Курсовая работа

По теме

ДОГОВОР МЕЖДУНАРОДЫХ ПЕРЕВОЗОК

**Содержание:**

Введение

Глава 1. Понятие международных перевозок грузов и пассажиров

1.1 Понятие международных перевозок

1.2 Нормативно – правовые основы регулирования организации международных перевозок

Глава 2. Договор в различных видах международных перевозок грузов, пассажиров и багажа

2.1 Международные железнодорожные перевозки

2.2 Международные морские перевозки

2.3 Международные воздушные перевозки

2.4 Международные автомобильные перевозки

Заключение

Литература

**Введение**

Транспорт - одна из важнейших составных частей материальной базы экономико-правовой отрасли, он играет исключительно важную роль в развитии экономики любого государства, так как, осуществляя перевозки грузов и пассажиров в соответствии с потребностями производства и обеспечивает тем самым нормальное функционирование и развитие всех его отраслей, регионов и предприятий.

Продажа транспортных услуг или их покупка на мировом рынке означает участие транспорта в операциях невидимого экспорта или импорта. В отличие от продукции других отраслей народного хозяйства продукция транспорта не имеет вещественной формы, но материальна по своему характеру, так как в процессе перемещения затрачиваются материальные средства. В последнее время в связи с развитием интеграционных процессов во всем мире, в связи с укреплением экономических и торговых отношений все большее значение приобретает и развитие международных перевозок и соответственно вопросы их правового регулирования. Таким образом, актуальность данной темы является очевидной.

Объектом исследования является перевозка грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта.

Предмет исследования - система международных перевозок.

Целью исследования является рассмотрение на основании доступного нормативного и теоретического материала особенностей перевозки грузов и пассажиров различными видами транспорта в международном частном праве. Для достижения поставленной цели предлагается решить следующие задачи:

- изучить понятие и нормативно – правовые основы международных перевозок грузов, пассажиров и багажа;

- изучить виды договоров международных перевозок грузов, пассажиров и багажа.

**Глава 1. Понятие международных перевозок грузов и пассажиров**

**1.1 Понятие международных перевозок**

Под международной перевозкой понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями.

Особенность международных транспортных отношений состоит в наличии иностранного элемента: перевозка выполняется за границу, причем иностранный элемент присущ процессу перемещения, составляющему суть транспортной деятельности.[[1]](#footnote-1)

Перевозки грузов и пассажиров осуществляются железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом.

**1.2 Нормативно – правовые основы регулирования организации международных перевозок**

В настоящее время основным источником правового регулирования международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа являются международные соглашения. Многие из них охватывают все или несколько видов транспорта. Например, таковой является Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г.

Обычно такие соглашения содержат требования к перевозочной документации, определяют порядок приема груза к перевозке и выдачи его в пункте назначения, условия ответственности перевозчика, процедуру предъявления к перевозчику претензий.

Помимо международных соглашений в процессе регулирования международных перевозок большая роль принадлежит внутригосударственным актам. В Российской Федерации это Гражданский кодекс, Воздушный кодекс 1997 г., Кодекс торгового мореплавания 1999 г., Транспортный устав железных дорог Российской Федерации 1998 г., Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации 2001 г. Наиболее распространенными коллизионными привязками в области транспортных перевозок являются:

1) закон места отправки товара. В соответствии со ст. 285 Конвенции о международном частном праве (Кодекс Бустаманте 1928 г.) порядок фрахтования морского и воздушного судна регулируется законом места отправки товара;

2) закон места причинения ущерба. Так, Закон Румынии применительно к регулированию отношений международного частного права 1992 г. определяет, что ущерб, причиненный воздушным судном на поверхности, регулируется законом того государства, на территории которого такой ущерб был причинен (ст. 144);

3) личный закон перевозчика. Согласно польскому Закону о международном частном праве 1965 г., если стороны не имеют места нахождения или места жительства в одном и том же государстве и не произвели выбора права, то применяется к обязательствам из договора перевозки право государства, в котором в момент заключения договора имел место нахождения перевозчик.

Правовая регламентация международных перевозок тесно связана с деятельностью международных организаций.

Международные транспортные организации возникли в конце XIX в. Они разрабатывают проекты конвенций, унифицированных правил и технических регламентов. Для рассмотрения и принятия конвенций международные организации созывают дипломатические или иные конференции.

Международные транспортные организации создаются по видам транспорта. Наиболее многочисленными являются организации в области водного транспорта (их насчитывается более 100). Из числа межправительственных организаций, безусловно, самой авторитетной является Международная морская организации (ИМО), созданная в 1949 г. Одна из ее основных целей - поощрение устранения дискриминационных мер и излишних ограничений со стороны правительств, затрагивающих международное торговое судоходство, с тем чтобы мировая торговля могла без дискриминации пользоваться услугами судоходства. В рамках данной организации разработаны и приняты Афинская конвенция о перевозке пассажиров и их багажа морем 1974 г. (.дополнена в ноябре 1976 г.), Международная конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. (в дальнейшем неоднократно дополнена) и др,

В 1905 г. образована Балтийская и международная морская организация (БИМКО). Основная задача этой неправительственной организации заключается в подготовке и пересмотре проформ партеров и другой транспортной документации; издание типовых форм перевозочных документов для использования судовладельцами, а также типовых форм перевозочных документов, рекомендованных родственным организациям или согласоаанных с представителями заинтересованных сторон.

Полезную работу по унификации транспортной документации осуществляют Международный морской комитет (ММК), Международная палата судоходства (МГТС), Ассоциация латиноамериканских. судовладельцев (АЛАМАР), Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО) и др.

Международные организации по железнодорожному транспорту имеют статус неправительственных организаций. Многие из них являются региональными и занимаются узким кругом проблем. Например, в 1969 г. учреждена Восточно-Африканская железнодорожная корпорация. Она занимается координацией перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом. В 1975 г. создана Европейская конференция по пассажирским тарифам (ЕПК). Целью организации является определение практических мер по проведению единой тарифной политики, что должно способствовать дальнейшему развитию международных пассажирских перевозок. ЕПК выполняет функции тарифного союза в рамках отдельных железнодорожных сообщений.

