от ответственности постоянно подвергается справедливой критике.

Действительно, обоснованно ли предоставление перевозчику таких преимуществ? Как сторона договора перевозки он обязан доставить груз в порт назначения в сохранности. Выполнение этой обязанности зависит наряду с другими факторами во многом и от профессионализма капитана, типажа судна, других работников судовладельца. Исключение этого фак тора из правоотношений между перевозчиком и отправителем приводит к тому, что обязанности перевозчика, по сути, сводятся в значительной мере к формальным моментам.

Вряд ли можно согласиться с таким положением. Получается, что ненадлежащее исполнение перевозчиком своих обязательств не влечет для него неблагоприятных правовых последствий. Это противоречит общему духу обязательственного права, принципу надлежащего исполнения обязательств.

Шаг вперед в направлении устранения этой несправедливости сделан Конвенцией ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила). В ней исключена навигационная ошибка как основание освобождения перевозчика от ответственности в случае несохранности груза.

Другие вопросы, нашедшие отражение в Брюссельской конвенции, касаются процедуры подачи заявлений о причиненных убытках, а также сроков исковой давности. Установлено, что заявление требований к перевозчику осуществляется в письменной форме во время выдачи груза, а также при обнаружении скрытых признаков его несохранности.

Что касается срока исковой давности, то он составляет один год с момента доставки груза или с даты, когда груз должен быть доставлен. Конвенцией был установлен предел ответственности перевозчика за несохранность груза в размере 100 фунтов стерлингов за место или единицу груза. Этот предел ответственности был увеличен Протоколом об изменении международной Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 23 февраля 1968 г. Протокол получил название «Гаагско-Висбийские правила». В соответствии с Правилами за утрату, недостачу или повреждение груза была установлена предельная ответственность перевозчика в размере 10 тыс. франков за

одно место. Кроме того, предельная сумма за 1 кг утраченного или поврежденного груза составила 30 франков.

Спустя десять лет предельные суммы были скорректирована в результате изменений, внесенных в Висбийские правила Протоколом от 21. 12.1979. Статья 2 Протокола 1979 г. закрепила положение, по которому в случае если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, перевозчик отвечает за любые потери и повреждения груза в пределах суммы, не превышающей 666,67 м СДР на место или 2 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза.

Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. В связи с несовершенством ряда положений Брюссельской системы в 1978 г. в Гамбурге принимается Конвенция ООН о морской перевозке грузов. Она подучила наименование «Гамбургские правила».

В этом международно-правовом источнике даны определения таких основных понятий, как «перевозчик», «фактический перевозчик», «грузоотправитель», «груз», «договор морской перевозки», «коносамент».

Конвенция расширила сферу своего применения, распространив действие норм на перевозки животных, а также палубных грузов. В ней закреплены специальные правила о перевозке опасных грузов, сквозных перевозках. Определены транспортные документы, дан перечень видов коносамента, указаны его содержание, оговорки и доказательственная сила.

Особое внимание в Правилах уделено вопросам ответственности. Часть I перевозчика и фактического перевозчика, а ч. III - грузоотправителя. Ответственность перевозчика строится на принципе вины. Он освобождается от ответственности, если докажет, что принял все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать негативных обстоятельств и их последствий. Кроме того, перевозчик не несет ответственности в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче груза возникли в результате мер по спасению жизни или разумных мер по спасанию имущества на море.

В Правилах не упоминается навигационная ошибка в качестве основания освобождения от ответственности перевозчика.

В отдельной статье регулируется ответственность перевозчика и фактического перевозчика. По условиям Правил в тех случаях, когда

осуществление перевозки или части ее поручено фактическому перевозчику, пере возчик тем не менее остается ответственным за всю перевозку.

Вместе с тем специальным соглашением между перевозчиком и фактическим перевозчиком положения об ответственности перевозчика применяются также и к ответственности фактического перевозчика за осуществленную им перевозку. В случаях если ответственность несут перевозчик и фактический перевозчик, их ответственность является солидарной.

Установлен предел ответственности за утрату или повреждение груза. Он составляет 835 СДР за место, либо 2,5 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза.

Конвенция ООН о морских перевозках грузов 1978 г. устанавливает, что перевозчик теряет право на ограничение ответственности, если утрата повреждение или задержка в сдаче груза явились результатом его умышленных действий либо произошли вследствие его безответственности или пониманием им вероятности возникновения такой утраты, повреждения, вдержки в сдаче груза.

Гамбургские правила закрепили порядок заявления требования к пере возчику и срок исковой давности.

7.3. Линейные перевозки

Формы линейных конференций. Широкое распространение в торговом мореплавании получили международные линейные перевозки. Эта тенденция объясняется активным техническим перевооружением, происходящим на морском транспорте, выразившимся в возрастании контейнерных перевозок, интенсификации перегрузочных операций, применении более совершенных погрузочно-разгрузочных механизмов, использовании специализированных судов и т.п.

Сложились и активно развиваются две формы линейных перевозок—регулярная и срочная. Регулярная форма обеспечивает перевозку генеральных штучных грузов обычным способом. Для срочной формы характерна перевозка в контейнерах с перевалкой груза на другие транспортные средства. На практике нередко применяется комбинирование обеих форм перевозки.

Регулярные судовые линии создаются на направлениях интенсивного товарообмена. Их развитие создает условия для роста внешней

торговли, расширения географии рынков сбыта товаров, увеличения грузооборота.

Особенности функционирования регулярных судовых линий дали тол чин к объединению судовладельцев в целях их совместной эксплуатации н пределах определенных географических регионов. Такие объединении получили название *линейных конференций.* Их главные задачи заключаются в установлении уровня тарифных ставок, определении размеров скидок и надбавок к тарифам, выработке кредитной политики, определении сроков бесплатного хранения грузов и т.п.

Судовладельцы участвуют в линейных конференциях в качестве их членов либо в качестве операторов линий. Линейные конференции являю юридическими лицами. Их участники вырабатывают важнейшие решении, определяющие фрахтовую политику на основе общего согласия, и фиксируют такие решения в документах — соглашении и уставе.

Как юридические лица линейные конференции выстраивают свои отношения с грузовладельцами на договорной основе. Нередко, стремясь удержать клиентуру, они включают в договоры пункт об ответственное грузовладельцев в случае передачи груза другим перевозчикам. Вместе с тем, линейные конференции проводят весьма агрессивную тарифную политику.

Попытки монополизации рынка перевозочных услуг потребовали подготовки международно-правового акта, учитывающего в равной степей интересы как перевозчиков, так и грузовладельцев. В рамках ЮНКТАД, был представлен и принят в Женеве в 1974 г. Кодекс поведения линейных конференций — международный правовой акт, который закрепил паритет интересов судовых линий и грузовладельцев, устранил дискриминацию в отношении перевозчиков, не являющихся членами линейных конференций, определил критерии установления оптимальных тарифов.

Большое значение имеет решение вопроса о членстве в линейной конференции. Кодекс закрепил право любой национальной судоходной линии быть полноправным членом конференции, обслуживающей внешнюю торговлю ее страны. Тем самым устранялась тенденция создания закрытых конференций.

Линейные, контейнерные коносаменты, морская накладная

Особенности линейных перевозок потребовали не только принятия и реализации комплекса организационно-правовых мер, но и создания соответствующих транспортных документов нового типа. С этой целью разрабатывается и внедряется в практику такая разновидность коносамента, как *линейный коносамент*. В него включены следующие условия, которые должна выполнять линейная компания: обработка судов и грузов в портах, оплата крепежного материала, сепарация коносаментных партий, крепление груза в трюме. Поэтому отправители и получатели груза, как правило, не несут ответственности за простой линейных судов в портах на причалах данной линии.

По линейному коносаменту все связанные с грузом сборы, налоги, пошлины и другие альтернативные расходы оплачивает грузоотправитель.

Во многих проформах линейного коносамента оплата причальных сборов, сборов за проходы каналов, подоходного налога возлагается на получателя груза.

Линейные коносаменты содержат так называемую Лондонскую оговорку, которая дает судовладельцу право на выгрузку груза по прибытии судна в порт назначения с одновременным прекращением ответственности перевозчика за груз после выгрузки.

Помимо линейного коносамента разрабатываются также контейнерный коносамент, мультимодальный коносамент, необоротная морская накладная и др. В работе по созданию новых транспортных документов активное участие приняли международные морские транспортные организации, в том числе ММК, ИМКО, БИМКО и др.

Содержание новых морских транспортных документов закреплено в Единообразных правилах для морских накладных, принятых ММК в 1990 г.

Существенный рост контейнерных перевозок потребовал приспособления к ним транспортных документов. С этой целью Единообразными правилами для морских накладных введена проформа контейнерного коносамента, главная отличительная особенность которой заключается в том, что проформа содержит подробные данные, характеризующие груз: наименование, описание, марки, номера мест, номера контейнеров, число и вид укрупненных единиц, их высоту и длину, объем и вес брутто.

Этот набор сведений в значительной степени необходим грузовладельцу тля его удобства. Что касается перевозчика, то для него важна отметка в контейнерном коносаменте о том, что он отвечает только за число груженых контейнеров и за число мест.

Грузоотправитель вправе объявить ценность груза и внести дополнительную плату за его перевозку в целях обеспечения возмещения ему реального ущерба. В контейнерном коносаменте имеется специальный раз дел для отметки об указанных действиях грузоотправителя.

Товарораспорядительная функция этого документа может быть реализована путем фиксации на оборотной стороне передаточной надписи с печатью и подписью или фиксации только печати и подписи.

Реализация товарораспорядительной функции коносамента с использованием таких процедур, как пересылка оригиналов коноса мента почтой и выдача груза только по предъявлению оригинала этого документа, обычно связана с задержкой выдачи груза получателю. Кроме того, она влечет дополнительные расходы в связи с оплатой различного рода банковских гарантий. Сложилась парадоксальная ситуация, при которой груз прибывает в порт назначения раньше, чем поступят транспортные документы. Это вынудило ввести необоротную морскую накладную, которая оформляется на имя конкретного грузополучателя. Накладная защищает интересы всех участников перевозочного процесса: перевозчика, грузоотправителя, страховщика, банка. Так, она содержит оговорку, запрещающую отправителю менять в накладной получателя груза в процессе перевозки. Тем самым защищаются интересы грузополучателя.

Еще одна оговорка защищает интересы банка. Она заключается в фиксации возможности банка назначить себя при необходимости получателем груза и права выдачи груза фактическому получателю только в случае удовлетворения законных требований банка.

Этой же оговоркой защищаются интересы перевозчика, так как она не позволяет банку менять условия заключенного с отправителем груза договора перевозки. На необоротную морскую накладную распространяется действие Гаагско-Висбийских правил. Нормы этих Правил устанавливают ограниченную ответственность перевозчика. Кроме того, они закрепляют право страховщика регресса к перевозчику в случае уплаты страховщиком страхового возмещения за несохранность груза.

Однако перечисленные преимущества накладной не могут перевесить товарораспорядительные качества коносамента. Для устранения этого недостатка накладной и реализации возможности распорядиться грузом в ходе перевозки применяется индоссирование такого письменного документа, как приемо-сдаточная ведомость перевозчика (либо сдаточная его расписка).

На практике ведомость рассматривается как товарораспорядительный документ, который прилагается к накладной.

При разработке проформ контейнерного коносамента и необоротной морской накладной преследовалась цель их унификации и приведений и соответствие с расчетно-фрахтовыми и таможенными документами. Это позволило существенно упростить их обработку, используя возможности компьютерной техники.

7.4. Предварительный проект документа о морской перевозке грузов

Цели и структура Предварительного проекта документа о морской перевозке грузов. В правовом регулировании международных морских перевозок грузов имеется ряд пробелов, противоречий, отсутствуют единообразные подходы к решению некоторых весьма существенных вопросов, в частности к осуществлению и документационному обеспечению транспортных операций по перевозке грузов из порта в порт; отсутствует чёткая взаимоувязка условий перевозок морскими и другими видами транспорта| при смешанных перевозках; имеет место нестыковка многочисленных документов между различными видами договоров, применяемых в международной торговле и международной перевозке (например, договорами купли-пропажи, перевозки груза, страхования, экспедирования грузов и др.).

Практика применения международных конвенций и соглашений. регулирующих морские перевозки грузов, а также национального законодательства указывает на наличие нескольких основных проблем, касающихся их норм и институтов.

Во-первых, отсутствует унификация в регулировании основ международных перевозок грузов морским транспортом.

Во-вторых, налицо существенные пробелы в регламентации таких вопросов, как функционирование коносаментов и морских накладных, связь этих транспортных документов с правами и обязанностями

отправителя, перевозчика, получателя, с одной стороны, и с правами и обязанностями продавца и покупателя перевозимых товаров — с другой.

В-третьих, имеются различные подходы в решении вопросов ответственности в области морских перевозок грузов.

В-четвертых, фактически неурегулированы, а в лучшем случае урегулированы фрагментарно, правила использования электронно-вычислитель ной техники при осуществлении перевозок грузов и оформления перевозочных документов.

Указанные причины явились основополагающим фактором для разработки рабочей группой III (Транспортное право) Комиссии ООН по праву международной торговли в апреле 2002 г. Предварительного проекта доку мента о морской перевозке грузов. В этом документе предпринята попытка разработки единых унифицированных правил международной морской перевозки грузов.

Основные цели подготовки данного документа сформулированы в его преамбуле. Это восполнение пробелов в регулировании организации и осуществления международных перевозок грузов морским транспортом, устранение противоречий в отдельных положениях международных конвенций и соглашений по морской перевозке грузов, выработка положений, обеспечивающих универсальность договоров перевозки независимо от того, при меняются они к одному, например морскому, транспорту или нескольким видам транспорта; использование новых технологических решений, в том числе электронно-вычислительной техники, при перевозке грузов морским транспортом.

В процессе разработки Предварительного проекта были собраны и обобщены мнения по проблемам международной морской перевозки грузов правительств ведущих морских государств, ряда авторитетных международных организаций, представляющих коммерческие секторы, которые снимаются морскими перевозками грузов, а также таких организаций, как ММК, МТП, Международный союз морского страхования (МСМС), Международная федерация транспортно-экспедиционного страхования (МФТЭС), Международная палата судоходства (М ПС) и Международная ассоциация портов и гаваней.

Структура и наименование глав Предварительного проекта соответствуют поставленным целям. Так, в первую очередь обращают на себя внимание главы, в которых регулируются узловые вопросы организации и осуществления международных морских перевозок грузов

(гл. 2 «Элекронная связь», гл. 4 «Период ответственности», гл. 5 «Обязательства перевозчика», гл. 6 «Ответственность перевозчика», гл. 7 «Обязательства грузоотправителя по договору», гл. 9 «Фрахт», гл. 11 «Право распоряжаться грузом», гл. 13 «Право предъявления иска» и гл. 14 «Срок искомой данности»,

Содержание Предварительного проекта документа о морской перевозке грузов. Главы Предварительного проекта документа о морской перевозке грузов. Главы Предварительного проекта представляют собой формулировки статей и краткий комментарий к каждой из них.

Глава 2 «Электронная связь» посвящена применению электронно-вычислительной техники в процессе осуществления международных морских перевозок грузов, в частности при оформлении транспортной документации. Использование электронных процедур связано с применением электронной записи, которая определяется как зафиксированные с помощью электронной с вязи сведения, подлежащие включению в транспортный документ.

Глава 2 закрепила правовой статус электронной записи, ее тождественность транспортному документу на бумажной основе. Использование электронной записи возможно только при согласии обеих сторон: перевозчики и грузоотправителя по договору. При этом действует принцип взаимозаменяемости бумажного транспортного документа и электронной записи.

Таким образом, Предварительный проект устанавливает два вида доку мента, подтверждающего заключение договора о международной морской перевозке груза: транспортный документ и электронная запись. Оба вида должны включать необходимые договорные условия, перечень которым дается в гл. 8 «Транспортные документы и электронные записи». К ним относятся:

— описание груза;
— основные марки, необходимые для идентификации груза;
— число мест, число предметов или количество;
— вес груза;
— заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком;
— наименование и адрес перевозчика;
— дата получения груза перевозчиком;
— подпись.

Требование о включении в договорные условия описания груза прямо не предусмотрено в действующих международных конвенциях, однако оно соответствует сложившейся практике международных морских перевозок грузов. Сведения об основных марках, необходимых для идентификации груза, а также о числе мест, числе предметов, весе груза должны представляться грузоотправителем до получения груза перевозчиком.

