**Введение.**

Международное транспортное право как отрасль международного частного права (МЧП) представляет собой комплекс правовых норм, содержащихся в национальном законодательстве, международных договорах, обычаях и регулирующих обязательственные отношения по перевозке грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении. Предметом международного транспортного права выступают транспортные обязательства, «осложненные иностранным элементом». Особенностью правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном сообщении являются высокий удельный вес материально-правовых норм международного характера по сравнению с коллизионными нормами и наличие широкого комплекса норм внутригосударственного законодательства.

 В России нормы национального права, регулирующие транспортные обязательства, содержатся в части второй Гражданского кодекса РФ от 26 января 1996 г. в редакции от 17 декабря 1999 г. (СЗ РФ, 1996, N 5, ст.410; 1999, N 51, ст.6288). В соответствии со ст.784, перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки[[1]](#footnote-1).

 По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его получателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение такого договора подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной - коносамента или иного документа (ст.785). По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа доставить также этот багаж в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за его провоз. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией.

Предмет исследования курсовой работы: международное правовое регулирование перевозок.

Объект исследования курсовой работы: договора перевозки.

Цель исследования курсовой работы: Показать важность договоров перевозки

**- рассмотреть общую характеристику договоров о перевозке;**

**- изучить транспортное право;**

**- рассмотреть** особенности отдельных видов договоров перевозки груза.

Задачами курсовой работы являются:

- изучение договоров перевозки груза и пассажиров;

- рассмотреть [организационные предпосылки заключения договора грузовой перевозки](#_Toc91757962);

- изучить порядок заключения договора перевозки;

- рассмотреть [элементы обязательства грузовой перевозки](#_Toc91757964);

- изучить правовое регулирование международных авиационных перевозок;

- рассмотреть правовое регулирование международных автомобильных перевозок;

- изучить правовое регулирование международных железнодорожных перевозок;

-рассмотреть правовое регулирование международных комбинированных перевозок;

Актуальность темы обусловлена развитием транспортного бизнеса в наше время.

Структура курсовой работы:

В первой главе работы общая характеристика договоров о перевозке дается определение самого термина «перевозка», а так же рассматривается определение договоров перевозки груза и пассажиров и их юридические аспекты.

Во второй главе исследовательской работы транспортное право рассматривается организационные предпосылки договора перевозки, заключение договора и элементы обязательства грузовой перевозки.

Третья глава курской работы, посвящена отдельным видам международных договоров перевозки. В ней рассматриваются перечни юридической документации каждого вида перевозки, а также изучаются права пассажиров, перевозчиков и заказчиков перевозки груза.

К проблематике транспортных договоров обращались в своих трудах ученые юристы, такие как Б. Покровский, М. Сулейменов, К. Наменгенов, А. Романовичи.

В процессе подготовки также были проанализированы научные работы современных авторов, посвященные общим вопросам транспортных договоров, в частности: В. Смирнова, М. Тарасов, М. Гордона, С. Вильнянского, К.Юрченко, В.Кулакова. Кроме того, использовались работы по общей теории права, в том числе гражданского: С. Алексеева, Л. Лунца., А. Мицкевича, И. Новицкого, Р. Халфиной. Также была изучена статья с сайта «склад законов» международное транспортное право Н. Ю. Ерпылева, кандидата юридических наук МГУ им. М.В. Ломоносова, магистра права Лондонского университета, доцента Московской школы социальных и экономических наук Академии народного хозяйства при Правительстве РФ «Адвокат», N 2, февраль 2003 г.

**I. Общая характеристика договоров о перевозке**

**1.2. Договор перевозки груза.**

**Перевозка -** один из видов гражданско-правовых договоров. По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа - также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. Пассажир, в свою очередь, обязуется уплатить установленную оплату за проезд, а при сдаче багажа - и за его провоз. Перевозчик несет имущественную ответственность за причинение смерти или повреждения здоровья пассажира. Однако поскольку такая ответственность возникает вследствие деятельности транспортной организации (перевозчика), связанной с повышенной опасностью для окружающих, она является не договорной, а внедоговорной ответственностью. По договору перевозки груза транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель - уплатить за перевозку груза установленную плату. Перевозчик и грузоотправитель несут имущественную ответственность соответственно за неподачу в срок перевозочных средств и не предъявление к перевозке груза, за нарушение других обязанностей, установленных законодательством и договором.

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату[[2]](#footnote-2).

Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом) (ст. 785).[[3]](#footnote-3)

**2.2. Договор перевозки пассажира**

По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа.

Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа багажной квитанцией.

Формы билета и багажной квитанции устанавливаются в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами.

Пассажир имеет право в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом:

- перевозить с собой детей бесплатно или на иных льготных условиях;

- провозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм;

- сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу (ст. 786).