В 1950 г. создан Европейский союз по железнодорожным перевозкам западноевропейских стран. Основная цель Союза - представление и защита в международных организациях интересов европейских железнодорожных администраций во взаимоотношениях с другими международными транспортными союзами и с национальными транспортными и экономическими администрациями, связанными с перевозками в международном сообщении грузов и пассажиров, а также организация и осуществление международных железнодорожных перевозок в пределах транспортной сети стран - членов Союза.

Среди международных организаций по воздушному транспорту наиболее авторитетной является Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Она создана в 1944 г. как специализированное учреждение ООН. Одна из целей ИКАО - предотвращение экономических потерь, вызванных неразумной конкуренцией. В рамках ИКАО разработан и принят ряд конвенций по регламентации международных воздушных перевозок, например Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (май 1999 г.).

Из региональных организаций отметим Арабский совет гражданской авиации (создан в 1967 г.), Ассоциацию африканских авиакомпаний (1968 г.), Ассоциацию авиакомпаний Европейского сообщества (1980 г.), Ассоциацию дальневосточных авиакомпаний (1966 г.). Основная цель этих организаций - выработка рекомендаций по унифицированию коммерческо-правовой документации относительно перевозок грузов, пассажиров и их багажа.

В настоящее время функционирует небольшое число международных организаций по автомобильному транспорту и автодорогам. Так, в 1948 г. создана Международная автодорожная федерация, в 1904 г. - Международная автомобильная федерация, и 1957 г. - Международный союз водителей грузовиков дальнего следования и соответствующих транспортных средств. Эти организации занимаются унификацией транспортной документации, правил дорожного движения, стандартизации систем взыскания за нарушение правил перевозки грузов, пассажиров и их багажа.

**Глава 2. Договор в различных видах международных перевозок грузов, пассажиров и багажа**

**2.1 Международные железнодорожные перевозки**

По сравнению с другими видами транспорта железнодорожный транспорт имеет серьезные преимущества. Во-первых, он способен перевозить самые различные грузы и выполнять массовые перевозки грузов и пассажиров. Во-вторых, железнодорожный транспорт имеет большую дальность и относительно высокую скорость перевозок. В-третьих, перевозки по железной дороге имеют сравнительно низкую себестоимость перевозок и высокую безопасность доставки грузов.[[2]](#footnote-2)

Одним из основных договоров по регламентации железнодорожных перевозок является Соглашение о международных перевозках (КОТИФ) 1980 г. учредившее Организацию международного железнодорожного транспорта. В КОТИФ предусмотрены предельные сроки доставки грузов. Например, общие сроки доставки грузов составляют для грузов большой скоростью 400 км, а для грузов малой скоростью - 300 км в сутки.

Соглашение 1980 г. определяет предельный размер ответственности железных дорог в случае несохранности перевозимых грузов в расчетных единицах МВФ - «специальных правах заимствования» (17 СПЗ, или 51 старый золотой франк на 1 кг веса брутто).

Российская Федерация не является участницей Соглашения о международных железнодорожных перевозках 1980 г., но его положения, связанные с ним инструкции и другие нормативные акты применяются при перевозках российских внешнеторговых грузов в страны Европы и из этих стран в Россию.[[3]](#footnote-3)

Российская Федерация является участницей Соглашения о международном железнодорожном сообщении (СМГС) 1951 г. (пересмотрено в 1992 г.). Оно устанавливает прямое международное сообщение для перевозок грузов между железными дорогами Албании, Болгарии, Китая, КНДР, Монголии, Польши, Румынии, России и ряда других стран.

В соответствии со ст. 7 Соглашения перевозка грузов оформляется накладной, состоящей из трех листов: оригинал накладной; лист выдачи груза; лист уведомления о прибытии груза. Отправитель должен объявить в накладной ценность ряда грузов при предъявлении их к перевозке, например золота, серебра и платины, а также изделий из них; драгоценных камней; ценных мехов; отснятых фильмов; картин; статуй, Железная дорога не обязана проверять правильность и достаточность документов, приложенных отправителем к накладной. При неправильном, неполном и неточном указании в накладной сведений и заявлений с отправителя взыскивается штраф в пятикратном размере провозной платы. В случае перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности отправитель выплачивает штраф в пятикратном размере провозной платы.

Соглашение определяет сроки доставки грузов большой скоростью и малой скоростью. Эти сроки удлиняются на время задержки для выполнения таможенных и других правил; перерыва в сообщении, происшедшего не по вине железной дороги и временно препятствующее началу или продолжению перевозки; задержки, происшедшей в результате изменения договора перевозки,

По прибытии груза на станцию назначения железная дорога обязана выдать груз, оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза получателю.

Железная дорога должна составить коммерческий акт, если во время перевозки или выдачи груза она производит проверку состояния груза, его массы или количества мест и если при этом будет установлена полная или частичная утрата груза, недостача массы, отсутствие накладной и т. д.

Раздел IV Соглашения определяет порядок изменения договора перевозки. Право изменения договора перевозки принадлежит отправителю и получателю.

Соглашение (разд. V) подробно определяет виды и формы ответственности железных дорог. Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМ ГС, ответственна за выполнение договора перевозки на всем пути следования груза до выдачи его на станцию назначения. Каждая последующая железная дорога, принимая к перевозке груз вместе с накладной, вступает тем самым в этот договор перевозки и принимает на себя возникающие по нему обязательства.

Железная дорога ответственна за просрочку в доставке груза и за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты, недостачи массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам за время с момента принятия груза к перевозке до выдачи его на станции назначения.

Железная дорога освобождается от ответственности за полную или частичную утрату груза, уменьшение массы, повреждение, порчу или снижение по другим причинам качества груза, если они, например, произошли: а) вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело; б) вследствие ненадлежащего качества груза при его приемке к перевозке на станции отправления или вследствие особых естественных свойств груза, вызвавших его самовозгорание, поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и т. д ; в) по вине отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых нельзя возложить вину на железную дорогу.