Новеллой здесь является следующее: если по действующему законодательству перевозчик может просто опустить эти сведения в договорных условиях при отсутствии разумных средств для их проверки, то в предлагаемом варианте перевозчик должен включить их в договорные условия независимо от возможности проверки точности содержащейся в них информации.

В отношении подписи содержится оговорка о том, что она должна быть как на транспортном документе, так и на электронной записи, которая удостоверяется электрон подписью перевозчика.

В Предварительном проекте придается большое значение вопросам юридической ответственности перевозчика и установлению четких рамок периода ответственности, т.е ее начала и окончания. Временные рамки ответственности перевозчика увязаны с моментом получения им груза для перевозки и моментом сдачи груза грузополучателю. Оба момента относятся к категории договорных условий. Поэтому и момент получения груза для перевозки, и момент сдачи по ее завершении согласовываются сторонами при заключении договора. Если в нем не содержится каких-либо данных на этот счет, они определяются торговым обычаем, сложившейся практикой или обыкновениями. При отсутствии торговых обычаев, практики и обыкновений моментом получения груза является момент передачи его перевозчику для выполнения перевозки, а моментом сдачи груза — момент выгрузки груза с судна, на котором он перевозился в соответствии с договором перевозки.

В действующих международных конвенциях, регулирующих морские перевозки грузов, обнаруживаются несовпадающие подходы к определению понятия ответственности перевозчика. Так, в соответствии с Гамбургскими правилами (Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г.) перевозчик несет ответственность за ущерб вследствие утраты или повреждения груза, а также задержки в его доставке,

если не докажет, что его служащие и агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств или их последствий.

Гаагские правила интерпретируют ответственность перевозчика таким образом: перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный утратой или повреждением груза, задержкой доставки, если не докажет, что ни его действия или личная вина, ни действия или вина агентов или служащих перевозчика не способствовали потерям и убыткам. Здесь акцентируется внимание в первую очередь на действиях и личной вине самого перевозчика, чего нет в Гамбургских правилах.

В Предварительном проекте документа о морской перевозке грузов предпринята попытка унифицировать понятие ответственности перевозчика. В нем предлагается следующая формулировка этого понятия: перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты пли повреждения груза, а также задержки в сдаче, если не докажет, что обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, возникли не по его вине или не по вине лиц, выполняющих его функцию.

Еще один шаг в направлении унификации вопроса ответственности перевозчика касается оснований освобождения от ответственности. В Предварительном проекте прослеживается новый подход в регулировании таких оснований. Во-первых, дается модифицированный и расширенный вариант перечня оснований по сравнению с Гаагскими правилами, а также правилами Висби. Во-вторых, основания освобождения перевозчика от ответственности упоминаются в предлагаемой формулировке в виде презумпций.

В частности, в специальной статье указывается следующее. Если пере возчик доказывает, что утрата, повреждение груза или задержка в сдаче были вызваны:

— непреодолимой силой, войной, военными действиями, вооруженными конфликтами, пиратством, терроризмом, восстанием и народными волнениями;

— карантинными ограничениями, вмешательством со стороны правительства, государственных органов;

—действиями или упущениями грузоотправителя, распоряжающейся стороны или грузополучателя;

— забастовками, локаутами, приостановлениями и задержками работ;

— спасением или попытками спасения жизни или имущества на море;

—потерей объема или веса либо другой утратой или повреждением груза, возникшими из-за особой его природы;

—скрытыми дефектами грузов, которые нельзя обнаружить при про явлении разумной заботливости;

— обработкой, погрузкой, укладкой или разгрузкой груза грузоот правителем, распоряжающейся стороной, грузополучателем или от их имени;

—действиями перевозчика, когда груз стал представлять опасность для людей, имущества или окружающей среды или был принесен в жертву;

— рисками, опасностями и случайностями на море или в других судоходных водах,

то предполагается, что ни его действия, ни действия исполняющей стороны не вызвали такой утраты, повреждения или задержки груза и не способствовали им.

В Предварительном проекте сохранено положение об освобождении к перевозчика от ответственности в связи с небрежностью или ошибкой капитана, матросов, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении и в управлении судном. Вместе с тем в комментариях к данному пункту подтверждается факт неоднозначной оценки этого решения, существования значительного числа противников его сохранения.

Предварительный проект документа о морской перевозке грузов затрагивает важный вопрос регулирования сдачи грузов грузополучателю. В действующих международных морских конвенциях он рассматривается в ограниченном объеме без фиксации жестких правил выполнения этих операций. Основная проблема заключается в том, что на практике груз довольно часто прибывает в место назначения в отсутствие лица, которое должно его получить. Сложности возникают, если выдан оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись. Дело в том, что надлежащее функционирование системы коносамента основано на презюмировании, что держатель документа предъявляет его перевозчику в момент прибытия груза в место

назначения, и перевозчик сдает груз этому держателю в обмен на документ. Однако по различным причинам оборотный документ нередко отсутствует. Но перевозчик должен иметь возможность без промедления вручить груз адресату по окончании рейса. Его нельзя вынуждать нести дополнительные расходы и риски в связи с тем, что груз остается на его попечении.

Со своей стороны, держатель оборотного транспортного документа должен иметь возможность полагаться на гарантии, которые обеспечивает оборотный документ.

В специальной статье Предварительного проекта предпринята попытка сбалансировать эти два законные интереса, смысл которой сводится к следующему. Прибывший в место назначения груз грузополучатель принимает в обусловленное время. Если он в нарушение своего обязательства оставляет груз на попечение перевозчика, последний действует в отношении груза как агент грузополучателя, но не несет никакой ответственности за утрату или повреждение этого груза, если такая утрата или повреждение не явились результатом личного действия или упущения перевозчика.

В отличие от других транспортных конвенций в международных конвенциях о морских перевозках не рассматривается вопрос о праве распоряжаться грузом. Объясняется это присущей морским перевозкам специфической политикой действия системы коносаментов как оборотных транспортных документов. Однако в последнее время наблюдается устойчивая тенденция сокращения их использования. В связи с этим вопрос о праве распоряжаться грузом в процессе морской перевозки требует нормативного регулирования.

В Предварительном проекте документа о морской перевозке грузов этот вопрос регламентирован. Право распоряжаться грузом означает право грузоотправителя в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении груза в течение срока его ответственности за этот груз. Характер инструкций выражается в реализации следующих прав:

— давать или изменять указания в отношении груза, которые не изменяют договора перевозки;

— требовать сдачи груза до его прибытия в место назначения;

—заменять грузополучателя любым другим лицом;

— договариваться с перевозчиком об изменении договора перевозки.

В приведенном перечне инструкций, которые могут быть даны пере возчику в процессе перевозки груза, проводится разграничение между инструкциями, которые, по сути, представляют собой изменение договора перевозки, и инструкциями, которые таковыми не являются.

Важный момент практического свойства, нашедший отражение в Предварительном проекте, — это вопрос о сроке исковой давности. Он имеет два аспекта. Первый касается единообразного установления его продолжительности. Дело в том, что в соответствии с Гамбургскими правилами срок исковой давности составляет два года, в то время как Гаагские правила определяют этот срок в один год.

Обсуждение предложений по этому вопросу и обобщение практики показали, что срок исковой давности в один год является вполне достаточным. Он и нашел закрепление в анализируемом документе.

Второй аспект связан с распространением положения о годичном сроке исковой давности и на иски против грузоотправителя.

Принятие Предварительного проекта документа о морской перевозке грузов станет шагом вперед в совершенствовании регулирования между народных морских перевозках грузов.

7.5. Международная морская перевозка пассажиров

Брюссельская конвенция 1961 г. Международная перевозка пассажиров морским транспортном регулируется тремя конвенциями. Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем была принята в Брюсселе 29 апреля 1961 г. В ней урегулированы в основном вопросы ответственности перевозчика за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения.

Поскольку в Конвенции не регламентирована перевозка ручной клади и багажа, 27 мая 1967 г. в Брюсселе была подписана Международная конвенция для унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем, в которой эти вопросы частично урегулированы.

Наконец, 13 мая 1974 г. принимается подготовленная в рамках ИМКО финская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа. Как следует из наименования, в ней охвачены вопросы перевозки как

пассажирок, так и багажа. Основные положения Конвенций восприняты национальным законодательством ряда стран, в том числе Российской Федерации. В частности, гл. IX КТМ РФ «Договор морской перевозки пассажира» содержит основные положения Афинской конвенции.

В Брюссельской конвенции 1961 г. даны определения употребляемых терминов, закреплены обязанности перевозчика, установлена его ответственность. Важное правовое значение имеет определение понятия «перевозка», увязанного с периодом времени, которым она охватывается. Срок перевозки пассажира в соответствии с Брюссельской конвенцией 1961 г. — период, в течение которого пассажир находится на борту судна, периоды посадки и высадки, а также перевозки пассажира водным путем с берега на судно или наоборот, если стоимость этой перевозки входит в стоимость билета либо судно, используемое для этой вспомогательной перевозки предоставлено в распоряжение пассажира перевозчиком. Именно в пределах этих временных рамок перевозчик отвечает по своим обязательствам перед пассажиром.

Брюссельская конвенция 1961 г. закрепляет обязательства перевозчика. В соответствии со ст. 3 Конвенции одна из основных его обязанностей заключается в проявлении должной заботливости, касающейся приведение судна в мореходное состояние, поддержания его в таком состоянии. Он должен укомплектовывать судно экипажем, снаряжением и снабжением к началу и в течение всей перевозки. И наконец, важнейшая его обязанность заключается в обеспечении безопасности пассажиров.

Вопрос об ответственности перевозчика регулируется следующим образом. Она наступает при наличии вины перевозчика. Согласно Конвенции его вина презюмируется, если смерть или телесные повреждения пассажира стали следствием кораблекрушения, столкновения, посадки на мель или пожара. В этих случаях бремя доказывания невиновности возлагается на перевозчика. Во всех остальных случаях бремя доказывания вины перевозчика лежит на истце.

Перевозчик освобождается от ответственности, если докажет что смерть или телесные повреждения пассажира явились следствием вины самого пассажира.

Ответственность перевозчика носит ограниченный характер. Предел, установленный Конвенцией ответственности не должен превышать 250 тыс. франков. Вместе в тем национальное законодательство может установить более высокий предел ответственности перевозчика.

Согласно Конвенции на перевозчика не распространяется установленное ограничение ответственности, если ущерб возник в результате его действий и упущений, совершенных умышленно или вследствие самонадеянности.

Процедура реализации требований к перевозчику в случае причинения им ущерба включает подачу ему письменного уведомления в течение 15 дней со дня высадки. Правом подачи уведомления пользуется сам пасса жир либо оно может быть подано от его имени. В случае смерти пассажира требование о возмещении ущерба предъявляют только его наследники или другие лица, имеющие право предъявлять такие требования.

Срок исковой давности ограничен двумя годами. В том случае, когда вследствие причиненных пассажиру во время перевозки телесных повреждений смерть наступила после высадки на берег, срок исковой давности исчисляется тремя годами. Приостановление и перерыв сроков исковой давности регулируются законом суда, рассматривающего дело, но в любом случае этот срок не должен превышать установленных трех лет.

Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке багажа пассажиров морем 1967 г.

Данная Конвенция регулирует вопросы ответственности перевозчика за несохранность багажа и ручной клади, которые не нашли регламентации в Брюссельской конвенции 1961 г.

Основные положения Конвенции ориентированы на нормы Брюссельской конвенции 1961 г. В частности, закреплен принцип ответственности за вину, которая презюмируется, установлено ограничение ответственности перевозчика, совпадает типовой срок исковой давности.

Вместе с тем Конвенция 1967 г. содержит специфические нормы. Так, ответственность перевозчика при перевозке транспортных средств исключается в случае навигационной ошибки. Кроме того, он

не несет ответственности при несохранности особо ценного имущества, если по этому поводу с грузоотправителем не было заключено специальное соглашение. К такому имуществу отнесены ценные бумаги, золото, драгоценности, про изведения искусства.

Конвенцией установлены следующие пределы ответственности. В случае несохранности транспортных средств установлен предел в 30 тыс. франков за одно транспортное средство. При несохранности других предметов сумма равна 16 тыс. франков на пассажира, а при несохранности ручной клади она составляет 10 тыс. франков.

Как и в Брюссельской конвенции 1961 г., в рассматриваемой Конвенции содержится важная оговорка о том, что установленный предел ответственности не применяется при наличии грубой вины перевозчика.

Если ущерб причинен виновными действиями пассажира, в соответствии с законом страны суда, рассматривающего спор, перевозчик может быть освобожден от ответственность полностью или частично. Конвенция устанавливает срок исковой давности равный двум годам.

Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. Афинская конвенция 1974 г. отличается от двух рассмотренных Брюссельских конвенций тем, что она регулирует перевозку и пассажиров и багажа.

Конвенция вводит новые понятия, такие как «заменяющий пере возчик», «каютный багаж», «организация», устанавливает повышенные пределы ответственности перевозчика, определяет подсудность исков.

В Афинской конвенции 1974 г. термин «заменяющий перевозчик» применен в значении используемого в Гамбургских правилах понятия «фактический перевозчик». Это лицо, которое, являясь собственником, фрахтователем или оператором судна, фактически осуществляет всю перевозку или ее часть. Характер отношений между перевозчиком и заменяющим перевозчиком аналогичен установленному Гамбургскими правилами между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Каютный багаж согласно Афинской конвенции 1974 г. — это багаж, который находится в каюте пассажира или иным образом находится в его владении, под его охраной или его контролем, а также ба-

гаж, который пассажир имеет в своей автомашине или на ней. Введение этого понятия имеет значение для установления предела ответственности в случае утраты или повреждения каютного багажа.

Под термином «организация» Афинская конвенция понимает ИМКО. В соответствии со ст. 26 Конвенции эта организация может созвать конференцию для пересмотра Конвенции или внесения в нее поправок.

Основное внимание в Афинской конвенции 1974 г. уделено вопросам ответственности. Ответственность перевозчика основана на вине, которая по общему правилу презюмируется. Новеллой Конвенции является возложение на истца бремени доказывания того, что происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки, а также доказывание размера ущерба.

Афинская конвенция установила более высокие пределы ответственности перевозчика по сравнению с закрепленными в Брюссельских конвенциях. В частности, предел ответственности перевозчика в случае смерти пассажира или причинения ему телесного повреждения составляет 700 тыс. франков. Предел ответственности за утрату или повреждение автомашины, включая весь перевозимый в ней или на ней багаж, составляет 50 тыс. франков. Ответственность за утрату или повреждение за исключением автомашины, ограничена 18 тыс. франков на пассажира. Наконец, предел ответственности перевозчика за утрату или повреждение каютного багажа составляет 12 тыс. 500 франков на пассажира.

По соглашению сторон, которое должно быть закреплено в письменной форме, могут быть установлены более высокие пределы ответственности. В соответствии с Конвенцией срок исковой давности составляет два года. Иск предъявляется в один из судов, указанных Конвенцией по выбору истца. Так, он вправе подать иск в суд постоянного места пребывании или места нахождения главной конторы ответчика, в суд места отправления или места назначения согласно договора перевозки. Кроме того, может обратиться в суд своего постоянного места жительства, если ответчик имеет контору в государстве истца и подпадает под его юрисдикцию. Последний вариант — это суд государства, где был заключен договор перевозки, если ответчик имеет свою контору в этом государстве и подпадает под его юрисдикцию.

Юридическим комитетом ИМО подготовлен Протокол к Афинской конвенции, в котором закреплено обязательное страхование пассажиров и багажа. Для придания этому документу юридической силы он должен быть принят компетентной конференцией.

Литература:

1. Бубнова, М. Споры по перевозкам грузов по морю. Международные и российские / М. Бубнова // Административное право. - 2017. - N 1. - С. 65 - 69.
2. Иванова, Т.А. Международные морские перевозки грузов: правовое регулирование / Т.А. Иванова // Международное публичное и частное право. - 2018. - N 5. - С. 14 - 16.
3. Русаков, В.И. Отдельные вопросы и значимость морских перевозок грузов в условиях развития цифровой экономики / В.И.Русаков // Право и экономика. - 2018. - N 8. - С. 49 - 54.
4. Маркалова, Н.Г. Проблемы, связанные с понятием договора морской перевозки груза / Н.Г. Маркалова // Вестник гражданского права. - 2020. - N 6. - С. 18 - 29.