Правовое регулирование перевозок грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном сообщении посредством норм международных договоров носит отраслевой характер, зависит от применяемого для перевозки вида транспорта. Международные транспортные конвенции чрезвычайно разнообразны по своему характеру, объему и содержанию включенных в них норм; однако вместе с тем можно выделить, по крайней мере три общие черты, присущие их природе:

1) международная перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки, носящего двусторонний, возмездный, реальный либо консенсуальный характер. Такой договор оформляется путем выдачи соответствующего транспортного документа:

- для морских перевозок - это коносамент (bill of lading);

- для воздушных перевозок - авиатранспортная накладная (air waybill);

- для автомобильных перевозок - автотранспортная накладная (road transport document);

- для железнодорожных перевозок - железнодорожная накладная (rail transport document);

- для комбинированных перевозок - документ смешанной перевозки (multimodal transport document).

2) при международных перевозках в конвенциях предусматривается строго ограниченный предел ответственности перевозчика, который отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, как правило, на принципе презюмируемой вины;

3) при международных перевозках предусматривается претензионный порядок урегулирования споров между сторонами по договору перевозки и сокращенные сроки исковой давности.[[4]](#footnote-4)

**II.Транспортное право**

**2.1. Организационные предпосылки заключения договора грузовой пере­возки**

Транспортировке грузов всегда предшествует согласование ос­новных условий перевозки (сроков и количества транспортных средств, необходимых для перевозки, а также объемов и характера перевозимых грузов). Основная задача такого согласования состоит в наиболее рациональном и экономичном использовании перевозочных средств, отвечающем запросам рынка. В период, когда в регулировании эконо­мики преобладали административные начала, подавляющая часть пе­ревозок планировалась в централизованном порядке. Именно поэтому во все транспортные уставы и кодексы включались разделы о плани­ровании перевозок. В настоящее же время планирование перевозок, как правило, носит технико-экономический, а не административно-правовой характер. По общему правилу, закрепленному в ст. 784 ГК, перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Заключение договора перевозки груза требует наличия организационных предпосылок. Они воплощаются во встречных действиях сторон обяза­тельства перевозки: перевозчик должен подать под погрузку исправные транспортные средства, а грузоотправитель - предъявить груз к пере­возке (ст. 791 ГК). Предпосылки заключения договора грузовой пере­возки сегодня могут приобретать правовые формы:

- заявок на железнодорожном, речном, автомобильном и воздушном транспорте;

- договоров об организации перевозок (годовых, навигационных и др.) на любых видах транспорта;

- административно-плановых актов в упоминавшихся особых случаях.

Кроме того, иногда все организационные предпосылки заключения договора перевозки груза просто содержатся в самом договоре перевозки, имеющем консенсуальную природу.[[5]](#footnote-5)

При системе заявок грузоотправители представляют перевозчику сведения о своих потребностях в осуществлении перевозок.

На железнодорожном и речном транспорте особо выделяются декадные заявки (ст. 28 УЖД и ст. 61 УВВТ). Подача заявки обеспечивает завязку процесса транспортировки груза, но не считается офертой в договоре перевозки.

Договор об организации перевозок заключается в порядке, установ­ленном ст. 798 ГК. Такая форма взаимоотношений между перевозчи­ком и грузовладельцем применяется при систематических перевозках грузов на долгосрочной основе. Суть этого договора в том, что пере­возчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. По своей природе он не является договором перевозки, носит консенсуальный, взаимный характер и направлен на обеспечение планомерных отправок грузов. Договоры об организации перевозок получили разнос наименование в транспортных уставах и кодексах (годовой договор - на автомобильном транспорте, навигационный - на внутреннем водном и др.). Существенными условиями договора считаются объемы и сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов к пере­возке, порядок расчетов сторон.

Выполнение действий, указанных в ст. 791 ГК, происходит в порядке, установленном транспортным законодательством. Перевозчик обязан подать транспортные средства в количестве, согласованном с грузоотправителем, в обусловленный срок и в определенном месте. В установленных случаях и по согласованию с отправителем допускается подача перевозочных средств в большем количестве, чем указано в заявке (в порядке сгущения). Сроки подачи перевозочных средств (тоннажа) определяются по соглашению сторон или в нормативном порядке. Условия и порядок подачи перевозочных средств (на подъездных путях или причалах, принадлежащих грузоотправителю, или на путях и причалах общего пользования) устанавливаются специальными правилами, которые действуют на отдельных видах транспорта. Так, на железнодорожном транспорте порядок подачи вагонов на подъездные пути определяется договором на эксплуатацию подъездных путей или договором на подачу и уборку вагонов с учетом размеров среднесуточной погрузки или выгрузки. Подача вагонов под погрузку средствами грузоотправителя на пути общего пользования производится по предварительным уведомлениям или через определенные интервалы времени.