Соглашение подробно регламентирует порядок и размеры возмещения за просрочку в доставке груза, снижения качества груза, а также при полной или частичной утрате груза (ст. 25-27). Выплата сумм возмещений и штрафов производится в валюте той страны, железная дорога которой производит выплату этих сумм.

В Российской Федерации экономические, правовые и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта определяет Федеральный закон «О федеральном железнодорожном транспорте» 1995 г.

В соответствии со ст. 18 этого Закона организация перевозок пассажиров, грузов, грузобагажа и багажа в международном железнодорожном и прямом международном смешанном сообщениях, развитие международных транспортных связей и внешнеэкономическая деятельность осуществляются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. Перевозки грузов в прямом международном смешанном сообщении производятся на основании соответствующих международных договоров РФ.

Ответственность предприятий железнодорожного транспорта за неисполнение, ненадлежащее или несвоевременное исполнение обязательств по перевозке пассажиров, хранению и перевозке грузов, грузобагажа и багажа в международном сообщении определяется в соответствии с международными договорами РФ (ст. 20).

**2.2 Международные морские перевозки**

Важной организационной формой морских перевозок в настоящее время является линейное судоходство. Характерным признаком линии является постоянство оборота судов. Линейное судоходство главным образом обслуживает потребность международной торговли в регулярной перевозке товаров, поставляемых небольшими партиями.

Морские линии подразделяются на три группы: а) односторонние, эксплуатируемые судовладельцем одной страны; б) совместные или смешанные, обслуживаемые судовладельцами обычно двух стран; в) конференциальные, функционирующие в рамках линейных конференций.[[4]](#footnote-4)

В линейном судоходстве морской транспорт является основным средством перевозки внешнеторговых грузов. Такие перевозки осуществляются на основании заключенных грузоотправителями и перевозчиками договоров на фрахтование судна. По договору перевозчик (фрахтовщик) обязуется перевезти вверенный ему отправителем (фрахтователем) груз в порт назначения и выдать грузополучателю, а отправитель (фрахтователь) обязуется уплатить за морскую перевозку груза установленную плату — фрахт. В договоре обозначены порты погрузки и выгрузки, порядок информации о приходе и уходе судна, порядок исчисления сталийного времени, т. е. максимального времени, в течение которого судно находится под погрузкой и выгрузкой, а также обязательства сторон в случае нарушения сталийного времени.

В практике мореплавания применяются два основных вида договора перевозки груза:

- договор фрахтования судна, или чартер, применяемый при перевозке грузов вне регулярных линий на так называемых трамповых судах;

- договор перевозки на судне регулярной линии предусматривает сдачу отправителем груза перевозчику регулярной линии и получением от него коносамента на этот груз.

Чартер является документом, удостоверяющим наличие и содержание договора фрахтования, заключаемого между фрахтовщиком или фрахтователем, и рассчитан на перевозку крупных партий грузов, прежде всего массовых. При перевозках по чартеру предоставляется все судно, часть или определенное его помещение.

В настоящее время существует несколько проформ чартеров: рейсовый чартер, букингнот, тайм-чартер, димайз-чартер и т. д., которые определяют взаимоотношения сторон (фрахтовщика и фрахтователя, перевозчика и грузовладельца) при перевозке грузов в международном торговом мореплавании.

В зависимости от сложившихся условий перевозки различных родов грузов и отдельных направлений применяются определенные формы стандартных чартеров. В международном торговом мореплавании обычно используются типовые формы чартеров, разработанные, одобренные либо рекомендованные Балтийской и международной морской организацией (БИМКО), Международной палатой судоходства (МПС), национальными палатами судоходства Великобритании, Японии, России и других стран. Разумеется, содержание чартеров существенно отличается, но в любом случае в них отражаются такие вопросы, как наименование судовладельца и фрахтователя; название и краткая характеристика судна и груза; сталийное время; порт и время погрузки; канцелирование, демередж и т. д.

Согласно ст. 120 КТМ РФ 1999 г. чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на ряд и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, наименование места назначения или направления судна. По соглашению сторон в чартер могут быть включены иные условия и оговорки. Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями.

Коносамент - расписка, выдаваемая судовладельцем (капитаном судна или агентом транспортного предприятия) грузоотправителю, которая удостоверяет принятие груза к перевозке.[[5]](#footnote-5) Коносамент является товарораспорядительным документом и оформляется в нескольких экземплярах (обычно не меньше трех), являющихся оригиналами; одновременно составляется необходимое количество копий, которые не имеют юридической силы, но необходимы для учета.

Коносамент может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика. Подпись может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств.

По способу обозначения лица, имеющего право требовать выдачи груза, коносаменты бывают именными, ордерными и предъявительскими. При морских перевозках грузов применяются экспортные, каботажные, прямые сквозные), слушанные, линейные, чартерные, служебные, долевые коносаменты.[[6]](#footnote-6) В свою очередь, сквозные коносаменты подразделяются на три типа: а) морской сквозной коносамент; б) обычный сквозной коносамент; в) коносамент на смешанную перевозку.[[7]](#footnote-7)

Размер фрахта, взимаемого за перевозку грузов на судах регулярных линий, определяется договорными условиями в соглашениях об установлении таких линий.

Международная перевозка грузов морем осуществляется на основе договора. Договор морской перевозки может быть заключен с условием предоставления для этого всего судна, его части или определенных судовых помещений (чартер) либо без такого условия. Перевозчиком считается лицо, заключившее договор морской перевозки груза с отправителем или с фрахтователем, или от имени которого такой договор заключен. При этом фрахтователем является лицо, заключившее договор морской перевозки под условием (чартер), а отправителем - лицо, которое заключило такой договор без каких-либо условий, а также любое лицо, сдавшее груз перевозчику от своего имени[[8]](#footnote-8).