Практическое задание

Какие сведения указываются в коносаменте в соответствии с требованиями Кодекса торгового мореплавания?

Тема № 8. Правовое регулирование международных перевозок по внутренним водным путям

Цель занятия: Дать понятие международной перевозки по внутренним водным путям, рассмотреть основные источники регулирования международных перевозок по внутренним водным путям.

Образовательные технологии: *доклады (рефераты)* – изложение в устном или письменном виде (рефераты) содержания результатов изучения научной проблемы, доклад на определённую тему, включающий обзор соответствующей литературы и исторических источников. Цель – осмысленное систематическое изложение крупной научной проблемы, темы, приобретение навыка «сжатия» информации, выделения в ней

главного, а также освоение приемов работы с научной и учебной литературой, приобретение практики правильного оформления текстов научно-информационного характера.

Вопросы для обсуждения:

1. Международные перевозки по внутренним водным путям – общая характеристика.
2. Виды источников перевозки по внутренним водным путям.
3. Международные договоры, как главные источники международных перевозок по внутренним водным путям.
4. Будапештская конвенция о договоре перевозки по внутренним водным путям (КПГВ) 2001 г.
5. Конвенция о перевозке пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) 1976 г.
6. Братиславские соглашения, история создания.
7. Дунайская комиссия - состав, организационная структура, цели, задачи, роль в отношении вопросов в сфере транспорта.
8. Договор международной перевозки по внутренним водным путям.
9. Заслушивание докладов и просмотр презентаций по вопросам темы.
10. Обсуждение выступлений (дискуссия).
11. Проверка знаний основной терминологии по теме:
    - Международные перевозки по внутренним водным путям
12. Выполнение практического задания.
13. Подведение итогов темы.

Учебные материалы к теме

8.1. Понятие и особенности перевозок по внутренним водным путям

В международном сообщении среди магистральных видов транспорта достойное место занимает внутренний водный транспорт, которым перевозятся значительное количество грузов и пассажиров. Он

имеет ряд преимуществ перед другими видами транспорта, что сказывается на объемах перевозок внутренним водным транспортом, их интенсивности и стоимости. К таким преимуществам относятся большая грузоподъемность (по сравнению, например, с автомобильным и воздушным транспортом), высокая пропускная способность речного пути, относительно незначительные затраты на оборудование и содержание внутренних водных путей в отличие от содержания и эксплуатации железных дорог и автострад и некоторые другие [1, с. 33].

Сдерживающими же факторами интенсификации международных перевозок по внутренним водным путям являются их сезонность и географические особенности — преобладание меридиональных направлений перевозок.

Международные перевозки по внутренним водным путям — это перевозки, осуществляемые по внутренним водным путям не одного государства. Перевозки же пассажиров в КППВ определены как перевозки, производимы по водным путям не менее двух государств; при этом место посадки или высадки или и то и другое находятся на территории одного государства.

Источниками, регулирующими международные перевозки по внутренним водным путям, являются конвенции, соглашения, двусторонние договоры и национальное законодательство государств. К числу международных источников относятся КПГВ, КППВ, Европейское соглашение о между народной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) от 26.05.2000, Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международною значения (СМПВ) от 19.01.1996 и некоторые другие.

Важную роль в регулировании международных перевозок по реке Дунай играют принятые пароходствами и компаниями придунайских государств специальные соглашения. Это, например, Соглашение между Дунайским пароходствами Болгарии, Венгрии, Румынии, СССР и Чехословакии об общих условиях перевозки грузов, Соглашение об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по реке Дунай от 23.09.1989, Договор о сотрудничестве Дунайских пароходств — участников Братиславских соглашений от 06.11.1992.

Международные перевозки по внутренним водным путям с участием России подразделяются на две группы в зависимости от характера используемых путей сообщения. Первую составляют перевозки с

использованием только внутренних водных путей. Это так называемые «чисто международные перевозки по внутренним водным путям». К ним относятся перевозки Северо-Западного района между Россией и Финляндией, Россией и Лит вой, Россией и Эстонией, а также перевозки в Дальневосточном регионе между Россией и Китаем.

Для перевозок данной группы характерным является то, что основными источниками их регулирования являются двусторонние соглашения на уровне, как правило, транспортных министерств стран-участниц. Примером может служить Соглашение о сотрудничестве в области речного транспорта от 18.11.1993, заключенное между Минтрансом России и Министерством путей сообщения Литвы.

Такие соглашения закрепляют порядок использования сторонами внутреннего водного транспорта при осуществлении перевозок между государствами, условия перевозок пассажиров, багажа и грузов, правила транзитных перевозок. В них устанавливается режим наибольшего благоприятствования для судов сторон [2, с. 61]. Этот режим касается следующих вопросов:

— свободного доступа в порты;

— предоставления мест у причала;

— использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров;

— снабжения судов водой и продовольствием;

— уплаты корабельных, портовых, канальных и других сборов;

— использования других услуг.

Что касается вопросов таможенного, пограничного и визового режима при осуществлении этих перевозок, то они регламентируются межправительственными соглашениями.

Ко второй группе международных перевозок по внутренним водным путям с участием России относятся перевозки по внутренним водным путям с заходом в иностранные морские порты, именуемые международными перевозками по внутренним водным путям смешанного типа. Данная группа включает:

1) перевозки с использованием Беломоро-Балтийского канала с выходом и Балтийское, Белое и Баренцево моря;

2) перевозки с использованием речных маршрутов на базе Калининградского, Санкт-Петербургского и Советского речных портов и с выходом в Балтийское море;

1) перевозки по рекам, впадающим в Черное, Азовское и Каспийское моря (реки Волга, Дон, Кубань).
Применительно к этим перевозкам действует норма п.1 ст. 3 КТМ РФ, которая гласит, что суда внутреннего водного плавания, а также суда смешанного (река-море) плавания при осуществлении перевозок с заходом в иностранный морской порт подпадают под правила, установленные КТМ РФ.

На такие перевозки не распространяется действие КППВ, согласно, ст.2 которой «настоящая Конвенция не применяется, если на договор перевозки распространяются: а) положения морского права в силу того, что перевозка осуществляется частично по морю». Следовательно, заходы речных судов в иностранные морские порты подпадают под действие морских соглашений. На практике применяются положения Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г., которая существенно упростила требования к документам, сократила их количество, свела к минимуму формальности при заходе судов в иностранные порты, их стоянке и отходе.

По другому этот вопрос решается применительно к перевозкам грузов. В КПГВ указывается, что, «если предметом договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка груза без перевалки как по внутренним водным путям, так и по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, настоящая Конвенция также применяется к этом договору... за исключением тех случаев, когда: а) в соответствии с принимаемым морским законодательством был составлен морской коносамент; б) расстояние, которое предстоит пройти по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, является более длинным» (п. 2 ст. 2).

8.2. Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) 2001 г.

Основным международным транспортным источником, регулирующим международные перевозки грузов, является КПГВ. Ее принятие было инициировано рекомендациями Заключительного акта Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе от 01.08.1975. Конвенция была принята дипломатической конференцией, организованной совместно Центральной комиссией судоходства по Рейну, Дунай-

ской комиссией и Европейской экономической комиссией ООН, которая проходила с 25 сентября по 1 октября 2000 г. Конвенция состоит из 10 глав, в которых регулируются взаимоотношения между перевозчиком и фактическом перевозчиком, права и обязанности сторон по договору перевозки, порядок приема, перевозки и сдачи груза грузополучателю, характер и содержание составляемых транспортных документов, вопросы ответственности перевозчика и грузоотправителя, претензионный срок и исковая давность по возникающим спорам.

В КПГВ наряду с перевозчиком как стороной договора перевозки груза выделяется также фактический перевозчик. Такого субъекта транспортных правоотношений мы не найдем в транспортном законодательстве РФ, регулирующем внутренние водные перевозки.

Определение фактического перевозчика дается в п.1 ст. 1 Конвенции в следующей формулировке: это любое лицо, иное, чем служащий или агент перевозчика, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки или части перевозки. Приведенная дефиниция указывает, что отношения между перевозчиком и фактическим перевозчиком строятся на договорной основе.

Особое внимание в Конвенции уделено институту ответственности обоих участников перевозки, по поводу которого сформулированы следующие принципиальные положения: 1) в случаях, когда перевозчик поручил осуществление перевозки или ее части фактическому перевозчику он (перевозчик) тем не менее остается ответственным за всю перевозку; 2) вместе с тем положения Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также к ответственности фактического перевозчика в отношении осуществляемой им перевозки; 3) в тех случаях и в той мере, в которой перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной.

Правам и обязанностям перевозчика и грузоотправителя посвящена гл. II Конвенции. Помимо закрепления обычных обязанностей перевозчика по сохранной и своевременной доставке грузов в пункт назначения и сдаче грузополучателю в главе конкретизированы его обязанности, касающиеся места приема и сдачи груза, соблюдения требований к его погрузке, укладке и креплению, а также требований к перевозочному средству — судну.

В гл. 11 урегулированы обязанности перевозчика относительно судна. Закрепленное в ней принципиальное положение гласит: «перевозчик определяет, какое судно он будет использовать». Если в договоре перевозки оговорено, что перевозка груза должна осуществляться на определенном судне или типе судна, перевозчик обязан строго соблюдать это требование. Отступление от него возможно только при согласии грузоотправителя. Исключение из этого правила, когда перевозчик может грузить или перегружать груз полностью или частично на другое судно или другой тип судна без согласия грузоотправителя, возможно только в двух случаях.

Во-первых, при возникновении таких обстоятельств, как низкий уровень поды, столкновение либо любые другие препятствия, влияющие на судоходство, которые невозможно было предвидеть в момент заключения договора и которые для осуществления договора перевозки требуют погрузки или перегрузки груза, если перевозчик не может получить в течение раз умного периода времени указания от грузоотправителя. Во-вторых, когда оно соответствует обычаям порта, в котором находится судно [3, с. 26].

Что касается соблюдения требований к судну, то в обязанность перевозчика входит «до и вначале рейса проявлять должную заботливость с тем, чтобы обеспечить, учитывая характер подлежащего перевозке груза, чтобы судно было в состоянии принять груз, было пригодным для плавания» (п. 3 ст. 3). Другими словами, судно должно быть как технически исправным и пригодным для плавания, так и исправным в коммерческом отношении, отвечать требованиям для перевозки конкретного груза. Кроме того, перевозчик обязан полностью оснастить судно и укомплектовать его экипажем, как это предписано действующими правилами. Он должен также позаботиться о том, чтобы на судне имелись национальные и международные разрешения, необходимые для перевозки соответствующего груза.

Следующая группа обязанностей перевозчика касается принятия груза для перевозки, его размещения, крепления и сдачи по прибытии судна порт назначения грузополучателю. Во-первых, перевозчик должен осуществить прием груза от грузоотправителя и его сдачу грузополучателю в порту судна, если на этот счет отсутствует иная договоренность сторон в которых, при выполнении грузоотправителем погрузочных работ перевозчик обязан принять необходимые меры к тому,

чтобы погрузка, укладка и крепление груза не влияли на безопасность судна.

Среди закрепленных в КПГВ прав перевозчика выделяется присущее только водным видам транспорта право перевозить грузы на палубе или в открытых трюмах. Правда, оно может быть реализовано только в случаях, если это: 1) было оговорено с грузоотправителем; 2) соответствует обычаям данной отрасли торговли либо 3) предусмотрено действующими предписаниями.

Наряду с обязанностью грузоотправителя оплатить суммы, причитающиеся и силу договора перевозки, в Конвенции закреплены и детально прописаны его обязанности, касающиеся передачи перевозчику сведений о грузе, его подготовки к перевозке и погрузки на судно. В частное, до передачи груза перевозчику грузоотправитель должен направить ему в письменной форме следующие данные о грузе:

— размеры, количество мест или вес и удельный погрузочный объем груза;

— маркировку, необходимую для идентификации груза;

— характер, особенности и свойства груза;

указания, касающиеся таможенного и административного режима применяемого к грузу;

другие необходимые сведения, которые указываются в транспорте документе.

Особые требования предъявляются к подготовке груза к перевозке. Грузоотправитель обязан с учетом согласованных транспортных операций упаковать груз таким образом, чтобы предупредить его потерю или повреждение с момента принятия перевозчиком и до сдачи и исключить возможность причинения им ущерба судну или другому грузу. В Конвенции выделены правила маркировки груза. Грузоотправитель должен с учетом оговоренной перевозки предусмотреть надлежащую маркировку груза в соответствии с применимыми международными или национальными предписаниями, а в случае отсутствия таких предписаний — в соответствии с общепринятыми во внутреннем судоходстве правилами и обычаями.

Что касается обязанностей по погрузке груза на судно, то грузоотправитель должен осуществлять погрузочные работы, укладку и крепление груза в соответствии с практикой на внутренних водных путях, если в договоре перевозки не указано иное.

Большое внимание в КПГВ уделено транспортным документам, которым посвящена гл. III Конвенции. Кроме того, в ст. 1 гл. 1 дается определение транспортного документа. Это документ, подтверждающий договор перевозки груза или прием и погрузку груза
на судно перевозчиком, составленный в виде коносамента или накладной или в виде любого другого используемого в коммерческой практике документа.

Каждая перевозка груза оформляется транспортным документом, который выдает перевозчик. Причем коносамент выдается только по просьбе грузоотправителя и при условии, что это было оговорено до погрузки груза или до его принятия к перевозке. Отсутствие транспортного документа или его неполное оформление не влияет на действительность договора пере возки.

Роль транспортного документа заключается в том, что он удостоверяет при отсутствии доказательств противного заключение договора перевозки груза, его содержание, а также факт принятия от грузоотправителя груза. Более того, он является «основой для презумпции, что груз принят к перевозке в состоянии, описанном в этом документе» (п. 3 ст. 11 КПГВ). Таким образом, транспортный документ устанавливает отношения между перевозчиком и грузоотправителем. Но если в качестве документа используется коносамент, он один определяет отношения между перевозчиком и грузополучателем. Условия же договора перевозки по-прежнему определяют отношения между перевозчиком и грузоотправителем (п. 4 ст. 11 КПГВ).

Конвенция в п. 5 ст. 11 закрепляет перечень данных, который должен содержать транспортный документ. Это, в частности:

— наименование, домициль, место нахождения или место пребывания перевозчика и грузоотправителя;

— наименование грузополучателя;

— название или номер судна, если груз погружен на борт, либо указание в транспортном документе, что груз был принят перевозчиком, но еще не погружен на борт судна;

— порт погрузки или место приема груза и порт выгрузки либо место сдачи;

— обычное наименование типа груза и характер его упаковки и в случае опасного или загрязняющего окружающую среду груза его обозначение в соответствии с действующими предписаниями

или в случае отсутствия такого обозначения — его общее наименование;

— размеры, количество мест или вес, а также идентификационная маркировка груза, принятого на борт или принятого к перевозке;

— в соответствующих случаях указание о том, что груз должен или может перевозиться на палубе или в открытых трюмах;

— согласованные положения, касающиеся фрахта;

— в случае накладной — точное указание того, является ли она оригиналом или копией; в случае коносамента — количество экземпляров оригинала;

— место и дата выдачи.

Конвенция не устанавливает жесткой привязки перечисленных данных к транспортным документам, составляемым на практике. В ней подчеркивается, что отсутствие одного или нескольких данных из приведенного перечня не влияет на юридический характер транспортного документа.

В отдельном пункте ст. 11 КПГВ регулируется вопрос, касающийся такого реквизита транспортного документа, как подпись. Оригинал документа подписывается перевозчиком или капитаном судна либо лицом, уполномоченным перевозчиком. Этим удостоверение транспортного документа не всегда ограничивается. Перевозчик может потребовать, чтобы грузоотправитель скрепил своей подписью оригинал или копию документа. Способы фиксации подписи следующие: она может быть проставлена от руки, в виде факсимильной печати, пробита или проштемпелирована, проставлена в виде символов или нанесена при помощи любою другого механического или электронного средства, если это не запрещено законодательством государства, где выдается транспортный документ.

Конвенция предоставляет перевозчику право вносить в транспортный документ оговорки (п. 1 ст. 12). Они касаются:

— размеров, количества мест или веса груза, если он имеет оснований подозревать, что указанные грузоотправителем сведения неточна или если отсутствуют достаточные средства для проверки этих спя доний, в частности в том случае, когда этот груз не был пересчитан обмерен или взвешен в его присутствии либо когда без конкретно договоренности об этом размеры или вес были определены на огне пинии данных судна;

— не являющейся четкой и нестираемой идентификационной маркировки, наносимой на сам груз, или, в случае тары, на емкости или упаковку;

— внешнего состояния груза.