Первоначально установленное время подачи перевозочных средств может быть изменено по соглашению сторон. Место подачи транспортных средств зависит от особенностей их эксплуатации и технических возможностей перевозчика и отправителя. На воздушном транспорте, например, им будет место нахождения аэродрома (аэропорта) или специально оборудованной взлетно-посадочной площадки. На автомобильном транспорте, технические возможности которого позволяют подавать перевозочные средства непосредственно к складам клиентуры, местом их подачи обычно является склад грузоотправителя или иной пункт, указанный в заказе (договоре). При перевозках железнодорожным и водным транспортом перевозочные средства подаются на станции (пристани, причалы), в порты, как общего пользования, так и принадлежащие отправителям.

В соответствии со ст. 791 ГК перевозчик обязан подать грузоотп­равителю исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Исправность и пригодность перево­зочных средств должна быть технико-коммерческой и обеспечивать сохранность груза в процессе транспортировки. Транспортное средство подается очищенным от остатков груза и мусора или промытым и продезинфицированным. При этом отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза[[6]](#footnote-6). Для морской перевозки большое значение имеет мореходность судна, также обнимающая и техническую (пригодность судна к плаванию вообще), и коммерческую его характеристику (пригодность для перевозки определенного груза при конкретных условиях).

**2.2. Заключение договора перевозки**

Для заключения договора применяется система единого документа, предусмотренная п. 2 ст. 785 ПС Заполнение и выдача такого докумен­та имеет важное доказательственное значение. В зависимости от вида документа, служащего оформлению перевозки, выделяются: а) система накладной, применяемой практически на всех видах транспорта; б) система коносамента и в) система чартера, применяемые обычно на морском транспорте. В ряде случаев системы могут комбинироваться.

Порядок заключения договора перевозки зависит от его природы. Заключение реального договора приурочивается к моменту вручения перевозчику груза вместе с сопроводительными документами. Если перевозка оформляется консенсуальным договором фрахтования, он заключается в общем порядке, предусмотренном для гражданско-правовых договоров.

Договоры грузовой перевозки подразделяются по видам транспорта на договоры железнодорожной, автомобильной, внутренней водной, морской и воздушной перевозки. По территориальному признаку они делятся на внутригосударственные и международные. В зависимости от числа транспортных организаций, участвующих в транспортировке груза, выделяются договоры перевозки в местном, прямом и прямом смешанном сообщении. Местной называется перевозка, осуществляемая одной транспортной организацией, в рамках территориальных границ ее деятельности (например, железнодорожная перевозка из Санкт-Петербурга в Москву в пределах Октябрьской железной дороги). Перевозка, в которой по единому транспортному документу участвуют несколько транспортных организаций одного вида транспорта, именуется перевозкой в прямом сообщении (например, железнодорожная перевозка из Санкт-Петербурга в Нижний Новгород). Прямой смешанной признается перевозка, в которой участвуют не менее двух видов транспорта, осуществляющих перевозку по единому документу, составленному на весь путь следования (например, перевозка груза из Санкт-Петербурга в Волгоград с выполнением самим транспортом перевалки в Москве с железной дороги на водный транспорт). Порядок осуществления таких перевозок определяется соглашениями между организациями различных видов транспорта, которые должны заключаться на основе специального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках (ст. 788 ГК)[[7]](#footnote-7). Предприятия различных видов транспорта в таком случае заключают между собой договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз и вывоз грузов и пр.) в порядке, установленном транспортным законодательством (ст. 799 ГК). Если же груз будет следовать из Санкт-Петербурга в Москву по железнодорожной наклад­ной, а из Москвы в Волгоград - по новому перевозочному документу, выписанному отправителем после получения груза от железной дороги, то налицо обычная смешанная перевозка (соперевозка). Она включает два договора перевозки - по железной дороге и водным транспортом.

**2.3. Элементы обязательства грузовой перевозки**

Субъектами обязательства являются, прежде всего, перевозчик и грузоотправитель. Отправителями грузов могут быть любые субъекты гражданского права. Напротив, перевозчиком может быть лишь коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, наделенные правом осуществлять грузовые перевозки по закону или на основании лицензии. Не являются перевозчиками те лица, которые хотя и имеют лицензию на транспортную деятельность, но осуществляют перемещение грузов для собственных нужд.

Договор обычно заключается с транспортной организацией пункта отправления груза. Если перевозка осуществляется в пределах сферы деятельности транспортной организации, заключившей договор, она и является субъектом договора на стороне перевозчика. При прямых перевозках одним видом транспорта или прямых смешанных перевоз­ках возникает обязательственное правоотношение с множественностью лиц-соперевозчиков. Каждый из них, принимая груз от предыдущей организации, исполняет свою обязанность по перевозке на соответствующем участке движения груза, возникшую из договора, который был заключен первой транспортной организацией. Заключая договор пере­возки, транспортная организация пункта отправления выступает как от своего имени, так и от имени всех других, участвующих в исполнении обязательства перевозки лиц в качестве их представителя. Представительство в данном случае основано на указании закона (как это имеет место на железнодорожном транспорте) или на договорах между транспортными организациями. Соперевозчики становятся субъектами правоотношений по перевозке, причем отправитель даст согласие на их участие в договоре, подписывая накладную, в которой указываются путь следования и пункты перевалки. Наконец, в определенных случаях единственным перевозчиком является оператор комбинированной перевозки. Тогда множественности лиц на стороне перевозчика не возникает.