Договор морской перевозки заключается в письменной форме, причем наличие и содержание договора могут подтверждаться и другими письменными доказательствами - чартером, коносаментом и т.д. Перевозчик и грузовладелец при осуществлении систематических морских перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации таких операций.[[9]](#footnote-9) В таких случаях перевозка конкретной партии груза осуществляется в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенным на основе такого долгосрочного договора. В марте 1978 г. в Гамбурге принята Конвенция ООН о морской перевозке грузов. Все положения Конвенции носят императивный характер. Она применяется ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если: а) порт погрузки или разгрузки, предусмотренные в договоре морской перевозки, находятся в одном из государств - участников Конвенции, или б) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки и такой порт находится в одном из государств - участников Конвенции, или в) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из договаривающихся государств, или г) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, предусматривает, что договор должен регулироваться положениями Конвенции или законодательством любого государства - участника Конвенции.

Положения Конвенции 1978 г. применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица. Конвенция подробно регламентирует вопросы ответственности перевозчика и грузоотправителя. Причем ответственность перевозчика основана на принципе презюмируемой вины. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается на перевозчика. Однако в определенных случаях положения Конвенции изменяют это правило.

Согласно ст. 4 Конвенции ответственность перевозчика за груз охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки. Он несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. Перевозчик также несет ответственность за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, вызванные пожаром, если последний возник по вине перевозчика, его служащих или агентов.

Под понятие утраты подпадают все случаи непередачи получателю груза безотносительно к ее причинам (гибель груза, его потеря, хищение, конфискация, выдача неуправомоченному лицу и т.п.).

Под повреждением груза понимается как его порча, т.е. изменение его свойств, ведущее к полному или частичному обесценению груза, так и нарушение целостности предметов, составляющих груз.

Для наступления имущественной ответственности фрахтовщика между его противоправными действиями /бездействием/ и не сохранности принятого к перевозке груза должна быть причинно- следственная связь.

С этой точки зрения весьма показательно решение Морской арбитражной комиссии от 16 апреля 1973 г. по иску организации "Алимпорт" к Балтийскому морскому пароходству о взыскании 12 917,98 расч.дол. Как установила МАК, ущерб, причиненный несохранностью перевозимого картофеля, слагался из того, что 0,324 % картофеля сгнило; 25,987 проросло; 3,916 было заражено насекомыми и 3,550 % имело механические повреждения. Укладка ящиков с картофелем была произведена с нарушением существующих требований, что затрудняло вентиляцию. МАК признала перевозчика виновным в том, что определенное количество картофеля сгнило и проросло, и в этой части удовлетворило всех. Требование о возмещении ущерба от заражения картофеля насекомыми МАК не удовлетворила по тем основаниям, что судно было осмотрено в порту погрузки Госинспекцией по карантину и при этом никаких признаков насекомых не было обнаружено. Что касается механических повреждений картофеля, то МАК, отказывая в этой части иска, указала, что ущерб, причиненный такими повреждениями, не может быть поставлен перевозчику в вину, так как ящики, в которых перевозился картофель, не были повреждены.[[10]](#footnote-10)

В отношении живых животных перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, являющихся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Перевозчик не несет ответственности, кроме общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникла в результате мер по спасению жизни или разумных мер по спасению имущества на море.

Расчетная единица является единицей «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом (МВФ). Суммы, указанные выше, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты государства - участника Конвенции, которое является членом МВФ, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым МВФ на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты государства - участника Конвенции, которое не является членом МВФ, исчисляется способом, установленным этим государством.

Грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если только такой ущерб или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такой ущерб или повреждение, если только ущерб или повреждение не были вызваны виной с его стороны.

В целом для морского перевозчика объем и конкретное содержание требований по сохранению груза в своей значительной части определены в нормативном порядке - общими правилами перевозки, правилами перевозки отдельных видов грузов, другими нормативными актами.

Перевозчик освобождается от ответственности за несохранность груза, возникшую вследствие недостатков тары и упаковки, если:

- такие недостатки не могли быть замечены перевозчиком в ходе приемки груза при проявлении им должной внимательности;

- груз в таре прибыл в пункт назначения без следов повреждения в пути.

Если на таре прибывшего в порт назначения груза будут следы ее повреждения в пути, т.е. есть основания полагать, что несохранность груза связана с этим повреждением. Поэтому для снятия с себя ответственности перевозчик должен будет доказать, что причиной утраты или повреждения груза не является повреждение тары в пути. Наличие в коносаменте отметки о недостатках тары не лишает грузовладельца права представлять доказательства в подтверждение того, что утрата или повреждение груза не связаны с неисправностью тары, равно как при отсутствии такой отметки перевозчик может приводить доказательства (данные коммерческого акта, экспертизы и др.) того, что утрата или повреждение груза произошли вследствие таких недостатков тары, которые не могли быть обнаружены при приеме груза к перевозке.

Рассмотрев дело по иску польского страхового и перестраховочного общества «Варта» к Дальневосточному морскому пароходству о взыскании 11 767,89 расч.дол. МАК установила, что перевозчик принял от отправителя жмых в мешках, бывших в употреблении. Однако в сертификатах индийской фирмы, наблюдавшей за погрузкой, и в счетах-фактурах, хотя и отмечалось, что груз перевозится в мешках, бывших в употреблении, указывалось также, что они способны выдержать обычную нагрузку в течение всей перевозки до порта назначения. Убедившись в том, что единственной причиной частичной утраты груза были недостатки тары, которые перевозчик не мог обнаружить при приемке груза, МАК вполне обоснованно отказала в иске.[[11]](#footnote-11)

По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения и в случае сдачи пассажиром багажа доставить соответствующие предметы (объекты) туда же. Перевозчик обязуется в пункте назначения выдать этот багаж управомоченному на его получение лицу, а пассажир должен уплатить установленную за проезд плату, а при сдаче перевозчику багажа - еще и плату за его провоз.

В качестве перевозчика выступает лицо, которое заключило договор морской перевозки пассажира или от имени которого такой договор заключен, независимо от того, осуществляется ли перевозка самим перевозчиком или фактическим перевозчиком, под которым понимается лицо, являющееся собственником судна или использующее это судно на ином законном основании и фактически осуществляющее перевозку пассажира или ее часть. Статус пассажира имеет лицо, перевозка которого осуществляется на судне по договору морской перевозки пассажира, либо, с согласия перевозчика, лицо, сопровождающее автомашину или животных по договору морской перевозки груза.