Если перевозчик не фиксирует в транспортном документе внешнее состояние груза или не вносит оговорок по этому поводу, считается, он указал в транспортном документе на хорошее внешнее состояние груза.

Глава V Конвенции посвящена вопросам ответственности перевозчика при неисполнении или ненадлежащем исполнении договорных обязательств. В ней регулируется ответственность перевозчика за ущерб, причиненный в результате, во-первых, утраты или повреждения груза и, во-вторых, превышения срока сдачи груза грузоотправителю. Ответственность наступает, если перевозчик не докажет, что ущерб обусловлен обстоятельствами, которых заботливый перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить.

В первом случае, если допущена полная утрата груза, причитающаяся с перевозчика сумма возмещения равняется, стоимости груза в месте и в день его сдачи в соответствии с договором перевозки. При частичной утрате ил повреждении груза он несет ответственность только в той степени, в которой стоимость груза понизилась.

В случае частичной утраты груза, который в силу своего характера подвержен убыли при транспортировке, перевозчик несет ответственность только за ту долю убыли, которая превышает естественную убыль (по объему или весу), оговоренную сторонами договора перевозки, ли, при отсутствии такой договоренности, предусмотренную правилами и практикой, действующими в месте назначения.

Любопытная норма закреплена в п. 5 ст. 19 КПГВ. Смысл ее заключается в том, что положения об ответственности перевозчика за полную или частичную утрату груза «не затрагивают право перевозчика на получение фрахта, предусмотренного договором перевозки, либо, в случае отсутствия конкретного соглашения по этому вопросу, применимыми национальными правилами или практикой». Но, например, российским законодательством, регулирующим перевозки внутренним водным транспортом, данная ситуация решается по-другому. Так, в п. 3 ст. 119 КВВТ РФ указано, что «наряду с возмещением ущерба, вызванного утратой, недостачей, повреждением (порчей)

груза или багажа, возмещается взысканная за перевозку груза или багажа провозная плата, если такая плата не входит в стоимость груза или багажа». Это решение является логичным и более справедливым. Ведь по Конвенции получается, что грузовладельцу не только не вручается груз, который должен быть перевезен, но и не возвращается плата за его пере возку.

Что касается второго вида ответственности перевозчика — ответственности, связанной с превышением срока сдачи груза по завершении пере возки, то обращает на себя внимание тот факт, что Конвенцией определена ответственность не за сам факт просрочки доставки, как это установлено, например, российским законодательством (ст. 116 КВВТ РФ), а только за причиненный ущерб в результате превышения срока сдачи груза.

Как и в международных источниках, регулирующих перевозки другими видами транспорта, в КПГВ закреплены максимальные пределы ответственности перевозчика. Так, в случае утраты или повреждения груза сумма возмещения не должна превышать 666,67 СДР на каждое грузовое место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы за каждый килограмм указанного в транспортном документе веса утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма Польше.

Если грузовым местом или иной единицей отгрузки является контейнер и при этом в транспортном документе не указано количество грузовых мест или единиц отгрузки как упакованных в контейнере, сумма 666, 67 СДР заменяется на сумму 1500 СДР за контейнер, не содержащий груза, и дополнительно сумму 25 тыс. СДР за грузы, которые были помещены в контейнер.

Таковы максимальные пределы ответственности перевозчика при несохранности груза.

Относительно максимальных пределов ответственности перевозчика в случае задержки доставки груза Конвенция устанавливает предел в размере, не превышающем величину фрахта.

В КПГВ предусмотрены основания освобождения перевозчика от ответственности при утрате, повреждении груза или задержке его доставки. Они включают следующие обстоятельства или риски:

— действия, либо бездействие грузоотправителя, грузополучателя либо лица, уполномоченного распоряжаться грузом;

— перемещение, погрузка, укладка или выгрузка груза грузоотправителем или грузополучателем либо третьими лицами, действующими по поручению грузоотправителя или грузополучателя;

— перевозка груза на палубе или в открытых трюмах, если это было оговорено с грузоотправителем, или соответствует обычаям данной отрасли торговли, или требуется действующими предписаниями;

— характер определенных видов груза, с которым связаны полная или частичная утрата или повреждение, в частности от поломки, ржавчины, внутренней порчи, усушки, утечки, естественной убыли при транспортировке (по объему или по весу) или от воздействия паразитов либо грызунов;

— отсутствие или дефекты упаковки, когда груз в силу своего характера подвержен потере или повреждению при отсутствии упаковки или при наличии в ней дефектов;

— недостаточная или неточная идентификационная маркировка грузи;

— проведение операций или попытка проведения операций по спасению жизни или имущества на внутренних водных путях;

— перевозка живых животных, кроме тех случаев, когда перевозчиком не были приняты соответствующие меры или не были соблюдения инструкции, согласованные в договоре перевозки.

Еще одно важное положение КПГВ, касающееся ответственности перевозчика, заключается в том, что ни он, ни фактический перевозчик не могут сослаться на освобождение от ответственности и ее пределы, предусмотренные международным источником или договором перевозки, если доказано, что ущерб причинен в результате их собственного действия или бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Вопрос исковой давности урегулирован Конвенцией следующим образом. Любые иски, связанные с договором перевозки груза, погашаются за давностью по истечении одного года, начиная с того дня, когда груз сдан или должен быть сдан грузополучателю. Причем день, с которого начинается исчисляться исковая давность, в этот срок не включается.

8.3. Соглашение между Дунайскими пароходствами Болгарии, Венгрии, Румынии, СССР и Чехословакии об общих условиях перевозок грузов 1956 г.

В соглашении основное внимание уделено организационным вопросам подготовки и осуществления перевозок грузов. Раздел I этого международного правового источника закрепил порядок подачи заявки на перевозку груза. Она подается в письменном виде и содержит данные о грузе, сроке подачи транспорта, пунктах погрузки и выгрузки, наименовании и адресе отправителя и получателя. Согласно Соглашению возможна подача устных заявок, однако впоследствии он должны быть подтверждены письменно.

Решение по заявке перевозчик обязан принять в трехдневный срок. Отсутствие ответа на заявку означает ее отклонение. При удовлетворении заявки перевозчик вправе внести в нее те или иные изменения, которые должны быть согласованы с грузоотправителем.

В разделе «Перевозочные документы» определены виды документов, используемых для оформления перевозки груза: коносамент или накладная. Они составляются на основании данных погрузочного ордера, предъявляемого грузоотправителем перевозчику. Коносамент составляется не менее чем в двух экземплярах, один из которых следует с грузом. По желанию грузоотправителя ему может быть выдан коносамент в нескольких экземплярах, причем в каждом из них отмечается число составленных документов. Правовое значение коносамента и накладной заключается в том, что каждый из этих документов является подтверждением факта принятия перевозчиком к перевозке указанного в них груза.

И коносамент, и накладная составляются по единому образцу, именуемому программой, и включают условия перевозки, обязательные как для перевозчика, так и для грузоотправителя. Бланки коносаментов и накладных печатаются на языке страны перевозчика, а также на русском и французском языках.

В отдельном разделе регулируется порядок расчета за перевозку. Расчет осуществляется по соглашению сторон либо грузоотправителем при отправлении груза, либо грузополучателем при получении груза в соответствии с установленными тарифами. Оплата должна быть осу-

ществлена не позднее 48 ч после получения счета. За каждый день просрочки грузоотправитель или грузополучатель обязаны уплатить перевозчику пеню и размере 0,05% стоимости перевозки.

Достаточно подробно в Соглашении рассматриваются вопросы погрузки 11 разгрузки, порядка приема и сдачи грузов.

По Соглашению погрузка принятых к перевозке грузов на судно н выгрузка их из судов производится силами и средствами перевозчика пли его агента за счет грузоотправителя или грузополучателя либо силами, средствами и за счет грузоотправителя (грузополучателя). В последнем случае перевозчик обязан уточнить дату подачи судна под погрузку за двое суток до фактической его подачи. На грузоотправителя (грузополучателя) возлагается обязанность осуществлять погрузку (выгрузку) круглосуточно и ежедневно, включая праздничные дни.

Факт завершения погрузки (выгрузки) груза и время, фактически затраченное на выполнение соответствующей операции, фиксируются в акте погрузки (выгрузки), который подписывают капитан (шкипер) судна п грузоотправитель (грузополучатель). За задержку судна под погрузкой ли разгрузкой сверх установленного времени предусмотрена штрафная санкция. Вместе с тем за досрочную погрузку или разгрузку судна перевозчик уплачивает грузоотправителю или грузополучателю премию.

Достаточно серьезные правовые последствия влечет за собой стоянка судна под погрузкой, более чем вдвое превышающей нормативное время при условии, что она длится не менее пяти суток. В этом случае, во-первых, перевозчик вправе отправить судно в рейс с недогрузом, во-вторых, грузоотправитель обязан уплатить штраф за простой, если таковой имел место. В третьих, он должен оплатить перевозчику 100% провозной платы, в том числе за недогруженную часть груза, от пункта отправления до пункта и.(значения.

Иной характер имеют правовые последствия, связанные с аналогии ним неисполнением обязательств грузополучателем при стоянке судии под разгрузкой. Перевозчик вправе произвести выгрузку груза и сдать его на хранение. При этом все понесенные перевозчиком расходы, по выгрузке и хранению груза оплачивает грузополучатель. Он же оплачивает штраф за простой судна.

Важно отметить, что за перевозчиком сохраняется залоговое право на груз.

Что касается регулирования порядка приема и сдачи груза, то это прежде всего вопросы определения количества принимаемых перевозчиков от грузоотправителя и сдаваемым перевозчиком грузополучателю грузов, а также моментов перехода грузов в ведение перевозчика и грузополучателя соответственно. По соглашению сторон количество принимаем от грузоотправителя и сдаваемых грузополучателю грузов определяется:

— по массе, заявленной грузоотправителем в погрузочном ордере с правом ее проверки перевозчиком;

— по грузовой шкале судна (осадке) до и после погрузки (выгрузки);

—по массе, определяемой на весах, принадлежащих перевозчику, грузоотправителю или грузополучателю;

— по количеству штук, отдельных грузовых мест и по массе, заявленной грузоотправителем или определенной любым иным способом.

Вопрос о моментах перехода грузов в ведение соответственно перевозчика и грузополучателя, а следовательно, и ответственности за грузы решается следующим образом. Ответственность перевозчика за принятый к перевозке груз начинается с момента выдачи расписки капитану (шкиперу) судна в приеме груза на погрузочном ордере и заканчивается моментом выдачи расписки грузополучателем на копии коносамента в получении груза.

По соглашению сторон допускается возможность осуществлении перевозки груза в сопровождении проводника грузоотправителя.

Если погрузка производится силами и средствами грузоотправителя, грузовые помещения судна опломбировываются его пломбами, которые снимаются в пункте назначения с участием грузополучателя или агента грузоотправителя. Нарушение и снятие пломб оформляется актом.

На перевозчика возлагается обязанность по размещению груза в грузовых помещениях судна, обеспечивающих сохранность груза и правильную загрузку судна. В случаях когда погрузка производится грузоотправителем, он обязан выполнять все требования капитана (шкипера) суда, касающиеся укладки и погрузки грузов в грузовых помещениях и на палубе.

Вопросы ответственности перевозчика регулируются в специальных разделах Соглашения. Ответственность за просрочку в доставке грузов устанавливается в виде штрафа за каждые сутки опоздания, но не более 25 % сумы провозных платежей. Основаниями освобождения перевозчика от ответственности за просрочку доставки грузов являются:

— распоряжение правительств придунайских государств о временном перерыве движения судов на их участках Дуная;

— стихийные явления;

— спад воды и мелководье, препятствующие плаванию судов с осадкой 140 см и более;

— предъявление требования об уплате штрафа не позднее 30 дней со дня доставки груза в пункт назначения.

При утрате груза возмещению подлежит его действительная стоимость по государственным оптовым ценам места назначения, существующим на день выдачи груза.

Перевозчик освобождается от ответственности за утрату и повреждение груза, если будет доказано, что утрата, повреждение или утечка груза про изошли вследствие обстоятельств, которые не могли быть им предотвращены. Кроме того, он не несет ответственности:

а) за повреждение или утрату груза, перевозимого с согласия отправителя на палубе или на беспалубном судне, если повреждения или утрата груза, произошли от такого способа перевозки;

б) повреждение или утрату груза, если они произошли вследствие неисправности тары, которая не могла быть обнаружена при приеме груза к перевозке;

в) повреждение груза, погрузка и выгрузка которого производились грузоотправителем или грузополучателем, если причины ущерба вызваны погрузкой или выгрузкой;

г) ущерб, причиненный таким грузам, которые по своим свойствам подвержены полной или частичной утрате или повреждению, если ущерб про изошел несмотря на соблюдение перевозчиком должной заботливости при перевозке грузов.

Если при приеме груза получатель не заявил перевозчику о частичной утрате или повреждении груза, то требования получателя к перевозчику и недостаче или повреждении груза считаются погашенными.

Соглашением установлен претензионный порядок разрешения споров и связи с перевозкой. Претензии предъявляются грузоотправителем или грузополучателем перевозчику в письменной форме. К претензии прилагается коносамент или накладная, а также соответствующие акты, свидетельствующие об утрате или повреждении груза по вине перевозчика. Претензия должна быть рассмотрена перевозчиком в течение трех месяцев со дня получения. Срок подачи претензии и иска об утрате и повреждении груза составляет один год.

Соглашение регулирует также такие специфические вопросы международной перевозки грузов речным транспортом, как вопросы общей аварии, задержки грузов в пути в зимних условиях, открытия и закрытия навигации.

8.4. Соглашение об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай 1989 г.

Соглашение между Дунайскими пароходствами 1956 г. распространяет свои положения на перевозчиков ограниченного числа придунайских государств. В этом его главный недостаток. Значительно расширенным составом участников представлено Соглашение об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай. Оно было подписано 3 сентября 1989 г. в г. Ш пофок (Венгерская республика) пароходствами девяти государств: ФРГ, Болгарии, Австрии, Венгрии, Румынии, Украины, Словакии, Югославии и Хорватии. Соглашение вступило в силу в 1990 г.

По охвату регулируемых вопросов оба Соглашения не имеют принципиальных различий. Вместе с тем существуют отдельные отличия в регламентации содержания конкретных аспектов перевозочного процесса.

Соглашение 1989 г. устанавливает сроки подачи заявки на перевозку груза перевозчику, чего нет в Соглашении 1956 г. Этот срок составляет не менее семи дней до даты предъявления груза к перевозке. Если заявки подается по телефону, срок ее подачи сокращен до пяти дней. В исключительных случаях по соглашению между грузоотправителем (фрахтователем) и перевозчиком заявка может быть подана в более короткие сроки. В соглашении 1989 г. определен также правовой статус заявки — ее подтверждение перевозчиком является свидетельством о заключении договора перевозки груза.

Некоторые несовпадения касаются перевозочных документов. Согласно соглашению 1989 г. перевозка груза оформляется накладной. Ее заполняет грузоотправитель не менее чем в пяти экземплярах. Перевозчик заверяет накладную штемпелем, датой и подписью. Распределяется этот документ следующим образом. Оригинал следует с грузом и вручается грузополучателю. Копии накладной остаются у перевозчика. Дубликат накладной получает грузоотправитель (фрахтователь). Этот участник перевозочного процесса вправе требовать выдачи ему необходимого количества копий накладной.

Соглашением 1989 г. более детально урегулированы вопросы п риёма и выдачи грузов, в частности опасных грузов, а также грузов, требующих особого обращения при перевозке и перевалке. При перевозке опасных грузов грузоотправитель обязан сделать в накладной отметку: «Опасный груз», а если необходимо — проинформировать перевозчика об обязательности принятия мер предосторожности. На грузах, требующих особого обращения, грузоотправитель должен нанести специальную маркировку.

Достаточно жесткие требования предъявляются к таре и упаковке. При несоблюдении грузоотправителем этих требований перевозчик вправе отказаться от приема груза к перевозке.

Детально прописан порядок выдачи груза грузополучателю. В потру выгрузки по каждой накладной оформляется акт выдачи груза, в котором отмечается фактическое количество грузовых мест и их состояние. Это документ подписывают грузополучатель и капитан судна по о окончании выгрузки. Факт утраты, недостачи или повреждения груза удостоверяются актом по форме, принятой в порту выгрузки.