Грузополучатель, не совпадающий с отправителем и не участвующий в заключение договора перевозки, тем не менее приобретает права и несет перед перевозчиком определенные обязанности. В таких случаях грузополучатель выступает как особый субъект обязательства по перевозке - третье лицо, в пользу которого заключен договор. Его нельзя рассматривать ни в качестве самостоятельной (третьей) стороны договора перевозки, ни в качестве одной стороны с отправителем, ни в качестве лица, принимающего исполнение за отправителя. Таким образом, договор перевозки груза - это договор в пользу третьего лица.

Предмет договора перевозки - услуги по доставке вверенных пе­ревозчику материальных ценностей (грузов) в пункт назначения. Эти услуги включают в себя не только собственно транспортировку грузов, но и иные действия, в частности, хранение, выдачу груза получателю, нередко погрузку и выгрузку. Каждое из этих действий, взятое в отдельности, напоминает предмет других гражданско-правовых договоров. Так, оказание услуг по транспортировке груза, а также выполнение погрузочно-разгрузочных работ сближает договор перевозки с договорами подряда и возмездного оказания услуг. Поскольку перевозочные средства в период погрузки фактически используются в интересах клиентуры, наблюдается сходство перевозки с договором аренды. Обязанность перевозчика обеспечить хранение груза свидетельствует о наличии элементов, характерных для хранения. Выдача транспортной организацией груза получателю по указанию отправителя напоминает действие поверенного (агента) по договору поручения (агентирования). Однако и погрузка, и выгрузка груза, и его хранение и выдача лишь сопутствуют цели договора перевозки. Юридическая же природа любого договора определяется его основной целью, а не сопутству­ющими ему моментами. Такая цель в договоре перевозки - транс­портировка и доставка грузов в пункты назначения. Выполнение всех названных действий - лишь условие надлежащего исполнения этой обязанности транспортной организацией. Именно она и обусловли­вает выделение договора перевозки в системе обязательств в качестве самостоятельного.

Срок в обязательстве перевозки - это промежуток времени, в те­чение которого груз должен быть доставлен в пункт назначения. В соответствии со ст. 792 ГК перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством, а при отсутствии таких сроков - в разумный срок. В ряде случаев в автомобильных и морских перевозках сроки доставки определяются соглашением сторон, а при его отсутствии - обычно принятыми сроками (ст. 149 КТМ). При прямых смешанных перевозках сроки доставки определяются по совокупности сроков, исчисляемых на основании правил, действующих на соответствующих видах транспорта. Срок доставки соблюден, если в пункте назначения груз выгружен средствами перевозчика или вагоны (суда) поданы под разгрузку средствами получателя до истечения установленного (согласованного) срока доставки. При этом учитываются и особые обстоятельства, вызвавшие задержку в доставке грузов. Не считается, например, просрочкой в доставке задержка грузов, следовавших в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении и оставшихся в портах или на пристанях после закрытия навигации.

Содержание договора перевозки груза составляют права и обязанности сторон. Погрузка и выгрузка груза осуществляются транспортной организацией или отправителем (получателем) в порядке, предусмотренном договором, с соблюдением правил транспортного законодательства (п. 2 ст. 791 ГК). Обязанности по погрузке и выгрузке распределяются между участниками обязательства перевозки в зависимости от места погрузки. Транспортные организации самостоятельно осуществляют погрузку и выгрузку в местах общего доступа. В иных местах (склады, причалы и др.) погрузочно-разгрузочные работы выполняются соответственно отправителем и получателем за их счет. Транспортная организация может принять на себя выполнение этих работ по особым соглашениям с клиентурой. Необходимые для погруз­ки и выгрузки вспомогательные материалы или специальные приспо­собления предоставляются грузоотправителем, если иное не установлено правилами перевозок или соглашением сторон. Транспор­тная организация обычно не отвечает за несохранность груза, если его утрата (повреждение, порча) произошла вследствие обстоятельств, свя­занных с действиями отправителя по погрузке. Лишь при морских перевозках за правильное размещение, крепление и сепарацию грузов на судне во всех случаях отвечает перевозчик.

Погрузка и выгрузка, осуществляемые силами и средствами отпра­вителя (получателя) груза, должны производиться в срок, предусмот­ренный договором, если такие сроки не установлены транспортными уставами, кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами (п. 3 ст. 791 ГК). В большей части действующих транспортных актов и правил установлены нормативные сроки выгрузки. На морском транспорте продолжительность сроков погрузки и выгрузки, именуемых сталийным временем (стадией), определяется соглашением сторон, а еще чаще - сроками, принятыми в соответствующих портах (ст. 134 КТМ). Стороны могут установить дополнительный срок ожидания судна под грузовыми операциями - контрсталийное время (контрсталию) За простой судна в течение этого срока устанавливается и особая плата - демерредж[[8]](#footnote-8). Если грузовые операции не будут закончены и в контрсталийное время, перевозчик может отправить судно в плавание, хотя бы погрузка судна и не была завершена. При этом он сохраняет право на полное вознаграждение (ст. 136 КТМ).