Заключение договора морской перевозки пассажира удостоверяется в соответствующей письменной форме - проездным билетом пассажира, иным проездным документом (туристской путевкой, единым билетом на группу пассажиров и др.), а сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией.[[12]](#footnote-12) В билете для проезда на судах каботажных линий указываются фамилия и инициалы пассажира, его паспортные данные, в отсутствие паспорта - данные документа, заменяющего его, порты отправления и назначения, дата и время отхода судна, название последнего, номер каюты и места, стоимость проезда, дата выдачи билета, подпись кассира. Билет на проезд по международной линии оформляется с использованием тех же реквизитов, что и в билете на каботажную поездку, но не только на русском, но и на английском языке.

Пассажир вправе до отхода судна, а также после начала рейса в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров, отказаться от договора морской перевозки пассажира.

В случае, если он отказался от договора не позднее срока, установленного правилами морской перевозки пассажиров, утвержденными компетентным органом федеральной исполнительной власти, либо не явился к отходу судна вследствие болезни, либо отказался от договора до отхода судна по этой же причине или по зависящим от перевозчика обстоятельствам, пассажиру возвращается вся уплаченная им плата за проезд и за провоз багажа.

Вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки пассажира и перевозчик. Это может иметь место при наступлении следующих обстоятельств: военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна; блокада пункта отправления или назначения судна; задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора; привлечение судна для государственных нужд; гибель судна или его захват; признание судна непригодным к плаванию.

При отказе перевозчика от исполнения договора морской перевозки пассажира до отхода судна пассажиру возвращаются все уплаченные им суммы за проезд и провоз багажа; при отказе перевозчика от исполнения договора после начала рейса - часть таких платежей в размере, пропорциональном расстоянию, на которое перевозка не была осуществлена. При этом перевозчик, отказавшийся от исполнения договора морской перевозки пассажира при наступлении приведенных выше обстоятельств, обязан за свой счет доставить пассажира по его требованию в пункт отправления или возместить пассажиру реально понесенные им расходы.

Важнейшим составным элементом морской перевозки пассажира является возложение на перевозчика ответственности за смерть пассажира, повреждение его здоровья и за утрату багажа пассажира или его повреждение. Эта ответственность возникает в случаях, когда происшествие, вследствие которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа по вине перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий).

Утрата багажа пассажира или повреждение багажа включает в себя ущерб, причиненный тем, что багаж не выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился (должен был перевозиться) в пункт назначения. Обязанность доказывания того, что происшествие, в результате которого пассажиру причинен ущерб, произошло во время перевозки пассажира и его багажа, а также размера причиненного ущерба, возлагается на истца.

Международная перевозка морем пассажиров и их багажа регламентируется Международной конвенцией об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 г., Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г., Протоколом к этой конвенции 1976 г. и другими международными договорами.

**2.3 Международные воздушные перевозки**

В отличие от других видов транспорта в перевозках на воздушном транспорте первое место занимают пассажиры. Воздушный транспорт широко используется для перевозки срочных, скоропортящихся ценных и других грузов, багажа и почты.

Перед другими видами транспорта авиационный имеет определенные преимущества. К наиболее важным из них относятся: высокая скорость движения пассажиров и грузов; сокращение пути, что оказывает существенное влияние на экономию времени по доставке пассажиров и грузов; быстрота организации воздушного сообщения; высокая маневренность и приспособляемость авиатранспорта к различным объектам перевозок, к их сезонным колебаниям.[[13]](#footnote-13)

Международные воздушные перевозки регламентируются в основном Конвенцией о Международной гражданской авиации 1944 г., Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (Варшавская конвенция), двусторонними договорами РФ и национальным законодательством государств.

Согласно ст. 6 Конвенции 1944 г. никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию государств-участников, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции.

Конвенция 1944 г. выделяет следующие виды воздушных сообщений: регулярные, нерегулярные, каботажные. Для регулярных сообщений установлен разрешительный порядок. Нерегулярные полеты с коммерческими целями также носят разрешительный характер. Каботажные перевозки осуществляются в пределах территории государства.

Конвенция 1944 г. не препятствует двум или более государствам учреждать авиатранспортные организации совместной эксплуатации или международные эксплуатационные агентства и объединять в пул их воздушные сообщения на любых маршрутах и в любых районах (ст. 77). Правовые условия международных перевозок грузов и пассажиров определяются Варшавской конвенцией 1929 г. (дополнена Гаагским протоколом 1955 г.).

Договор перевозки оформляется для пассажиров составлением проездного билета, багажа - багажной квитанции, груза - авиагрузовой накладной. Каждая накладная должна быть исполнена в трех оригинальных экземплярах и вручаться вместе с грузом. Первый экземпляр предназначен для перевозчика и подписывается грузоотправителем, второй предназначен для грузополучателя, подписывается грузоотправителем и сопровождает груз, а третий подписывается перевозчиком и вручается грузоотправителю после приемки груза для перевозки.

В авиагрузовой накладной должны быть включены следующие данные: место и дата составления авиадокумента; место отправки и доставки; согласованные места остановок; фамилия и адрес грузоотправителя; фамилия и адрес первого перевозчика; фамилия и адрес грузополучателя; характер груза; количество мест, метод упаковки, особенности маркировки или номеров на местах; вес, количество, объем и размеры товара; заявление о том, что перевозка осуществляется по правилам, относящимся к ответственности, установленной Конвенцией 1929 г.