Установлены иные по сравнению с Соглашением 1956 г. временные параметры, связанные с выполнением погрузочно-разгрузочных работ. Так, перевозчик обязан сообщить время прибытия судна в порт погрузки/выгрузки администрации порта, а также грузоотправителю/грузополучателю за 72 ч до предполагаемого прибытия с последующим уточнением времени за 24 ч. Сталийное время судна начинается через 3 ч после подачи перевозчиком извещения (нотиса) о готовности судна к производству грузовых работ.

Соглашение 1989 г. закрепляет такой существенный параметр, как время нахождения судна в порту. Оно фиксируется в акте стояночного времени. Сам акт является документом, подтверждающим факты

окончания погрузки и разгрузки судна, а следовательно, удостоверяющим факты досрочной погрузки или разгрузки судна или задержки выполнения этих работ. Правильное их определение имеет большое значение, так как, с одной стороны, Соглашение возлагает на перевозчика обязанность платить за досрочную погрузку и разгрузку судна грузоотправителю или грузополучателю премию (диспач) в размере до 50% ставки. С другой стороны, за задержку судна под погрузкой или разгрузкой сверх времени, установленного нормами, предусмотрен штраф (демередж). Для несамоходного судна грузоподъемностью до 1300 т он составляет 550 швейцарских франков, а грузоподъемностью свыше 1300 т — 675 швейцарских франков в сутки. Для самоходного судна демередж устанавливается в тройном раз мере по сравнению со ставками для несамоходного судна.

Некоторые отличия обнаруживаются в регулировании вопросов ответственности сторон за подачу тоннажа и предъявление груза, ответственности перевозчика за своевременность доставки и сохранную перевозку груза. По Соглашению 1989 г., если перевозчик подает судно под перевозку груза с опозданием не более чем на восемь суток, он возмещает грузоотправителю фактические расходы по хранению груза за период опоздания, но не более 1% провозной платы в расчете за одни сутки.

За утрату или повреждение груза перевозчик несет ответственность в размере действительной стоимости утраченного или поврежденного груза. Если же стоимость груза не включена в накладную, возмещение осуществляется в размере действительной стоимости утраченного или поврежденного груза, но не может превышать 500 швейцарских франков за одно грузовое место для тарно-штучных грузов и 150 швейцарских франков за 1 т навалочных, насыпных или наливных грузов.

Право перевозчика по Соглашению об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай в случае возникновения фактической опасности для судна при перевозке опасного груза, указанного под неправильным наименованием, — в любое время выгрузить этот груз либо уничтожить или обезвредить его без уплаты компенсации и с отнесением всех расходов на грузоотправителя.

В заключительных статьях Соглашения 1989 г. регулируются вопросы нощей аварии и залогового права. Помимо определения общей

аварии, которое, по сути, по отличается от определения, сформулированного Соглашении 1956 г., здесь закреплено важное положение о том, что диспаша по общей аварии (т.е. расчет по ее распределению) оформляется на основании Дунайских правил по общей аварии 199 г.

Что касается залогового права, то суть его состоит в том, что перевозчик обладает залоговым правом на груз в обеспечение причитающихся ему платежей по фрахту, демереджу, общей аварии, дополнительным сборам, штрафам и др. Свое право на залог он может реализовать путем продажи груза по истечении срока оплаты причитающихся платежей. Сумма, вырученная от реализации груза после возмещения всех причитающихся перевозчику платежей и расходов, связанных с продажей груза, передается получателю.

Перевозчик может применить залоговое право и в отношении плательщика, который не произвел все причитающиеся платежи по ранее выполненными перевозкам грузов.

8.5. Международная перевозка пассажиров и багажа речным транспортом

Международная перевозка пассажиров речным транспортом регулируется КППВ. Этот международный правовой источник содержит определения таких понятий, как «перевозка», «пассажир», «багаж». В нем дается перечень транспортных документов, оформляемых при перевозке пассажиров и багажа, регулируется ответственность перевозчика за ущерб, причиненный лицам, и за ущерб, связанный с полной или частичной утратой багажа и его повреждением, устанавливается исковая процедура споров в связи с перевозкой.

В КППВ перевозчик определяется как любое лицо, которое в качестве профессионального перевозчика обязуется во исполнение индивидуального или коллективного договора перевозки перевезти одно или нескольких лиц и в соответствующих случаях их багаж, независимо от того, само оно выполняет эту перевозку или нет.

Согласно Конвенции багажом является любой предмет, перевозимый в соответствии с договором перевозки, включая транспортные средства отношении последних установлено ограничение: не могут быть приняты в качестве багажа автобусы и грузовые автомобили, используемые для коммерческих перевозок.

При международной перевозке пассажира речным транспортом выдается индивидуальный билет. Возможна выдача пассажирам коллективного билета. Отсутствие, неправильность оформления или потеря билета не затрагивают существования или действительности договора перевозки пассажира. Билет пассажира служит доказательством содержащихся в нем сведений.

Если пассажир перевозит багаж, перевозчик может выдать ему и предъявлении билета багажную квитанцию или другой аналогичный документ, в котором указывается количество или характер багажа. По просьбе пассажира перевозчик обязан выдать ему багажную квитанцию.

Багаж выдается пассажиру но предъявлении багажной квитанции. Если квитанция отсутствует, перевозчик обязан выдать багаж, на который была выписана квитанция , только при условии, что лицо, претендующее на багаж, докажет на него свое право. При недостаточности доказательств перевозчик может потребовать внесения за него залога, который возвращается по истечении одного года со дня внесения. Невостребованный багаж находится на ответственном хранении. Он хранится за счет пассажира.

Вопросы ответственности при международной перевозке пассажиров речным транспортом решаются следующим образом. Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира, если происшествие, повлекшее за собой этот ущерб, связано с перевозкой и имело место либо во время нахождения пассажира на судне, либо во время его посадки или высадки, либо в связи с погрузкой или выгрузкой и выдачей багажа и обусловлено виной перевозчика.

Общая сумма возмещения, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же событием, не может превышать 200 тыс. франков на одного пострадавшего. Стороны могут договориться об установлении более высокого предела возмещения.

Что касается ответственности перевозчика за ущерб, связанный с пол ной или частичной утратой багажа и его повреждением, если происше ствие, вызвавшее такой ущерб, имело место во время перевозки, то она также строится на началах его вины. Багаж считается утерянным, если он не доставлен в течение 14 дней с даты предъявления требования о

его выдаче. В случае обнаружения багажа в течение года со дня требования о его выдаче пассажир вправе потребовать доставки багажа либо в пункт отправления, либо в предусмотренный для доставки пункт. Получив багаж, он должен возвратить любое полученное возмещение за ущерб, связанный с его утратой.

Сумма выплаты за ущерб, причиненный полной или частичной утра той багажа или за его повреждение, должна быть равна размеру ущерба, но не может превышать 5 тыс. франков на пассажира. В случае возмещения ущерба за утрату или повреждение перевозимого транспортного средства выплачиваемая сумма не может превышать 15 тыс. франков на транспортное средство.

Конвенция допускает возможность установления сторонами договора более высоких пределов возмещаемых сумм.

В Конвенции урегулированы вопросы подсудности споров сторон договора перевозки, а также закреплены сроки исковой давности по этим спорам. По всем спорам, возникающим в связи с перевозкой, истец может обратиться по своему выбору в один из компетентных судов как участвующих в Конвенции государств, так и государства, на территории которого находится, во-первых, главная контора ответчика, его обычное место жительство или контора, при посредстве которой был заключен договор перевозки, или, во-вторых, место отправления или назначения.

Сроки исковой давности зависят от характера неисполнения стороной договора перевозки обязательства и причиненного ущерба. Срок исковой давности в связи со смертью или телесными повреждениями пассажира, установленный КППВ, составляет три года. Он исчисляется со дня, когда лицо, которому был причинен ущерб, узнало об этом. Однако срок давности не может превышать пяти лет, считая со дня происшествия. Во всех остальных случаях право на предъявления иска погашается по истечении одного года.

Течение срока давности приостанавливается предъявлением претензии в письменном виде до того дня, когда перевозчик в письменном виде отклоняет претензию и возвращает приложенные к ней документы. В случае частичного признания предъявленной претензии течение давности возобновляется только в отношении той части претензии, которая остается предметом спора.

Литература:

1. Ерпылева, Н.Ю., Максимов, Д.М. Правовое регулирование комбинированных перевозок грузов, пассажиров и багажа / Н.Ю. Ерпылёва., Д.М. Максимов // Международное право и международные организации. 2013. - №3. – С. 32-35.
2. Ивашова, Т.А., Иванова, Т.Н. Проблемы ответственности в трансграничных перевозках по внутренним водным путям международного значения / Т.А. Ивашова., Т.Н. Иванова // Право и экономика. - 2017. - N 6. - С. 60 - 64.
3. Еремин, И.Д. Правовое регулирование транспортного обеспечения туристической деятельности / И.Д. Еремин // Транспортное право. - 2017. - N 2. - С. 25 - 28.

Практическое задание

Составьте перечень соглашений по вопросам регулированию международной перевозки по внутренним водным путям, в которых РФ принимает участие.

Тема № 9. Правовое регулирование международных перевозок опасных грузов

Цель занятия: дать понятие опасного груза, рассмотреть основные источники регулирования перевозки опасных грузов.

Образовательные технологии: *дискуссия* – смысл данного метода состоит в обмене взглядами по конкретной проблеме. Это активный метод, позволяющий научиться отстаивать свое мнение и слушать других. Спор, дискуссия рождает мысль, активизирует мышление, а в учебной дискуссии к тому же обеспечивает сознательное усвоение учебного материала как продукта мыслительной его проработки.

Вопросы для обсуждения:

1. Опасные грузы - понятие, виды, общая характеристика.

2. Международно-правовые акты по вопросам перевозки опасных грузов.

3. Значение перевозочных документов при перевозке опасных грузов, их классификация, предъявляемые к ним требования.

4. Роль международных организаций в разработке международно-правовых актов по вопросам о перевозке опасных грузов.

5. Деятельность ООН в отношении перевозки опасных грузов.

6. Правила безопасной перевозки радиоактивных материалов (Правила МАГАТЭ).

7. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

8. Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ). Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

9. Заслушивание докладов и просмотр презентаций по вопросам темы.

10. Обсуждение выступлений (дискуссия).

11. Решение тестов.

12. Подведение итогов темы.

Учебные материалы к теме

9.1. Понятие и классификация опасных грузов

Опасные грузы – вещества, материалы и изделия, отходы производства и иной деятельности, которые в силу присущих им свойств и особенностей при наличии определенных факторов в процессе транспортирования, при производстве погрузочных- разгрузочных работ и хранении могут нанести вред окружающей среде, послужить причиной взрыва, пожара или повреждения транспортных средств, устройств, здание и сооружений, а также гибели, травмирования, отравления, ожогов или заболевания людей, животных и птиц [1, с. 324].

ГОСТ 19433-88 определяет классы и классификацию опасных грузов и веществ.

Классификация опасных грузов и веществ (отнесение грузов к классу, подклассу, категории и группе) производится в зависимости от вида и степени опасности грузов и перевозимых веществ ADR / АДР.

Установлена следующая классификация опасных грузов и веществ:

1 класс опасности - взрывчатые материалы (ВМ);

2 класс опасности - газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением;

3 класс опасности - легковоспламеняющиеся жидкости (ЛВЖ);

4 класс опасности - легковоспламеняющиеся твердые грузы и вещества (ЛВТ); самовозгорающиеся грузы и вещества (СВ); грузы и вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой;

5 класс опасности - окисляющие вещества (ОК) и органические пероксиды (ОП);

6 класс опасности - ядовитые вещества (ЯВ) и инфекционные грузы и вещества
(ИВ);

7 класс опасности - радиоактивные материалы (РМ);

8 класс опасности - едкие и (или) коррозионные грузы и вещества (ЕК);

9 класс опасности - прочие опасные грузы и вещества.

Для указания на опасные свойства опасных грузов, а также их физические и химические свойства или принадлежность к определенной группе веществ, применяются классификационные коды, которые сами по себе раскрывают свойства опасного груза.

Классификационный код состоит из буквы (букв), которая обозначает(-ют) группу опасных свойств и может быть дополнена цифрой, характеризующей физические или химические свойства груза или его принадлежность к определенной группе химических веществ.

Для опасных веществ или изделий 1-го класса классификационный код состоит из номера подкласса и буквы группы совместимости.

Для опасных веществ или изделий 2-го класса классификационный код состоит из цифры, указывающей на агрегатное состояние, вид вещества или изделия и буквы (букв), обозначающей(-их) группу опасных свойств.

Радиоактивным материалам 7-го класса классификационные коды не назначены.

Примеры классификационных кодов для:

– опасных грузов класса 1: 1.1A, 1.2B, 1.3C, 1.4S;

– опасных грузов класса 2: 1A, 2TC, 3O, 5F, 1TO;

– опасных грузов других классов: D, F1, FO, ST3, OTC.

Значения букв, используемых в классификационных кодах:

A—Удушающие газы;

C—Коррозионные вещества;

D—Десенсибилизированные взрывчатые вещества;

F —Легковоспламеняющиеся вещества;

I —Инфекционные вещества;

M —Прочие опасные вещества;

O— Окисляющие вещества;

P —Органические пероксиды;

S—Вещества, способные к самовозгоранию;

SR Самореактивные вещества;

T— Токсичные вещества

W— Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой

9.2. Источники правового регулирования перевозки опасных грузов

Существующие экономические и технические трудности, а также юридические неувязки мешают привести российский рынок перевозок опасных грузов к согласованности с требованиями, которые Россия приняла при подписании ДОПОГ (Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов).

Однако за все это время успел измениться и ДОПОГ – его редакция, введенная в январе 2007 года, включает в себя более жесткие требования к безопасности перевозок. К сожалению, сделать ДОПОГ-2007 обязательным в России не представляется возможным в связи с неизбежным удорожанием перевозок и со значительной изношенностью используемого автопарка, по техническому состоянию далекого от требований этого международного соглашения.

Тем не менее приказом Минтранса России № 44 от 17 апреля 2007 г. утвержден «Порядок выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов», который вступил в силу 12 июля 2007 года. Он призван привести в соответствие с ДОПОГ работу российских транспортников на рынке международных перевозок опасных грузов.

9.3. Общие требования к перевозочным документам при перевозке опасных грузов

Перечень и количество перевозочных документов при **перевозке** *опасных грузов,* а также их содержание зависят от:

— вида и количества перевозимых опасных грузов;

— способа перевозки опасного груза;

— маршрута перевозки опасного груза.

Общие требования к перевозочным документам при перевозке опасных грузов. Обеспечение безопасности жизни и здоровья людей, а также защита оборудования от повреждений имеют первоочередное значение при перевозке опасных грузов и требуют особого внимания к информации, которая указывается в документации. При определении требований к перевозочным документам при перевозке опасных грузов руководствуются следующим основным принципом: Чем сложнее документы и чем больше их количество, тем больше вероятность ошибки или недосмотра [2, с. 383]. Поэтому количество перевозочных документов при перевозке опасных грузов сведено к минимуму, а требования к документации простые и сводятся только к обеспечению наличия основной информации, используя которую можно при помощи ссылок оперативно получить другую необходимую информацию. Так, за последние годы были упразднены следующие перевозочные документы:

— Декларация грузоотправителя;

— Копия многостороннего соглашения.

Задача перевозочных документов при перевозке опасных грузов состоит в обеспечении наличия точной, надежной информации о перевозимых опасных грузах, отвечающей нормативным требованиям.

Достоверная и точная информация, предаваемая между субъектами, несущими ответственность за документирование, упаковку и обработку опасных грузов обеспечивает безопасность и эффективность перевозки опасных грузов. Если соответствующая информация об опасном грузе отсутствует, то фактически невозможно правильно организовать перевозку такого груза.

9.4. Общие меры безопасности при перевозке опасных грузов

Участники операций по перевозке опасных грузов должны принимать надлежащие меры безопасности в зависимости от характера и

масштаба предполагаемой опасности с целью избежать ущерба и травм и, при необходимости, свести их к минимуму. В любом случае они должны соблюдать требования ДОПОГ / ADR в своей соответствующей сфере деятельности.