Если погрузка или выгрузка не закончены в установленные сроки, наступает простой перевозочных средств, за который с отправителя или получателя взыскивается штраф. При досрочной погрузке (выгрузке), напротив, грузоотправителю (грузополучателю) выплачивается премия (при морских перевозках - диспач). В целях предупреждения доступа к грузу и обеспечения его сохранности в процессе перевозки обособленные помещения и емкости (трюмы, крытые вагоны, цистерны и др.) должны быть опломбированы.

Внесение провозной платы (фрахта на морском транспорте) и иных платежей является важнейшей обязанностью грузоотправителя. Ее размер устанавливается соглашением сторон, если иное не установлено транспортным законодательством (ст. 790 ГК). Такое исключение сделано в отношении транспорта общего пользования, где провозная плата принимает форму твердого тарифа, утверждаемого в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами. Размер этого тарифа определяют исполнительные федеральные органы и органы управления субъектов Российской Федерации.

Провозная плата обычно должна быть внесена грузоотправителем при заключении договора перевозки. Допускается также перевод платежной обязанности на получателя (например, ст. 154 КТМ). Распределение платежных обязанностей зависит также от условий договора, заключенного между отправителем и получателем. Они могут по-разному определить момент перехода платежных обязанностей в перевозке от одной стороны к другой, в зависимости от условий передачи товара (с завода, со склада отправителя, со станции отправления, со станции назначения, на складе у получателя). Кроме провозной платы, отправитель обязан оплатить дополнительно оказанные ему услуги (например, за взвешивание, за хранение груза). Они оплачиваются по соглашению сторон.

Перевозчик наделен правом удержания груза (ст. 359, 360 ГК, ст. 95 УВВТ, ст. 154 КТМ и др.) в целях обеспечения причитающихся ему провозной платы и других платежей. Однако право удержания может быть ослаблено или отменено законом, иными правовыми актами, договором или не применяться ввиду его несоответствия существу возникшего обязательства.

Доставка груза - основная обязанность перевозчика. Ее исполнение требует не только соблюдения срока доставки, но и обеспечения сохранности перевозимого груза. Перевозчик отвечает за сохранность груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю. Он обязан принимать все возможные и зависящие от него меры по обеспечению сохранности груза. После принятия к перевозке груз хранится в пункте отправления, а также в период транспортировки бесплатно. Плата за хранение взыскивается, если груз сдается ранее срока приема его к перевозке. После прибытия груза в пункт назначения он хранится бесплатно в течение времени, установленного правилами или соглашением сторон, а затем за плату.

При перевозках грузов в прямом смешанном сообщении перевозчик также обязан передать груз на другой вид транспорта (перевалка). Порядок передачи груза, выполнения погрузочно-разгрузочных операций и другие условия работы в таком случае определяются договорами транспортных организаций (узловыми соглашениями и пр.).

В ходе транспортировки договор может подвергнуться изменениям двух видов. Во-первых, грузоотправитель вправе изменить указанного в накладной грузополучателя без изменения пункта (станции, порта) назначения. Во-вторых, допускается изменение пункта назначения груза, т. е. его переадресовка. Заявление о переадресовке груза может быть подано грузоотправителем, грузополучателем, а также иными лицами, уполномоченными на то надлежащим образом. Переадресовка разрешается лишь с согласия перевозчика. Перевозка грузов после переадресовки оформляется новой накладной, составляемой станцией (портом, пристанью) переадресовки. Срок доставки груза при этом меняется. Организация, по заявлению которой произведено изменение грузополучателя или станции (порта) назначения груза, отвечает перед первоначальным адресатом за последствия этих изменений и обязана урегулировать расчеты между отправителем, первоначальным адресатом и фактическим получателем груза (ст. 92-93 УВВТ, ст. 59-61 УЖД).

Совершение операций по выдаче и приемке грузов завершает испол­нение договора перевозки. Прибывший в адрес получателя груз должен быть принят получателем, а в соответствующих случаях еще и вывезен со станции (порта, пристани). Такая обязанность лежит на грузополучателе даже тогда, когда в его адрес прибыл не заказанный им груз. В таком случае груз принимается на ответственное хранение, и его дальнейшая судьба определяется отправителем. Получатель вправе отказаться от получения груза только при том условии, если качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что возможность его полного или частичного использования исключена (ст. 62-63 УЖД, ст. 96 УВВТ, ст. 111 ВК, ст. 72 УАТ).