Если иное не установлено в авиагрузовой накладной, грузоотправитель и грузополучатель имеют следующие права: грузоотправитель может распорядиться грузом до его доставки грузополучателю, если предъявит свою копию авианакладной перевозчику и уплатит все соответствующие расходы; может обеспечить от своего имени права, даже если он действует в интересах другого лица, при условии выполнения всех обязательств по договору перевозки; грузополучатель вправе требовать, чтобы перевозчик передал товары и авиагрузовую накладную по прибытии их к месту назначения и выплате соответствующих сборов, а также выполнении других условий, указанных в накладной; принудительно осуществить права от своего имени, даже действуя в интересах другого лица, при условии выполнения всех обязательств грузоотправителем по договору перевозки.

Для большинства международных перевозок (включая отрезки международной перевозки) ответственность за утрату, повреждение или задержку багажа ограничивается суммой приблизительно 9,07 долл. США за фунт (20 долл. США за 1 кг) зарегистрированного багажа и 400 долл. США за незарегистрированный багаж каждого пассажира.

Повышенная ценность багажа может быть заявлена на определенные виды предметов (например, хрупкие, ценные и скоропортящиеся предметы).[[14]](#footnote-14)

В мае 1999 г. принята Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Конвенция вступит в силу, когда 30 государств ратифицируют ее. В ней уточнены: понятие воздушных перевозок, обязанности сторон, пределы ответственности в СПЗ, юрисдикция по разрешению споров и т. д. Монреальская конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна авиатранспортным предприятиям.

В соответствии со ст. 1 Конвенции международной перевозкой называется всякая перевозка, 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, либо на территории одного и того же государства-участника.

При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная. Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке (например, квитанция на груз).

Согласно ст. 18 Конвенции перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки. Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза.

В случае вреда, причиненного при перевозке лиц в результате задержки при воздушной перевозке пассажиров, ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 4150 единиц СПЗ.

При перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 единиц СПЗ в отношении каждого пассажира. При перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 единиц СПЗ за килограмм.

Вопросам международных воздушных перевозок посвящена гл. XV Воздушного кодекса Российской Федерации 1997 г. (ВК РФ). Согласно ст. 100 ВК РФ перевозчиком является эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки.

Международной воздушной перевозкой считается воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены: а) соответственно на территориях двух государств; б) на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

По договору воздушной перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку.

Договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза или договор воздушной перевозки почты удостоверяется соответственно билетом, багажной квитанцией, грузовой или почтовой накладной.

В ст. 107 ВК РФ подробно перечисляются основания прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира и договора воздушной перегрузки груза. В частности, эти договоры могут быть прекращены в случае нарушения пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством РФ требований в части, касающейся воздушной перевозки, при международных воздушных перевозках также правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита. Основанием для прекращения договорной воздушной перевозки пассажира является наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

В свою очередь, пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за 24 часа до отправки воздушного судна.

Перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна и грузовладельцем в порядке, установленном законодательством РФ, международными договорами РФ, а также договором воздушной перевозки пассажира, груза или почты,

В случае нарушения договора воздушной перевозки по требованию пассажира, грузоотправителя или грузополучателя и при предъявлении одним из них перевозочных документов перевозчик обязан составить коммерческий акт. Последним удостоверяются обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, пассажира, грузоотправителя или грузополучателя.

В случае повреждения (порчи) багажа или груза при международных воздушных перевозках лицо, имеющее право на его получение, при обнаружении вреда должно заявить перевозчику уведомление в письменной форме не позднее чем через 7 дней со дня получения багажа и не позднее чем через 14 дней со дня получения груза.

В случае просрочки доставки багажа или груза претензия должна быть предъявлена в течение 21 дня со дня передачи багажа или груза в распоряжение лица, имеющего право на его получение.

При утрате багажа, груза или почты претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение 18 месяцев со дня прибытия воздушного судна в аэропорт пункта назначения, со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или со дня прекращения воздушной перевозки.

За вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу пассажира воздушного судна при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством РФ, если иное не предусмотрено международным договором РФ.

Вопросы регламентации международных воздушных перевозок также отражены в двусторонних договорах РФ. Например, в Соглашении между правительствами РФ и Киргизской Республики о воздушном сообщении и сотрудничестве в области воздушного транспорта 1996 г. указывается, что коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты на договорных линиях, будут решаться по договоренности между назначенными авиапредприятиями и представляться на утверждение авиационных властей договаривающихся сторон. Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумном уровне, с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута.

**2.4 Международные автомобильные перевозки**

При осуществлении внешнеторговых перевозок автомобильный транспорт имеет определенные преимущества перед другими видами транспорта: маневренность, доставка грузов «от двери до двери»; срочность и регулярность доставки; доставка может быть организована по системе «just in time» (точно в срок); упаковка (требуется в меньших объемах или не требуется вовсе). Автомобильный транспорт обеспечивает высокую валютную эффективность перевозок.[[15]](#footnote-15)

Основными договорами, регламентирующими международные автомобильные перевозки, являются Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г., Конвенция о дорожном движении 1971 г., Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г., Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 г.

Конвенция КДПГ предусматривает, что договор перевозки груза автотранспортом должен быть подтвержден накладной на перевозку груза. Она должна выдаваться в трех экземплярах и подписываться отправителем и перевозчиком. Первый экземпляр выдается отправителю, второй прилагается к товарам, а третий остается у перевозчика. Накладная на перевозку груза является доказательством заключения договора перевозки, ее условий и получения товаров перевозчиком (ст. 9).

Отправитель имеет право распоряжаться товарами, в частности, потребовать от перевозчика приостановить транзит, изменить место назначения товаров или передать их лицу, иному, чем указано в накладной.

Перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату товаров и за ущерб, причиненный им как с момента принятия товара к перевозке, так и до момента их доставки. Однако перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, ущерб или задержка в доставке возникли в результате: а) неправомерных действий или небрежности истца; б) указаний истца, которые не связаны с неправомерными действиями или небрежностью перевозчика; в) недостатками товаров, обусловленными специфическими свойствами; г) обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить (ст. 17).

Предел ответственности автотранспортных предприятий ограничен установленным Конвенцией КДПГ максимумом 25 золотых швейцарских франков (10,64 долл. США) за килограмм недостающего веса брутто, если грузоотправителем не объявлена стоимость груза.