Если создается прямая угроза для общественной безопасности, участники перевозки опасных грузов должны незамедлительно уведомить об этом аварийно- спасательные службы и предоставить информацию, которая необходима этим службам для принятия соответствующих мер.

В ДОПОГ / ADR могут уточняться некоторые обязанности, возлагаемые на различных участников перевозки опасных грузов.

Если Договаривающаяся сторона ДОПОГ / ADR считает, что это не приведет к снижению уровня безопасности, она может в рамках своего национального законодательства перераспределить обязанности между участниками перевозки опасных грузов, при условии, что все обязанности, предусмотренные в ДОПОГ / ADR будут выполнены. Эти отступления должны сообщаться Договаривающейся стороной секретариату Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, который доведет их до сведения Договаривающихся сторон.

Приведенные в ДОПОГ / ADR определения участников перевозки опасных грузов и их соответствующих обязанностей, не препятствуют действию положений национального законодательства в отношении юридических последствий (последствий уголовного характера, ответственности и т. д.), вытекающих из того, что соответствующий участник перевозки опасных грузов является, например, юридическим лицом, лицом, работающим по самонайму, работодателем или работником.

Обязанности основных участников перевозки опасных грузов:

1) Обязанности грузоотправителя опасных грузов.

Грузоотправитель - предприятие, осуществляющее отправку опасных грузов для собственных целей или для третьей стороны. Если транспортная операция осуществляется согласно договору перевозки, грузоотправителем является грузоотправитель согласно этому договору перевозки.

Отправитель опасных грузов обязан предъявлять к перевозке только те опасные грузы, которые соответствуют требованиям ДОПОГ / ADR. Отправитель опасных грузов должен, в частности:

а) убедиться в том, что опасные грузы классифицированы и допущены к перевозке в соответствии с ДОПОГ / ADR;

б) передать перевозчику информацию и данные и, в случае необходимости, требуемые транспортные и сопроводительные документы (разрешения, допущения, уведомления, свидетельства и т. д.), принимая во внимание, в частности, требования главы 5.4 ДОПОГ / ADR и таблиц, содержащихся в части 3 ДОПОГ / ADR;

в) использовать только такие тару, крупногабаритную тару, контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ) и цистерны (автоцистерны, съемные цистерны, транспортные средства-батареи, МЭГК, переносные цистерны и контейнеры- цистерны), которые допущены и пригодны для перевозки соответствующих веществ и имеют маркировку, предписанную ДОПОГ / ADR; г) соблюдать требования, касающиеся способа отправки и ограничений на отправку;

д) обеспечить, чтобы даже неочищенные и недегазированные порожние цистерны (автоцистерны, съемные цистерны, транспортные средства-батареи, МЭГК, переносные цистерны и контейнеры-цистерны) или порожние неочищенные транспортные средства и большие и малые контейнеры для массовых грузов были соответствующим образом маркированы и снабжены знаками опасности и чтобы порожние неочищенные цистерны были закрыты так же герметично, как если бы они были в наполненном состоянии.

Если грузоотправитель опасных грузов прибегает к услугам других участников перевозки (упаковщик, погрузчик, ответственный за наполнение и т. д.), грузоотправитель опасных грузов должен принять надлежащие меры для обеспечения соответствия опасного груза требованиям ДОПОГ / ADR. В случае подпунктов а), б), в) и г) грузоотправитель опасных грузов может, однако, полагаться на информацию и данные, переданные в его распоряжение другими участниками перевозки опасных грузов.

Когда грузоотправитель опасных грузов действует от третьего лица, это лицо должно письменно сообщить грузоотправителю опасных грузов, что речь идет об опасных грузах, и предоставить грузоотправителю опасных грузов все сведения и документы, необходимые ему для выполнения своих обязанностей [3, с. 135].

2) Обязанности перевозчика опасных грузов

Перевозчик - предприятие, осуществляющее транспортную операцию по договору перевозки или без такового.

Перевозчик опасных грузов, в соответствующих случаях, должен, в частности:

а) удостовериться в том, что подлежащие перевозке опасные грузы допущены к перевозке в соответствии с ДОПОГ / ADR;

б) удостовериться в том, что предписанная документация находится на транспортной единице;

в) визуально удостовериться в том, что транспортные средства и опасный груз не имеют явных дефектов, не протекают и не имеют трещин, а также надлежащим образом оборудованы и т. д.;

г) удостовериться в том, что дата следующего испытания автоцистерн, транспортных средств-батарей, съемных цистерн, переносных цистерн, контейнеров- цистерн и МЭГК не просрочена;

д) проверить, не перегружены ли транспортные средства;

е) удостовериться в том, что нанесены знаки опасности и маркировка, предписанные для транспортных средств;

ж) удостовериться в том, что оборудование, предписанное в письменных инструкциях на опасный груз, находится на транспортном средстве.

В соответствующих случаях эти действия осуществляются на основе транспортных документов и сопроводительных документов путем осмотра транспортного средства или контейнеров и, при необходимости, опасного груза.

Вместе с тем, что касается подпунктов а), б), д) и е), перевозчик опасных грузов может полагаться на информацию и данные, переданные в его распоряжение другими участниками перевозки опасных грузов.

Если, при выполнении своих обязанностей, перевозчик опасных грузов обнаруживает какое-либо нарушение требований ДОПОГ / ADR, перевозчик опасных грузов не должен отправлять опасный груз до тех пор, пока это нарушение не будет устранено.

Если в ходе рейса обнаруживается нарушение, которое может поставить под угрозу безопасность перевозки опасного груза, транспортировка опасного груза должна быть как можно быстрее прекращена с учетом требований, касающихся безопасности движения, безопасного сохранения опасного груза и общественной безопасности.

Перевозка опасного груза может быть продолжена только после того, как опасный груз будет приведен в соответствие с применимыми правилами. Компетентный(ые) орган (органы), регулирующий(ие) транспортировку на оставшейся части рейса, может (могут) дать разрешение на продолжение перевозки опасного груза.

В том случае, если требуемое соответствие опасного груза не может быть обеспечено или если не дано разрешения на оставшуюся часть перевозки, компетентный(ые) орган (органы) должен (должны) оказать перевозчику опасного груза необходимую административную помощь. Это же требование применяется в том случае, когда перевозчик опасного груза сообщает этому (этим) компетентному(ым) органу (органам), что грузоотправитель опасного груза не поставил его в известность об опасном характере перевозимого опасного груза и что на основании законодательства, применимого, в частности, к договору перевозки, перевозчик опасного груза желает выгрузить, уничтожить или обезвредить опасный груз.

3) Обязанности грузополучателя опасных грузов Грузополучатель - грузополучателя согласно договору перевозки. Если грузополучатель опасного груза назначает третью сторону согласно положениям договора перевозки, то это лицо рассматривается как грузополучатель опасного груза по смыслу ДОПОГ / ADR. Если транспортная операция с опасным грузом осуществляется без договора перевозки, то предприятие, которому передаются опасные грузы по прибытии, рассматривается как грузополучатель опасных грузов.

Грузополучатель опасных грузов обязан не медлить с приемом опасного груза, если не существует непреодолимых причин, и убедиться после разгрузки опасного груза в том, что касающиеся его требования ДОПОГ / ADR выполнены.

Грузополучатель опасных грузов обязан, в частности:

а) в случаях, предусмотренных ДОПОГ / ADR, принять предписанные меры по очистке и обеззараживанию транспортных средств и контейнеров от остатков опасного груза;

б) обеспечить, чтобы на контейнерах после их полной разгрузки, очистки и обеззараживания более не имелось указывающей на опасность маркировки (знаков опасности и информационных таблиц опасного груза).

Если грузополучатель опасных грузов прибегает к услугам других участников перевозки (разгрузчик, предприятия по очистке, станция обеззараживания и т. д.), грузополучатель опасных грузов должен принять надлежащие меры для обеспечения соблюдения требований ДОПОГ / ADR.

Литература:

1. Борисов, В.Н., Власова, Н.В., Доронина, Н.Г. / В.Н.Борисов., Н.В. Власова., Н.Г. Доронина. Международное частное право: Учебник (4-е издание, переработанное и дополненное). ИЗиСП, КОНТРАКТ, - 2018. – 516 с.
2. Гречуха, В.Н. Международное транспортное право : учебник для бакалавриата и магистратуры / В.Н. Гречуха. – М. : Издательство Юрайт, 2015. – 398 с.
3. Скачков, Н.Г. Правовое регулирование отношений по трансграничной морской перевозке опасных грузов в условиях цифровизации / Н.Г. Скачков // Lex russica. - 2020. - N 2. - С. 133 - 140.

Тестовые задания

1. Какое международное соглашение определяет требования к осуществлению международной дорожной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом?

а) ДОПОГ

б) ВОПОГ

в) МКМПОГ

2. Выполнение положений ДОПОГ обязательно при осуществлении ….. ?

а) любых международных перевозок опасных грузов

б) перевозок опасных грузов стран-членов ДОПОГ

в) перевозок опасных грузов стран-членов СНГ

3. На какие виды транспорта распространяются требования ДОПОГ?

а) авиационный

б) железнодорожный

в) автомобильный

г) на все виды транспорта

4. Что обозначает знак ООН на транспортном средстве?

а) данный вид опасного груза запрещен к перевозкам

б) данный вид опасного груза допущен к перевозкам

в) данный вид груза идентифицирован в Типовых правилах ООН

г) данный вид груза отнесен к особо опасным грузам.

ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ТЕКУЩЕГО КОНТРОЛЯ УСПЕВАЕМОСТИ, ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ПО ИТОГАМ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ И УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ СТУДЕНТОВ

РЕЙТИНГ-КОНТРОЛЬ № 1

1. Классифицируйте основные международные организации в сфере транспорта, приведите примеры (не менее 3х), охарактеризуйте одну из них.

Тестовые задания

1. Международное транспортное право – это:

а) самостоятельная отрасль международного права как морское, воздушное, космическое и т.д.

б) комплексная отрасль международного права

в) учебная дисциплина, изучающая в комплексе вопросы регулирования международных транспортных сообщений и перевозок международным правом вообще и его отраслями в частности

2. В предмет МТП входят отношения между государствами, возникающие по поводу:

а) использования своей и иностранной территории для осуществления и обеспечения международных транспортных коммуникаций;

б) использования транспорта для осуществления международной перевозочной деятельности

в) использования своей и иностранной территории транспортом для осуществления международных транспортных сообщений и перевозок пассажиров и грузов

3.Международные транспортные сообщения устанавливаются в целях:

а) обеспечения дипломатических отношений между государствами

б) установления и эксплуатации на постоянной основе международных транспортных сообщений

в) осуществления регулярных перевозок пассажиров и грузов и обеспечения свободы передвижения

г) развития обмена и контактов, перемещения товаров, услуг и капиталов между государствами

4. Разрешительный порядок как принцип применяется при регулировании:

а) регулярных международных транспортных перевозок

б) регулярных и нерегулярных перевозок

в) регулярных и нерегулярных международных транспортных сообщений

5. Принцип сотрудничества:

а) Обязательный

б) Принудительный

в) Добровольный

г) Добровольно-обязательный

6. Принцип взаимности применяется при регулировании:

а) международных транспортных сообщений

б) международных транспортных перевозок

в) взаимоотношений между международными транспортными перевозчиками

7. Чтобы транспортное сообщение было признано международным необходимо договориться об этом:

а) транспортным перевозчикам из двух стран

б) двум государствам

в) двум государствам и транспортным перевозчикам из этих стран

8. Какой факт является решающим для признания совершившейся транспортной перевозки в качестве международной:

а) пересечение перевозчиком государственной границы своей страны в соответствии с его разрешением

б) пересечение перевозчиком границы своей страны и другого государства в соответствии с разрешением своей страны и иностранного государства

в) пересечение перевозчиком границы своей страны и другого государства на основании принципа свободы передвижения

г) пересечение перевозчиком границы своего государства и другого на основании международного договора

9. Международное транспортное сообщение регулируется только:

а) международным правом

б) международным и национальным правом

в) международным публичным, частным и внутренним правом

10. Источники МТП не включают в себя в качестве основных:

а) внутреннее право государств;

б) международный договор по частноправовым вопросам;

в) обычай и торговые обыкновения;

г) судебная и арбитражная практика.

РЕЙТИНГ-КОНТРОЛЬ № 2

1. Выполнить эссе на одну из пройденных тем.

Тестовые задания

1. Основным эксплуатантом международных транспортных сообщений является:

а) государство – сторона двустороннего транспортного соглашения

б) национальный транспортный перевозчик по закону

в) перевозчик, допущенный к эксплуатации международных транспортных сообщений

г) назначенный перевозчик

2. Какая деятельность является главной в предмете международного транспортного права:

а) международная перевозная деятельность всех видов транспорта

б) международные транспортные сообщения и перевозки

в) международная перевозка пассажиров и грузов всеми видами транспорта

3. К источникам международного транспортного права относятся:

а) договор и обычай

б) договор, обычай и вспомогательные источники

в) договор, обычай, вспомогательные источники и национальный закон

4. При регулирования международных транспортных сообщений и перевозок внутреннее транспортное право:

а) не применяется к международным транспортным перевозкам

б) применяется частично

в) применяется во взаимодействии с международным правом

г) применяется во взаимодействии с международным правом и международным частным правом

5. Пространственная сфера действия внутреннего транспортного права:

а) ограничена территорией государства

б) имеет экстерриториальное действие

в) ограничена суверенитетом государства

6. Понятие «юрисдикция» относятся к:

а) международному транспортному праву

б) внутреннему транспортному праву

в) международному транспортному частному праву

7. Сфера применения норм международного транспортного права:

а) международные транспортные сообщения

б) международные транспортные перевозки

в) международные транспортные сообщения и перевозки

8. Общепризнанные принципы международного права к международным транспортным сообщениям:

а) применяются

б) не применяются

в) имеют преимущественную силу по отношению к специальным принципам международного транспортного права.

9. Международно-правовая унификация способствует:

а) унификации национальных норм

б) образованию единого правового пространства в определенной сфере регулирования транспорта

в) устранению пробелов в международном транспортном праве

10. Функции норм международного транспортного права:

а) в урегулировании международных транспортных связей между государствами

б) заменять нормы внутреннего транспортного права

в) быть вспомогательным источником регулирования международных транспортных сообщений и перевозок

РЕЙТИНГ-КОНТРОЛЬ № 3

1. Охарактеризуйте основные направления взаимодействия таможенных органов с международными перевозчиками.

2. Роль ООН в разработке международных актов по перевозке опасных грузов.

3. Перечислите основные источники регулирования международных воздушных перевозок для РФ.

Тестовые задания

1. Какой правовой режим воздушного пространства расположенного над открытым морем:

а) территория государства

б) международное пространство

в) пространство со смешанным правовым режимом

г) правовой режим не определен

2. Свободы воздуха – это:

а) коммерческие права в международном воздушном сообщении

б) научное наименование Чикагской конвенции

в) исключительные права государства

г) правила полетов

3. Какая из систем регулирования воздушных перевозок действует:

а) гвадалахарская

б) варшавская

в) монреальская

г) уругвайская

4. Разрешены ли перевозки грузов иностранными транспортными средствами между пунктами, расположенными на территории России:

а) разрешены

б) разрешены, при наличии лицензии

в) разрешены, если перевозка предполагает транзит через территорию иностранного государства

г) запрещены

5. Каково применимое право к договорам международной перевозки, если стороны его не избрали:

а) право страны отправителя

б) право страны получателя

в) право страны суда

г) право страны перевозчика

6. При каком виде сообщений используется коносамент:

а) линейных, трамповых

в) ломаных

г) смешанных

д) нет правильного ответа.

7. Международная смешанная перевозка -

а) перевозка грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране

б) перевозка в которой доставку груза от отправителя к получателю осуществляют по крайней мере два различных вида транспорта, когда она выполняется на этом маршруте под ответственностью только одного перевозчика, по единому транспортному документу, подтверждающему заключение договора перевозки, и оплачивается по единой сквозной тарифной ставке

в) перевозка в специально созданных транспортных единицах или средствах, приспособленных для перевозки грузов на различных видах транспорта (контейнер, съемный кузов, лихтер, роллтрейлер, роудрейлер)

г) перевозки с использованием технических средств одного вида транспорта для перевозок на другом (груженый автомобиль перевозится по железной дороге, груженый железнодорожный вагон перевозится на морском пароме)

8**. Какой основной международно-правовой документ, регламентирующий порядок осуществления смешанной перевозки:**

а) Венская конвенция 1980г., о перевозках в смешанном сообщении

б) Конвенция УНИДРУА – ЕЭК 1958г. о перевозках грузов разными видами транспорта.