Получение груза должно быть надлежащим образом оформлено, что охватывается понятием раскредитование документов или выкуп груза и удостоверяется соответствующим образом на накладной (коносаменте). Для выполнения этой обязанности получатель должен быть уведомлен о прибытии груза в порядке и сроки, установленные на соответствующем виде транспорта. Лишь при автомобильных перевозках, которые обеспечивают доставку груза прямо на склад получателя, не всегда возникает необходимость в уведомлении последнего о прибытии груза. Нарушение этой обязанности перевозчиком лишает его права взыскать с грузополучателя плату за сверхнормативное хранение груза и простой перевозочных средств. В предусмотренных законом случаях получатель вправе требовать проверки количества, веса и состояния прибывшего груза. Выявленные в ходе проверки обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, должны быть удостоверены коммерческим актом, актом общей формы, записями в грузосопроводительных документах.

Грузополучатель обязан принять (вывезти) груз в установленные сроки. При нарушении этого условия он должен внести плату за хранение груза, которая может быть увеличена в несколько раз при наличии его вины (ст. 52 УЖД, ст. 98 УВВТ, ст. 158 КТМ[[9]](#footnote-9)). Кроме того, просрочка кредитора-получателя в этом случае снимает с перевозчика ответственность за порчу груза, вызванную его несвоевременной приемкой. По истечении установленных сроков хранения груз как невостребованный подлежит реализации в установленном порядке. Реализации подлежат бездокументарные грузы, т.е. грузы, прибыв­шие без сопроводительных документов.

III.Особенности отдельных видов договора перевозки груза

**3.1. Правовое регулирование международных морских** **перевозок**

Морские пространства и Мировой океан с давних пор использовались человечеством в качестве транспортного пути для перевозки грузов, пассажиров и багажа. В настоящее время морской транспорт занимает первое место в мире, как по общему объему перевозок, так и по международным перевозкам, в которых доминирующим фактором являются международные перевозки грузов. Поэтому как в зарубежной, так и в отечественной юридической литературе отмечается тот факт, что, несмотря на бурное и быстрое развитие других видов транспорта, морские перевозки остаются наиболее часто используемым видом транспортировки внешнеторговых грузов. Свыше 90 % от общего объема внешнеторговых грузов перевозится морским транспортом.[[10]](#footnote-10)

Неравномерное распределение торгового морского флота среди государств, рассредоточение крупных производственных центров по разным точкам земного шара, деятельность транснациональных корпораций на мировых рынках производства и потребления объективно привели к «осложнению» отношений торгового мореплавания «иностранным элементом», что повлекло за собой необходимость в создании особой группы правовых норм, регулирующих такие отношения. Эта обособленная группа норм, являющаяся отраслью международного частного права (МЧП), получила название международного частного морского права (МЧМП), предметом которого выступает правовое регулирование отношений торгового мореплавания, носящий международный характер, включающий «иностранный элемент».

Как для международного частного права в целом, так и для международного частного морского права характерны три источника правовых норм:

1.Национальное законодательство, представленное внутригосударственными актами о торговле и мореплавании.

В России таким актом в настоящее время выступает Кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) от 30 апреля 1999 г., вступивший в силу 1 мая 1999 г. и действующий ныне в редакции от 26 мая 2001 г. (СЗ РФ, 1999, N 18, ст.2207; 2001, N 22, ст.2125). Конечно, основная цель кодекса торгового мореплаванья РФ заключается в регулировании национально - правовых отношений в области торгового мореплавания, и к числу норм именно морского частного права, а также международного частного морского права как его отрасли в строгом смысле слова могут быть отнесены лишь нормы гл. XXVI «Применимое право» (ст.414-426), представляющие собой коллизионное регулирование. Однако подавляющее большинство всех норм построено с учетом тех международных конвенций и соглашений, участницей которых стала Россия за последние годы. Это означает, что кодекс торгового мореплаванья РФ фактически содержит унифицированные материально - правовые нормы международного характера, инкорпорированные в российское внутригосударственное законодательство;

2. Международные договоры, представляющие собой межгосударствен-

ную кодификацию материально - правовых норм в области торгового мореплавания.

Примером международных договоров в области международного частного морского права, в которых Россия оформила свое участие, могут быть следующие конвенции:

- Брюссельская конвенция 1924 г. об унификации некоторых правил о коносаменте (изм. протоколами 1968 и 1979 гг.);

- Брюссельская конвенция 1910 г. об унификации некоторых правил относительно столкновения судов;

- Брюссельская конвенция 1952 г. об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов;

- Конвенция ООН 1974 г. о кодексе поведения линейных конференций;

- Международная конвенция ИМО 1969 г. по обмеру судов;

- Афинская конвенция ИМО 1974 г. о перевозке морем пассажиров и их багажа;

- Международная конвенция ИМО 1976 г. об ограничении ответственности по морским требованиям (изм. Протоколом 1996 г.);

- Международная конвенция ИМО 1989 г. о спасании;

- Международная конвенция ИМО 1993 г. о морских залогах и ипотеках;

- Международная конвенция ИМО 1996 г.об ответственности и компен-

сации ущерба в связи с перевозкой морем вредных и опасных веществ;

- Международные обычаи, выступающие в качестве сформировавшихся в течение длительного периода времени правил и обыкновений морского судоходства, носящих юридически обязательный характер.