Конвенция КДПГ содержит перечень специальных рисков, которые освобождают перевозчика от ответственности. Например, к ним относится использование открытых (без брезентовой крыши) грузовиков, когда использование было прямо согласовано и оговорено в накладной на груз (ст. 17). В данном случае бремя доказывания лежит на перевозчике.

Срок исковой давности по Конвенции КДПГ составляет один год. При умышленном причинении вреда, которое приравнивается к умышленному деликту, исковая давность составляет три года. В соответствии со ст. 32 Конвенции этот срок начинает течь: а) в случае частичной утраты, повреждения или задержки доставки с даты доставки; б) в случае полной гибели - с 13-го дня после истечения согласованного срока или, если ограничительный срок не установлен, с 60-го дня от даты принятия товаров перевозчиком; в) во всех других случаях—по истечении 3 месяцев после заключения договора.

Если перевозчиков несколько, истец должен известить того, которому он намерен предъявить иск. Требования, срок исковой давности по которым истек, не могут быть предъявлены в виде встречного иска или возражения.

В октябре 1997 г. государства - члены СНГ заключили Конвенцию о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа. Действие этой Конвенции распространяется на перевозчиков государств-участников, выполняющих перевозку пассажиров и багажа в международном сообщении автобусами, независимо от страны их регистрации и имеет для них обязательную силу. Конвенция определяет порядок организации международных перевозок, страхования грузов и пассажиров, пограничный и таможенный контроль.

В Конвенции закреплены коллизионные нормы, которые указывают, право какого государства должно быть применено для урегулирования отношений с иностранным элементом, а именно закон места нахождения государственного органа, закон страны следования, закон суда, закон места причинения вреда и др.

Проблемы правового регулирования международных автомобильных перевозок в общей форме затрагиваются в двусторонних договорах РФ с иностранными государствами. Так, на основе Соглашения между правительствами РФ и ФРГ о международном автомобильном сообщении 1993 г. осуществляются автомобильные перевозки пассажиров и грузов между обеими странами и транзитом по их территориям по дорогам, открытым для международного автомобильного сообщения, автотранспортными средствами, зарегистрированными в РФ или в ФРГ, Перевозка грузов между обеими странами или транзитом по их территориям грузовыми автомобилями с прицепами требуют разрешения компетентных органов обоих государств.

На каждую перевозку грузов требуется отдельное разрешение, дающее право на совершение одного рейса туда и обратно. Перевозки грузов должны осуществляться по накладным, по форме соответствующим общепринятому международному образцу. Перевозки могут выполняться только перевозчиками, которые согласно внутреннему законодательству своей страны допущены к осуществлению международных перевозок.

Перевозчику не разрешается осуществлять перевозки пассажиров и грузов между двумя пунктами, расположенными на территории договаривающейся стороны.

На основании ст. 5 Соглашения между РФ и Ираном о международном автомобильном сообщении 1992 г. перевозчики обеих стран имеют право осуществлять без разрешений перевозки экспортно-импортных грузов между Россией и Ираном.

Перевозки грузов транзитом по территории другой договаривающейся стороны, а также из трех стран на территорию другой договаривающейся стороны и с территории другой договаривающейся стороны в третьи страны будут осуществляться на основе разрешений, выдаваемых компетентными органами России и Ирана.

Разрешений не требуется на перевозки автотранспортными средствами следующих грузов: а) выставочных грузов; б) спортивных грузов для проведения спортивных соревнований; в) тел умерших; г) почты; д) поврежденных автотранспортных средств; е) личного домашнего имущества при переселении; ж) грузов, предназначенных для гуманитарной помощи.

При выполнении перевозок перевозчики обязаны заранее застраховать автотранспортное средство в соответствии с установленным порядком страхования гражданской ответственности.

Федеральный закон РФ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 9 июля 1998 г. определяет правовые, основы мер по усилению государственного контроля за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок на территории РФ грузовыми транспортными средствами или автобусами, принадлежащими как российским, так и иностранным перевозчикам.

Международная автомобильная перевозка - перевозка транспортным средством грузов или пассажиров за пределы территории РФ или на ее территорию, а также транзитом через территорию РФ. К такой перевозке относится проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, с территории РФ на территорию иностранного государства и обратно, либо на территорию РФ транзитом через территорию иностранного государства, либо с территории одного иностранного государства на территорию другого иностранного государства транзитом через территорию РФ, а также проезд груженого средства, принадлежащего иностранному перевозчику, на территорию РФ и обратно, либо транзитом через ее территорию.

Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок осуществляют органы Российской транспортной инспекции Министерства транспорта РФ.

Международные автомобильные перевозки иностранными перевозчиками по территории РФ осуществляются в соответствии с российскими разрешениями и многосторонними разрешениями. Порядок выдачи разрешений определяется Правительством РФ.

Запрещаются перевозки грузов и пассажиров транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам, в том числе временно ввезенными ими на территорию РФ, между пунктами, расположенными на территории РФ.

**Заключение**

Под международной перевозкой понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями.

В настоящее время основным источником правового регулирования международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа являются международные соглашения. Многие из них охватывают все или несколько видов транспорта. Например, таковой является Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г.

Помимо международных соглашений в процессе регулирования международных перевозок большая роль принадлежит внутригосударственным актам. В Российской Федерации это Гражданский кодекс, Воздушный кодекс 1997 г., Кодекс торгового мореплавания 1999 г., Транспортный устав железных дорог Российской Федерации 1998 г., Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации 2001 г.

По сравнению с другими видами транспорта железнодорожный транспорт имеет серьезные преимущества. Во-первых, он способен перевозить самые различные грузы и выполнять массовые перевозки грузов и пассажиров. Во-вторых, железнодорожный транспорт имеет большую дальность и относительно высокую скорость перевозок. В-третьих, перевозки по железной дороге имеют сравнительно низкую себестоимость перевозок и высокую безопасность доставки грузов.

Важной организационной формой морских перевозок в настоящее время является линейное судоходство.