в) КОТИФ

г) Женевская конвенция ООН 1980г. о международных смешанных перевозках грузов

9. Определите признаки «хромающих отношений» в МТП:

а) различие в толковании понятия судами разных государств

б) понятие, имеющее законодательное закрепление в одном государстве, но не имеющее такового в другом

в) верно а) и б)

г) нет верного ответа

10. Назовите критерии применения закона юридического лица - перевозчика:

а) оседлости

б) инкорпорации

в) имплементации

г) счета в банке

11. Является ли международное публичное право регулятором транспортных отношений:

а) да

б) нет

в) в каждом государстве по-разному

12. Любой иск в связи с международной перевозкой грузов по Конвенции ООН о морской перевозке грузов погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение:

а) 1 года

б) 2 лет

в) 3 лет

г) 4 лет

13. **Что понимается под коммерческими правами в международном транспортном праве:**

а) права по распоряжению грузом

б) лицензии на внешнюю торговлю

в) свободы воздуха

г) правила торгового судоходства

14. **Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации морское судно приобретает с момента:**

а) завершения его строительства и спуска на воду

б) заключения договора купли-продажи иностранного судна

в) регистрации в реестре судов Российской Федерации

г) исключения из реестра судов иностранного государства

15. Чтобы транспортное сообщение было признано международным необходимо договориться об этом:

а) транспортным перевозчикам из двух стран

б) двум государствам

в) двум государствам и транспортным перевозчикам из этих стран

ВОПРОСЫ К ЗАЧЕТУ

1. Понятие международного транспортного права и его место в системе международного права.

2. Предмет международного транспортного права.

3. Система международного транспортного права.

4. Субъекты международного транспортного права.

5. Место и роль основных принципов международного транспортного права в правовом регулировании международных транспортных сообщений и перевозок.

6. Особенности правового регулирования международных транспортных сообщений и перевозок международным правом.

7. Понятие договора международной перевозки. Его предмет и особенности содержания.

8. Особенности договора международной перевозки пассажира и багажа.

9. Особенности содержания договора международной перевозки груза.

10. Виды международных транспортных перевозок как объект правового регулирования.

11. Специфика и особенности разрешительного порядка международных автомобильных сообщений и перевозок.

12. Основные принципы международных воздушных сообщений.

13. Понятие, виды и источники коммерческих «свобод воздуха».

14. Договор международной автомобильной перевозки груза.

15. Договор международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа.

16. Ответственность при международных перевозках пассажиров и багажа. Предъявление претензий и исков к перевозчику.

17. Виды коносаментов и критерии их классификации.

18. Основные виды морских перевозок. Договорные формы перевозок грузов.

19. Содержание договора международной воздушной перевозки пассажира и багажа

20. Понятие «международное автомобильное сообщение» и «международная автомобильная перевозка». Виды международных автомобильных сообщений.

21. Ответственность перевозчика при международной воздушной перевозке груза.

22. Ответственность перевозчика при международной автомобильной перевозки грузов.

23. Ответственность перевозчика при международной железнодорожной перевозке грузов.

24. Перспективы межгосударственного сотрудничества в сфере международных перевозок на современном этапе.

25. Межгосударственное сотрудничество по вопросам транспортного сообщения в рамках ЕАЭС.

26. Используя представленные проформы составьте договор международной автомобильной перевозки.

27. Используя представленные проформы смоделируйте ситуацию и заполните коносамент.

28. Используя представленные проформы составьте договор международной авиаперевозки.

ВАРИАНТЫ ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАДАНИЙ

Практическое задание № 1

Используя представленные проформы составьте договор международной автомобильной перевозки.

Практическое задание № 2

Используя представленные проформы смоделируйте ситуацию и заполните коносамент.

Практическое задание № 3

Используя представленные проформы составьте договор международной авиаперевозки.

Практическое задание № 4

Г-н Gillego отправился из Манилы в Париж авиакомпанией Air France, где у него был запланирован стыковочный рейс в Будапешт. Прибыв в Париж, заявитель узнал, что его перевозчик имеет более ранний рейс на Будапешт в тот же день. Поэтому он перерегистрировал билет и дал указание относительно багажа. По прибытии в аэропорт Будапешта он не получил багаж. За время пребывания в Будапеште пассажир был вынужден приобрести необходимые личные вещи и лекарства. Вернувшись в Манилу, заявитель обратился в суд с иском к Air France о взыскании не только излишне понесенных расходов, но и возмещения морального вреда. Рассмотрите спор и вынесите решение?

Практическое задание № 5

30 июня 2008 г. Л. заключил с Авиакомпанией "Дойче Люфтганза АГ" договор воздушной перевозки и полностью оплатил стоимость перевозки. В соответствии с договором истец 6 июля 2008 г. должен был вылететь из Самары во Франкфурт, а 26 июля 2008 г. - авиакомпанией "Люфтганза" из Малаги во Франкфурт, прибытие в 20:35, а затем по маршруту Франкфурт-Самара, отправление в 21:35. Однако рейс по маршруту Малага - Франкфурт прибыл во Франкфурт с опозданием более чем на час. Поэтому истец опоздал на рейс Франкфурт-Самара. Истцу был выдан талон для получения другого билета, но следующий

рейс авиакомпании "Люфтганза" по маршруту Франкфурт - Самара отправлялся только через сутки, 27 июля 2008 г. в 21:35. Этим рейсом истец воспользоваться не мог, так как в г. Самаре ему необходимо было быть 27 июля 2008 г. Поэтому истец приобрел билет на другой рейс. Л. обратился в суд (РФ) с иском к авиакомпании "Дойче Люфтганза АГ" о взыскании денежных средств**.** Решите спор.

Практическое задание № 6

Пассажир, летевший на самолете, заявил о том, что дорогостоящее лекарство, находившееся в его ручной клади в термосумке, и которое должно храниться при температуре не выше +3С испорчено в виду того, что самолет находился в небе слишком долго из-за плохих погодных условий и не мог приземлиться. Лекарство нагрелось и расслоилось. Пассажир требует возмещения полной стоимости утраченного лекарства. Дайте юридическую оценку.

Практическое задание № 7

По договору, заключенному в г. Москва, перевозчик – ОАО «РЖД» обязался доставить груз в пункт назначения – г. Прагу продукцию Солнечногорского стеклозавода. По прибытии груза выяснилось, что товар на 40% уничтожен (разбит). Получателем была заявлена претензия к ОАО «РЖД», на которую перевозчик ответил, что бой произошел не по его вине, а в связи с плохой упаковкой товара грузоотправителем. Грузополучатель обратился в суд с иском к отправителю о взыскании убытков, связанных с поставкой товара ненадлежащего качества. Решите спор.

Практическое задание № 8

Гражданка Соболева М приобрела билет для осуществления поездки на железнодорожном транспорте от станции «Москва» (РФ) до станции «Варшава» (Польша). Обе станции указаны в билете. Однако в день отправления Соболева М. находилась в районе станции «Смоленск» (на расстоянии двух остановок от станции отправления в направлении движения), где и собиралась сесть в поезд. При проверке билета на станции «Смоленск» проводник поезда отказал Соболевой М. в перевозке, сославшись на то, что в билете указана другая станция отправления. Гражданка Соболева М. обратилась в суд с заявлением о признании действий перевозчика неправомерными, возмещении причиненного ей материального ущерба и морального вреда. Решите спор. Ответ аргументируйте.

Практическое задание № 9

Российская организация (продавец) и венгерская фирма (покупатель) заключили договор о поставке товаров автомобильным транспортом на условиях CIP (г. Будапешт) (согласно ИНКОТЕРМС в редакции 2010 г.). Продавец поставку не застраховал. Товар перевозился из России в Венгрию на не укрытом транспорте, при перевозке был поврежден и прибыл в состоянии, непригодном для использования по назначению. Определите возможные действия покупателя в этой ситуации. Ответ аргументируйте.

Практическое задание № 10

Российская компания осуществляла перевозку груза самолетом авиакомпании «Финнэйр» в Россию. В международной авианакладной авиакомпании «Финнэйр» была указана масса полученного к перевозке груза, составляющая 186,6 кг. При выдаче груза в аэропорту «Пулково» (Санкт-Петербург, Россия) она составила 180 кг, о чем свидетельствует коммерческий акт. Таким образом, в аэропорте «Пулково» была обнаружена недостача 6,6 кг груза. Как следует из коммерческого акта, утрата части груза произошла вследствие ветхости упаковки, не обеспечивающей сохранности груза при перевозках. Каким международным правовым актом регулируются вопросы ответственности при такой перевозке? В какой суд должен быть предъявлен иск об ответственности?

Практическое задание № 11

Свердловская железная дорога приняла к перевозке партию груза. Место назначения – ст. Брно (Чехия). К месту назначения груз прибыл с опозданием на 30 дней. Кроме того, при сдаче груза получателю (чешскому юридическому лицу) было установлено, что часть его пропала. Полагая, что просрочка доставки и утеря части груза произошли по вине российской железной дороги, грузополучатель обратился с иском в Московский Арбитражный суд. Представитель ответчика указал в суде, что истец не использовал досудебные способы урегулирования спора, при передаче груза белорусской железной дороге коммерческий акт не составлялся, срок поставки не был нарушен, так как груз длительное время проходил таможенные проверку и оформление. Оцените доводы представителя ответчика и разрешите спор по существу.

ЗАДАНИЯ ДЛЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ

Тема 1. Понятие международного транспортного права, предмет, метод, система, субъекты, принципы, функции.

Подготовить доклады и сообщения:

1. Комплексный характер правового регулирования международных транспортных отношений.
2. Особенности и виды субъектного состава МТП.
3. Система международного транспортного права.
4. Юридическая природа международного транспортного права.
5. Функции и принципы МТП.

Тема 2. Источники международного транспортного права

Подготовить доклады и сообщения:

1. Классификация источников, регулирующих международное транспортное право, в соответствии со ст. 38 Статута Международного Суда ООН.
2. Международные транспортные договоры в области регулирования морских, железнодорожных, автомобильных, воздушных, смешанных перевозок.
3. Международный обычай, как источник МТП.
4. Коллизионные нормы международного транспортного права.
5. Внутренние (национальные) источники, регулирующие международные перевозки.

Тема 3. Международные организации в сфере транспорта

Подготовить доклады и сообщения:

1. Виды Международные межправительственных организации, занимающихся вопросами регулирования международных перевозок.
2. Система ООН и международное транспортное право.
3. Общая характеристика, цели, задачи, функции, полномочия, организационная структура Международные межправительственных организации в области транспорта: ИМО, ИКАО, ОТИФ, ОСЖД.

4. Понятие, виды и особенности международных неправительственных организаций на современном этапе развития международного права

Тема 4. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок

Подготовить доклады и сообщения:

1. Понятие и особенности международных перевозок автомобильным транспортом.

2. Международные договоры, как основные источники, регулирующие взаимоотношения между государствами в сфере автомобильных перевозок.

3. Регулирование международных автомобильных перевозок в двусторонних соглашениях РФ с иностранными государствами.

Тема 5. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок

Подготовить доклады и сообщения:

1. Понятие, специфика, особенности международных железнодорожных перевозок.

2. Порядок перевозки грузов, пассажиров, багажа; порядок урегулирования спорных вопросов между сторонами по договору международной железнодорожной перевозки в соответствии с Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980г. с изменениями 1999г. (вступили в силу с 1 июля 2006г.).

3. Порядок перевозки грузов, пассажиров, багажа, ответственность железных дорог в соответствии с Соглашениями о международных железнодорожных перевозках в грузовом и пассажирском сообщении (СМГС 1951г., с изменениями и дополнениями от 1 июля 2010г.; СМПС 1951г., с изменениями и дополнениями от 1 мая 2010г.).

Тема 6. Правовое регулирование международных воздушных перевозок

Подготовить доклады и сообщения:

1. Понятие и особенности международных воздушных перевозок.
2. Договор воздушной перевозки: понятие, форма, содержание.
3. Перевозка багажа: регистрация и оформление багажа.
4. Ответственность при международных перевозках пассажиров и багажа.

Тема 7. Правовое регулирование международных морских перевозок

Подготовить доклады и сообщения:

1. Виды морского судоходства и формы перевозок.
2. Нормативно-правовое регулирование вопросов, связанных с морскими перевозками: международные договоры, как основополагающий источник; международный обычай.
3. Общая характеристика договора международной морской перевозки: перевозка груза по чартеру, перевозка груза по коносаменту.
4. Понятие и характеристика коносамента, как основного транспортного документа при международных морских перевозках.

Тема 8. Правовое регулирование международных перевозок о внутренним водным путям

Подготовить доклады и сообщения:

1. Понятие и особенность международных перевозок по внутренним водным путям.
2. Классификация источников правового регулирования международных перевозок по внутренним водным путям.
3. Будапештская конвенция о договоре перевозки по внутренним водным путям (КПГВ) 2001г.
4. Конвенция о перевозке пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) 1976г.
5. Особенности перевозки грузов по реке Дунай.

Тема 9. Правовое регулирование международных перевозок опасных грузов

Подготовить доклады и сообщения:

1. Понятие и классификация опасных грузов.
2. Источники правового регулирования перевозки опасных грузов.
3. Роль международных организаций в разработке международно-правовых актов по вопросам о перевозке опасных грузов.
4. Общие требования к перевозочным документам при перевозке опасных грузов.
5. Общие меры безопасности при перевозке опасных грузов.

ТЕМЫ ЭССЕ И РЕФЕРАТОВ

1. Комплексное правовое регулирование международных транспортных отношений.
2. Особенности правового регулирования нерегулярных перевозок.
3. Система международного транспортного права.
4. Юридическая природа международного транспортного права.
5. Источники международного транспортного права.
6. Правовое регулирование международных транспортных отношений на основе многосторонних международных договоров и в зависимости от вида транспорта.
7. Правовое регулирование международных транспортных отношений на основе двусторонних международных договоров и в зависимости от вида транспорта.
8. Основные направления взаимодействия государств с международными неправительственными организациями в сфере транспорта.
9. Основные тенденции межгосударственного сотрудничества в сфере международных перевозок на современном этапе.
10. Двусторонние соглашения РФ в сфере регулирования международных автомобильных перевозок пассажиров.

11. Договор международной автомобильной перевозки груза. Организация доставки товара воздушным транспортом.

12. Ответственность РЖД при международных перевозках пассажиров и багажа.

13 Предъявление претензий и исков к международному перевозчику на ж/д транспорте.

14. Право на международные воздушные маршруты.

15. Право на эксплуатацию международных воздушных линий.

16. Содержание договора международной воздушной перевозки пассажира и багажа.

17. Значение и роль Чикагской конвенции 1944г. и двусторонних соглашений в правовом регулирования международных воздушных сообщений и перевозок.

18. Понятие, виды и источники коммерческих «свобод воздуха». Базисные условия поставки в международных контрактах.

19. Фрахтование морских судов. Агентирование морских судов.

20. Правовое регулирование морских перевозок по чартеру.

21. Виды коносаментов и критерии их классификации.

22. Участие РФ в международных соглашениях по регулированию международной перевозки по внутренним водным путям.

23. Право доступа к перевозкам опасных грузов.

24. «Оранжевая книга» ООН – история принятия.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях усиливающегося международного разделения труда, интеграции и глобализации роль международного транспорта все более возрастает. Увеличиваются объемы международной торговли и количественные показатели мирового туризма, а значит растут объемы международных грузовых и пассажирских перевозок.

Правовое регулирование деятельности международного транспорта осуществляется на международном уровне и в рамках внутреннего законодательства каждой страны. Международно-правовое регулирование является основополагающим в сфере международных перевозок и имеет важное значение для интеграционных союзов и объединений государств: СНГ, ЕАЭС, АТЭС, БРИКС.

Знание международного транспортного права необходимо студентам как в международной частноправовой сфере (в рамках внешнеэкономической деятельности), так и международной публично-правовой (в рамках межгосударственного сотрудничества).

Основная задача учебно-практического пособия – способствование совершенствованию учебного процесса с целью углублённого изучения дисциплины «Международное транспортное право». С этой целью основное внимание уделялось анализу норм и институтов международных конвенций и соглашений, регулирующих перевозки определённым видом транспорта.

При анализе железнодорожных перевозок обращается внимание на различие их регулирования источниками Бернской правовой системы и действующей системы соглашений по железнодорожному транспорту бывших социалистических стран.