Отличие международных обычаев от договоров заключается в том, что они носят неписанный характер, будучи по терминологии Статута Международного Суда ООН «доказательством всеобщей практики». Однако

содержание обычно-правовых норм часто подвергается неофициальной кодификации в рамках существующих международных неправительственных организаций. 215 конференция Международного морского комитета одобрила новую редакцию Йорк - Антверпенских правил об общей аварии и рекомендовала применять их с 31 декабря 1994 г. (York-Antwerp Rules 1994). Содержащиеся в Правилах нормы представляют собой международный морской обычай в отношении распределения разумно произведенных в чрезвычайных ситуациях расходов между сторонами общего морского предприятия с целью сохранения имущества, участвующего в таком предприятии.

На морском транспорте есть две основные формы его эксплуатации:

- трамповое (нерегулярное) судоходство, при котором судно выполняет одиночные рейсы на переменных направлениях;

- линейное (регулярное), при котором движение судов осуществляется между определенными портами по заранее объявленному расписанию. Этим формам судоходства соответствуют два основных договора перевозки грузов:

- перевозки по чартеру ;

- перевозки по коносаменту;

Следует отметить, что линейное судоходство является более прогрессивной формой организации морских перевозок, и это отразилось на их правовом регулировании. Перевозки по чартеру регламентируются нормами национального права, носящими, как правило, диспозитивный характер. А перевозки по коносаменту выступают в качестве предмета международных договоров, нормы которых в большинстве случаев имеют и императивный характер. Изучим более подробно виды договоров морской перевозки грузов.

Чартер (или договор фрахтования судна) представляет собой договор, в соответствии с которым одна сторона - перевозчик (фрахтовщик) обязуется перевезти груз из порта отгрузки в порт назначения с условием предоставления к перевозке всего судна, части судна или отдельных судовых помещений, а другая сторона - фрахтователь (грузоотправитель или грузополучатель) обязуется предоставить груз к перевозке и уплатить провозную плату (фрахт). По своей природе договор перевозки груза по чартеру является двусторонним, косенсуальным и возмездным. Существует несколько видов чартера:

- чартер-партия или рейсовый чартер (chapter-party) предполагает в качестве своего предмета оказание транспортной услуги по перевозке (перемещению) груза из порта отгрузки в порт назначения. В период рейса судно и в коммерческом, и в административном, и в навигационно-техническом отношении остается во владении и собственности судовладельца-перевозчика. Капитан и экипаж являются служащими судовладельца и подчиняются только его указаниям. Судовладелец несет все расходы по оборудованию и содержанию судна;

- тайм-чартер (time-charter), или договор аренды морского судна, предполагает возможность его использования не только для перевозки груза, но и в других целях торгового мореплавания (например, для проведения морских научных исследований). В этом случае в коммерческом отношении судно переходит во владение фрахтователя, однако в административном и навигационно-техническом отношении остается в собственности судовладельца, который обязан предоставить судно для использования полностью снаряженным и укомплектованным экипажем;

- димайз-чартер / бербоут-чартер (demise-charter), или договор аренды "голого" судна предполагает его использование по усмотрению фрахтователя, который должен снарядить его и укомплектовать экипажем за свой счет. В период действия договора судно в коммерческом, административном и навигационно-техническом отношении переходит во владение фрахтователя. Судовладелец получает лишь арендную плату за использование судна, находящегося в его собственности.

Обобщенный анализ норм национального законодательства показывает, что в чартер обычно включаются следующие условия:

- характеристика предоставляемого к перевозке судна (наименование судна, его грузоподъемность и валовая грузовместимость). Замена указанного в чартере судна возможна лишь с согласия фрахтователя, за исключением технической необходимости, возникшей после погрузки. Указание в чартере судна предполагает и обозначение его флага. Смена флага возможна только с согласия фрахтователя;

- характеристика предоставляемого к перевозке груза (его наименование, род и вес). Если в чартере указано, что предметом перевозки будет любой законный груз, то фрахтовщик вправе отказаться от приема груза к перевозке только в случаях, когда груз является контрабандным или запрещенным для ввоза-вывоза, стал опасным или не отвечает типу судна, на котором он должен быть перевезен;

- место погрузки, место назначения и направление судна. Под последним имеется в виду указание морского бассейна, в пределах которого фрахтователь вправе в дальнейшем выбрать порт назначения;

- порядок проведения погрузочно-разгрузочных работ;

- размер фрахта и порядок его уплаты;

- условия страхования судна и порядок его агентирования;

- применимое право и юрисдикция (арбитражная оговорка

или пророгационное соглашение).