В линейном судоходстве морской транспорт является основным средством перевозки внешнеторговых грузов. Такие перевозки осуществляются на основании заключенных грузоотправителями и перевозчиками договоров на фрахтование судна. По договору перевозчик (фрахтовщик) обязуется перевезти вверенный ему отправителем (фрахтователем) груз в порт назначения и выдать грузополучателю, а отправитель (фрахтователь) обязуется уплатить за морскую перевозку груза установленную плату — фрахт. В договоре обозначены порты погрузки и выгрузки, порядок информации о приходе и уходе судна, порядок исчисления сталийного времени, т. е. максимального времени, в течение которого судно находится под погрузкой и выгрузкой, а также обязательства сторон в случае нарушения сталийного времени.

В отличие от других видов транспорта в перевозках на воздушном транспорте первое место занимают пассажиры. Воздушный транспорт широко используется для перевозки срочных, скоропортящихся ценных и других грузов, багажа и почты.

Перед другими видами транспорта авиационный имеет определенные преимущества. К наиболее важным из них относятся: высокая скорость движения пассажиров и грузов; сокращение пути, что оказывает существенное влияние на экономию времени по доставке пассажиров и грузов; быстрота организации воздушного сообщения; высокая маневренность и приспособляемость авиатранспорта к различным объектам перевозок, к их сезонным колебаниям.

Международные воздушные перевозки регламентируются в основном Конвенцией о Международной гражданской авиации 1944 г., Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (Варшавская конвенция), двусторонними договорами РФ и национальным законодательством государств.

Автомобильный транспорт имеет определенные преимущества перед другими видами транспорта при осуществлении внешнеторговых перевозок: маневренность, доставка грузов «от двери до двери»; срочность и регулярность доставки; доставка может быть организована по системе «just in time» (точно в срок); упаковка (требуется в меньших объемах или не требуется вовсе).

Основными договорами, регламентирующими международные автомобильные перевозки, являются Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г., Конвенция о дорожном движении 1971 г., Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г., Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 г.

**Литература**

Нормативные и нормативно – правовые акты

1. Гражданский кодекс РФ (ГК РФ) от 30.11.1994 N 51-ФЗ
2. Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 N 60-ФЗ
3. Кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) от 30.04.1999 N 81-ФЗ
4. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (КВВТ РФ) от 25.10.2001 N 136-ФЗ

Научная и учебная литература

1. Богуславский М.М. Международное частное право: Учебник. - 3-е изд., пере-раб. и доп. – М.: Юристъ, 1999.
2. Баринова И.И. Комментарий судебной и арбитражной практики по морским делам. М.: Транспорт.1988.
3. Волосов М.Е. Правовое регулирование морского торгового судоходства: Учебное пособие. - М.: ИМПЭ им. А.С. Грибоедова, 2002
4. Воздушные перевозки: нормативные акты, комментарии и рекомендации, судебная практика, образцы доказательств / Авт.-сост. Б. П. Елисеев. М., 2001.
5. Дмитриев Г. Международное частное право: учебник. – М., 2006.
6. Звеков В. П. Международное частное право. Курс лекций. М., 1999.
7. Карбанович И. И, Международные автомобильные перевозки. Минск, 1999.
8. Осипова Л.В., Синяева И.М. Основы коммерческой деятельности, М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997.
9. Садиков О. И. Правовое регулирование международных перевозок М., 1981.
10. Свидерстый В. В. Виды коносаментов / Торговое мореплавание и морское право. М., 1986.
11. Транспорт по внешней торговле СССР. М., 1977.
12. Тетлей В. Претензии и иски при перевозке грузов морем. М., 1983.
13. «Международная перевозка грузов. Нормативная база. Морские, Железнодорожные и автомобильные перевозки. Таможенное оформление груза.», Москва, 1996 г.
14. Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000.- 256 с.
15. Савин В.И. Перевозки грузов автомобильным транспортом: Справочное пособие. - М.: Издательство "Дело И Сервис", 2002.

1. Садиков О. И. Правовое регулирование международных перевозок М., 1981. С. 5. [↑](#footnote-ref-1)
2. Транспорт по внешней торговле СССР. М., 1977. С. 221. [↑](#footnote-ref-2)
3. Звеков В. П. Международное частное право. Курс лекций. М., 1999. С. 314. [↑](#footnote-ref-3)
4. Садиков О. И. Правовое регулирование международных перевозок М., 1981. С. 227-228. [↑](#footnote-ref-4)
5. Осипова Л.В., Синяева И.М. Основы коммерческой деятельности, М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997. [↑](#footnote-ref-5)
6. Свидерстй В. В. Виды коносаментов / Торговое мореплавание и морское право. М., 1986. С. 3-14. [↑](#footnote-ref-6)
7. Тетлей В. Претензии и иски при перевозке грузов морем. М., 1983. С. 344-346. [↑](#footnote-ref-7)
8. Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000.- 256 с. [↑](#footnote-ref-8)
9. «Международная перевозка грузов. Нормативная база. Морские, Железнодорожные и автомобильные перевозки. Таможенное оформление груза.», Москва, 1996 г. [↑](#footnote-ref-9)
10. Баринова И.И. Комментарий судебной и арбитражной практики по морским делам. М.: Транспорт.1988. С 20. [↑](#footnote-ref-10)
11. Баринова И.И. Комментарий судебной и арбитражной практики по морским делам. М.: Транспорт. 1988. С 25 [↑](#footnote-ref-11)
12. Волосов М.Е. Правовое регулирование морского торгового судоходства: Учебное пособие. - М.: ИМПЭ им. А.С. Грибоедова, 2002 [↑](#footnote-ref-12)
13. Транспорт во внешней торговле СССР. М, 1977. С. 296-297. [↑](#footnote-ref-13)
14. Воздушные перевозки: нормативные акты, комментарии и рекомендации, судебная практика, образцы доказательств / Авт.-сост. Б. П. Елисеев. М., 2001. С. 241. [↑](#footnote-ref-14)
15. Карбанович И. И, Международные автомобильные перевозки. Минск, 1999. С 3. [↑](#footnote-ref-15)