При рассмотрении каждой темы, посвящённой перевозкам соответствующим видом транспорта, анализируются договорные основы перевозок как пассажиров и багажа, так и грузов. Не оставлены без внимания и международные перевозки в смешанном сообщении, т. е перевозки одного объекта по единому транспортному документу (накладной) несколькими видами транспорта.

Использованный в пособии метод сравнительного правоведения, выявление тенденций унификации и гармонизации в международном транспортном праве свидетельствуют о существенном расширении возможностей российских предпринимателей и граждан для участия в разнообразных транспортных отношениях в условиях глубоких экономических реформ.

РЕКОМЕНДАТЕЛЬНЫЙ БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Международные и национальные нормативные акты

1. Соглашение между Правительством РФ и Правительством Королевства Испании о международном автомобильном сообщении (2001). – URL: https://docs.cntd.ru/ (дата обращения: 30.03.2022).
2. Соглашение между правительством СССР и правительством Итальянской Республики о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении от 19 июня 1984 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1901401(дата обращения: 30.03.2022).
3. Европейской соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах от 1 февраля 1991 г.). - URL: https://docs.cntd.ru/document/901855484 (дата обращения: 30.03.2022).
4. Конвенция о дорожном движении 1968 г. и Европейское соглашение 1971 г., дополняющее эту Конвенцию. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1901133 (дата обращения: 30.03.2022).
5. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1978 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900882 (дата обращения: 30.03.2022).
6. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900717 (дата обращения: 30.03.2022).
7. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/58804886 (дата обращения: 30.03.2022).
8. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и специальных транспортных средств, предназначенных для этих перевозок (СПС) от 1 сентября 1970 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902076335 (дата обращения: 30.03.2022).
9. Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901798261 (дата обращения: 30.03.2022).
10. Конвенция СНГ о международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа от 9 октября 1997 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901721674 (дата обращения: 30.03.2022).

11. Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г. (с поправками комитета Конвенции 2000 г.). – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_295367/ (дата обращения: 30.03.2022).

12. Бернская конвенция о международной перевозке грузов (МГК) в редакции от 7 февраля 1970 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900316 (дата обращения: 30.03.2022).

13. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (COTIF) от 1 мая 1985 г., (Протокол об изменениях от 3 июня 1999 г.). – URL: https://docs.cntd.ru/document/901721674 (дата обращения: 30.03.2022).

14. Соглашение о международных железнодорожных перевозках в грузовом сообщении (СМГС) от 1 ноября 1951 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901721674 (дата обращения: 30.03.2022).

15. Соглашение о международных железнодорожных перевозках в пассажирском сообщении (СМПС) от 6 декабря 1950 г., с изменениями от 30 мая 1999 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901931229 (дата обращения: 30.03.2022).

16.Соглашение о транзите по международным воздушным линиям 1944 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900527 (дата обращения: 30.03.2022).

17. Соглашение о международном воздушном транспорте 1944 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900528 (дата обращения: 30.03.2022).

19. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция) от 12.10.1929 г., с изменениями, внесёнными Гаагским протоколом 1955 г. и Монреальским протоколом № 4 от 25 сентября 1975 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900153 (дата обращения: 30.03.2022).

20. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору (Гвадалахарская конвенция) от 18.09.1961 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900529 (дата обращения: 30.03.2022).

21. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция) от 28.05.1999 г. – URL: https://favt.gov.ru/public/materials/e/b/7/c/4/eb7c4ed7488b9d20528b9ebabb767be6.pdf (дата обращения: 30.03.2022).

22. Чикагская конвенция о международной гражданской авиации от 07 декабря 1944. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1902240

23. Постановление № 261/2004 Европейского парламента и Совета ЕС от 11 февраля 2004 г. – URL: https://avia.travel.ru/info/regulation_261_2004.html (дата обращения: 30.03.2022).

24. Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901898017 (дата обращения: 30.03.2022).

25. Всемирная почтовая конвенция от 14 сентября 1994 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901877336 (дата обращения: 30.03.2022).

26. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Брюссельская конвенция) 1924 г. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133601/cde09a2cd0c411568920b76ce394a82dfaae5045/ (дата обращения: 30.03.2022).

27. Протокол об изменении Международной конвенцией об унификации некоторых правил о коносаменте, принятый в Брюсселе 23 февраля 1968 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901765374 (дата обращения: 30.03.2022).

28. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, изменённой Протоколом от 23 февраля 1968 г. (Гамбургско-Висбийские правила). – URL: https://docs.cntd.ru/document/901765374 (дата обращения: 30.03.2022).

29. Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа от 13 мая 1974 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1901870 (дата обращения: 30.03.2022).

30. Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) 1978 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1902905 (дата обращения: 30.03.2022).

31. Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем (Брюссельская конвенция) от 29 апреля 1961 г. – URL: https://base.garant.ru/2540723/ (дата обращения: 30.03.2022).

32. Международная конвенция для унификации некоторых правил, относящихся к перевозке багажа пассажиров морем от 27 мая 1967 г. – URL: https://www.lawmix.ru/abro/705 (дата обращения: 30.03.2022).

33. Конвенции о международной перевозке грузов по внутренним водным путям (КПГВ) от 22.06.2001г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902035040 (дата обращения: 30.03.2022).

34. Конвенции о международной перевозке пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) от 01.05.1976 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900709 (дата обращения: 30.03.2022).

35. Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) от 26.05.2000 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902037400 (дата обращения: 30.03.2022).

36. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19.01.1996 г. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901784389 (дата обращения: 30.03.2022).

37. Соглашение об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по реке Дунай от 23.09.1989 г. – URL: https://www.zonazakona.ru/law/abro/art/50850/ (дата обращения: 30.03.2022).

38. Договор о сотрудничестве Дунайских пароходств - участников Братиславских соглашений от 06.11.1992 г. – URL: https://dereksiz.org/bratislavskie-soglasheniya-mejdu-dunajskimi-parohodstvami-ucha.html?page=2 (дата обращения: 30.03.2022).

39. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 11.06.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999, N 18, ст. 2207.

40. Федеральный закон от 24.07.1998 N 127-ФЗ (ред. от 02.07.2021) "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения"(с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2021). Опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации http://pravo.gov.ru - 02.07.2021.

41. Федеральный закон от 30.12.2021 N 453-ФЗ "О заявлении Российской Федерации в связи с реализацией Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ)". – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_405426/(дата обращения: 30.03.2022).

42. Постановление Правительства РФ № 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» от 16 октября 2001 г. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_33693/ (дата обращения: 30.03.2022).

43. Постановление Правительства РФ от 24.07.2021 N 1262 "О реализации Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 г. // Собрание законодательства РФ", 02.08.2021, N 31, ст. 5925

44. Приказ Минтранса России от 28.10.2020 N 439 "Об утверждении Порядка выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов" // Зарегистрировано в Минюсте России 18.12.2020 N 61583.

45. Постановление Правительства РФ от 29.06.2021 N 1052 "Об утверждении Правил осуществления государственного контроля (надзора) за осуществлением международных автомобильных перевозок в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации"// Собрание законодательства РФ", 05.07.2021, N 27 (часть III), ст. 5430.

46. Постановление Правительства РФ от 01.06.2021 N 845 "Об утверждении Правил допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок, признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. // Собрание законодательства РФ, 07.06.2021, N 23, ст. 4086.

47. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года" // Собрание законодательства РФ", 13.12.2021, N 50 (часть IV), ст. 8613.

Специальная литература

1. Айтов, П. Б. [и др.] Международное частное право: учебник / П. Б. Айтов [и др.]. – М. : Проспект, 2015. – 216с.

2. Аксаментов, О. И. Об ответственности воздушного перевозчика в связи с присоединением Российской Федерации к Монреальской конвенции 1999 года / О. И. Аксаментов // Транспортное право. – 2013. – № 3. – С. 9 – 12.

3. Бубнова, М. Споры по перевозкам грузов по морю. Международные и российские / М. Бубнова // Административное право. – 2017. – № 1. – С. 65 – 69.

4. Багляриду, М. Ф. Новеллы российского правового регулирования ответственности за неимущественный вред, причиненный пассажиру при международной воздушной перевозке / М. Ф. Багляриду // Современное право. – 2018. – № 7 – 8. – С. 40 – 44.

5. Баскакова, И. В. Международные пассажирские перевозки: особенности правового регулирования / И. В. Баскакова // Транспортное право. – 2016. – № 4. – С. 26 – 30.

6. Богуславский, М. М. Современное международное частное право в России и Евросоюзе : монография (книга 1) / М. М. Богуславский, А. Г. Лисицина-Светланова, А. Трунка. – М. : Норма, 2013. – 656 с.

7. Борисов, В. Н. Международное частное право : учебник / В. Н. Борисов, Н. В. Власова, Н. Г. Доронина. – 4-е изд., перераб. и доп. – ИЗиСП, КОНТРАКТ, 2018. – 516 с.

8. Гречуха, В. Н. Международное транспортное право : учебник для бакалавриата и магистратуры / В. Н. Гречуха. – М. : Юрайт, 2015. – 398 с.

9. Духно, Н. А. Понятие и сущность транспортного права / Н. А. Духно // Транспортное право. – 2012. – № 3. – С. 23 – 26.

10. Еремин, И. Д. Правовое регулирование транспортного обеспечения туристической деятельности / И. Д. Еремин // Транспортное право. – 2017. – № 2. – С. 25 – 28.

11. Ерпылева, Н. Ю. Правовое регулирование комбинированных перевозок грузов, пассажиров и багажа / Н. Ю. Ерпылёва, Д. М. Максимов // Международное право и международные организации. 2013. – № 3. – С. 32 – 35.

12. Ивашова, Т. А. Проблемы ответственности в трансграничных перевозках по внутренним водным путям международного значения / Т. А. Ивашова., Т. Н. Иванова // Право и экономика. – 2017. – № 6. – С. 60 – 64.

13. Иванова, Т. А. Международные морские перевозки грузов: правовое регулирование / Т. А. Иванова // Международное публичное и частное право. – 2018. – № 5. – С. 14 – 16.

14. Иванова, Т. Н. Юрисдикционный иммунитет иностранного государства: сравнение международного и национального подходов / Т. Н. Иванова, О. В. Монченко // Право и экономика. – 2017. – № 12. – С. 54 – 64.

15. Иванова, Т. Н. Иммунитет государства в международном частном транспортном праве: сравнительно-правовое исследование / Т. Н. Иванова // Международное публичное и частное право. – 2020. – № 6. – С. 23 – 26.

16. Иванова, Т. Н. Очерк по транспортному праву: источники правового регулирования / Т. Н. Иванова // Право и экономика. – 2019. – № 11. – С. 57 – 62; № 12. – С. 35 – 40.

17. Ильин, Н. Н. Возможности и условия международного сотрудничества следственных органов по использованию специальных знаний в сфере транспорта при расследовании преступлений / Н. Н. Ильин // Международное уголовное право и международная юстиция. – 2020. – № 6. – С. 16 – 19.

18. Касаткина, А. С. Современное правовое регулирование международных железнодорожных перевозок пассажиров и багажа / А. С. Касаткина // Международное публичное и частное право. – 2013. – № 6. – С. 27 – 31.

19. Курбанова, Р. А. Международное частное право : учебник / Р. А. Курбанова, А.С. Лалетина. – М. : Проспект, – 2015. – 216 с.

20. Лебедева, С. Н. Международное частное право. Т. 2: Особенная часть : учебник / С. Н. Лебедева, Е. В. Курбатова. – М. : Статут, 2015. – 764 с.

21. Маркалова, Н. Г. Проблемы, связанные с понятием договора морской перевозки груза / Н. Г. Маркалова // Вестник гражданского права. – 2020. – № 6. – С. 18 – 29.

22. Мишальченко, Ю. В. Международное транспортное право и международная интеграция: учебное пособие / Ю. В. Мишальченко, Д. В. Семенов. – СПб. : Санкт-Петербургский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России), 2018. – 121 с.

23. Ноздрачев, А. Ф. Международное административное право / А. Ф. Ноздрачев, А. А. Мамедов // Административное право и процесс. – 2021. – № 9. –С. 4 – 10.

24. Остроумов, Н. Н. Правовой режим международных воздушных перевозок : монография / Н. Н. Остроумов. – М. : Статут, – 2015. – 396 с.

25. Остроумов, Н. Н. Монреальская конвенция о международных воздушных перевозках как составная часть правовой системы России / Н. Н. Остроумов // Журнал российского права. – 2017. – № 9. – С. 108 – 118.

26. Русаков, В. И. Отдельные вопросы и значимость морских перевозок грузов в условиях развития цифровой экономики / В. И. Русаков // Право и экономика. – 2018. – № 8. – С. 49 – 54.

27. Сафонова, А. Е. Публично-правовой и частноправовой режимы в сфере международных воздушных перевозок / А. Е. Сафонова // Вестник арбитражной практики. – 2020. – № 1. – С. 91 – 98.

28. Сафонова, А. Е. Ответственность перевозчика в договоре международной воздушной перевозки / А. Е. Сафонова // Вестник арбитражной практики. – 2020. – № 2. – С. 62 – 6.

29. Сафонова, А. Е. Электронный документооборот при использовании договора международной воздушной перевозки / А.Е. Сафонова // Право и экономика. – 2020. – № 2. – С. 24 – 28.

30. Стригунова, Д. П. О конвенционном регулировании договора международной морской перевозки грузов / Д. П. Стригунова // Юрист. – 2017. – № 12. – С. 17 – 23.

31. Скачков, Н. Г. Правовое регулирование отношений по трансграничной морской перевозке опасных грузов в условиях цифровизации / Н. Г. Скачков // Lex russica. – 2020. – № 2. – С. 133 – 140.

32. Холопов, К. В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно надо знать об этом экспортеру / К. В. Холопов // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. – № 5. – С. 71 – 81.

33. Щукин, А. И. Договор международной воздушной перевозки пассажиров и багажа: определение компетентного суда / А. И. Щукин // Комментарий судебной практики / отв. ред. К. Б. Ярошенко. – М. : ИЗиСП, КОНТРАКТ, 2021. – Вып. 27. – С. 147 – 180.

34. Юнда, А. А. Особенности грузоперевозок в условиях распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19) // СПС КонсультантПлюс. 2022.

35. Якимов, А. Ю. Размышления о нормативно-правовой основе деятельности, связанной с дорожным движением / А. Ю. Якимов // Административное право и процесс. – 2021. – № 2. – С. 10 – 19.

Периодические издания

1. Бюллетень таможенной информации «Таможенные ведомости» - библиотека ЮИ (ул. Студенческая, 10)
2. Российская газета - корпус 1, ауд. 140
3. Вестник МГУ: право - библиотека ЮИ (ул. Студенческая, 10)
4. Закон и право - библиотека ЮИ (ул. Студенческая, 10)

Интернет-ресурсы

1. http://www.kodeks.ru – Официальный сайт информационно-правового консорциума «Кодекс»
2. http://www.law.edu.ru – Федеральный правовой портал
3. http://www.consultant.ru – СПС КонсультантПлюс
4. http://www.garant.ru – ООО "НПП "ГАРАНТ-СЕРВИС"
5. http://library.vlsu.ru – Научная библиотека ВлГУ им. А.Г. и Н.Г. Столетовых
6. http://www.un.org/ru – Организация объединенных наций
7. http://www.asmap.ru – Ассоциация международных автомобильных перевозчиков
8. http://www.sovetgt.org – Совет по железнодорожному транспорту государств - участников СНГ
9. http://www.mintrans.ru – официальный сайт Министерство транспорта РФ
10. http://www.favt.ru – Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)
11. http://www.customs.ru – Федеральная таможенная служба РФ
12. http://www.icao.int – Международная организация гражданской авиации (ИКАО)
13. http://www.imo.org – Международная морская организация
14. http://www.cit-rail.org – Международный Комитет железнодорожного транспорта (СИТ).

Учебное электронное издание

СМОРЧКОВ Алексей Иванович

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Учебно-практическое пособие

Издается в авторской редакции

Системные требования: Intel от 1,3 ГГц; Windows XP/7/8/10; Adobe Reader; дисковод CD-ROM.

Тираж 25 экз.

Владимирский государственный университет
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых
Изд-во ВлГУ
rio.vlgu@yandex.ru

Кафедра международного права и внешнеэкономической деятельности
consiven2013@ yandex.ru