Договор перевозки груза по коносаменту предполагает перевозку груза без предоставления перевозчиком всего судна, его части или отдельных судовых помещений и регулируется нормами как национального права, так и целого ряда международных договоров. Под эгидой Международного морского комитета (международной неправительственной организации, созданной в 1897 г. при активной поддержке Правительства Бельгии) была разработана и принята в 1924 г. Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, получившая название Гаагских правил. Конвенция вступила в силу 2 июня 1931 г., и в настоящее время число ее участников превышает 70 государств.

В 1968 г. дополнительный протокол, именуемый Правилами Висби, внес изменения в Брюссельскую конвенцию 1924 г. СССР не присоединился ни к Гаагским правилам, ни к дополнительному протоколу, хотя большая часть конвенционных норм де-факто была закреплена в Кодексе торгового мореплавания СССР 1968 г. В 1979 г. другим дополнительным протоколом в Гаагско-Висбийские правила были внесены изменения, касающиеся использования новой расчетной единицы при исчислении предела ответственности морского перевозчика. Россия присоединилась к Гаагским правилам и обоим протоколам в 1998 г. (СЗРФ, 1999, N 2, ст.244).

На протяжении более или менее длительного периода времени Гаагские правила в достаточной степени выполняли функцию правового регулирования международных морских перевозок грузов по коносаменту, чем и объясняется весьма широкий круг их участников, особенно если принять во внимание специфику и многообразие правового регулирования на национальном уровне. Однако влияние научно-технического прогресса на развитие торгового мореплавания в целом привело к тому, что возникла настоятельная потребность в проведении дальнейших кодификационных работ, позволяющих учесть ошибки и недостатки предыдущих кодификаций, а также внести новые более прогрессивные формы правового регулирования, согласующиеся с практикой. В рамках ЮНСИТРАЛ бала разработана новая конвенция, носящая обобщающий характер и принятая на международной конференции в Гамбурге в 1978 г. Гамбургская конвенция ООН о морской перевозке грузов, получившая название Гамбургских правил, вступила в силу 1 ноября 1992 г. В настоящее время число ее участников составляет немногим более 20 государств. Из-за некоторых спорных моментов крупные развитые страны не оформили своего участия в ней, поэтому Гамбургские правила вступили в силу за счет ратификаций развивающихся стран. Россия не участвует в этих Правилах.

В торговом мореплавании коносамент (транспортный документ) выполняет три функции:

- служит распиской в принятии груза к перевозке,

- является товарораспорядительным документом,

- опосредует заключение договора перевозки в линейном морском судоходстве.

Положения Гаагских правил (Закон, 2000, N 6, с.55-60) охватывают три группы вопросов, которые являются решающими при морских перевозках грузов:

- порядок составления коносамента и его реквизиты;

- ответственность морского перевозчика за понесенные грузовладельцем убытки;

- порядок предъявления требований к морскому перевозчику.

Коносамент выдается перевозчиком на основании погрузочного поручения отправителя (п.3 ст.3). В коносаменте перевозчик указывает основные характеристики груза, число мест либо количество и вес груза в соответствии с погрузочным поручением отправителя; внешний вид и видимое состояние груза. Следует отметить, что эти реквизиты носят императивный характер, отсутствие хотя бы одного из них лишает коносамент юридической силы.

Сердцевину Гаагских правил составляют положения об ответственности морского перевозчика. Они формулируются в виде перечня оснований, освобождающих его от ответственности (п.2 ст.4). Этот перечень охватывает 17 оснований:

- пожар,

- стихийные бедствия,

- спасение жизни и имущества на море,

- забастовки,

- навигационную ошибку (действия, небрежность или упущение капитана, членов экипажа, лоцмана либо служащих перевозчика в судовождении или управлении судном)...

Ответственность перевозчика основывается на принципе вины, которая презюмируется и должна опровергаться самим перевозчиком. Предел ответственности в редакции Правил Висби составляет 10 тыс. франков Пуанкаре за место или единицу груза, либо 30 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Этот предел ответственности применяется, если стоимость груза не была оговорена отправителем в коносаменте. Гаагские правила устанавливают ответственность за потерю или повреждение грузов, следовательно, они охватывают все варианты ответственности морского перевозчика перед грузовладельцем. Положения об ответственности носят императивный характер, и всякие отступления от них не имеют юридической силы (п.8 ст.3).

В отношении порядка предъявления требований к перевозчику Гаагские правила предусматривают следующее (п.6 ст.3): заявление об убытках должно быть сделано перевозчику в письменной форме во время выдачи груза, в противном случае считается, что груз доставлен в соответствии с описанием в коносаменте. Когда же убытки не видимы сразу, заявление может быть сделано в течение трех дней с момента выдачи груза.

Правила Висби расширили сферу действия Брюссельской конвенции 1924 г. Теперь она применяется к любому коносаменту, если он выдан в одном из государств-участников; перевозка осуществляется из порта, находящегося в одном из государств-участников; при наличии в коносаменте ссылки на подчинение его Гаагским правилам (ст.10). Как уже отмечалось, Правила Висби ввели также новую единицу расчета предела ответственности морского перевозчика - франк Пуанкаре. Изначально Гаагские правила предполагали его исчисление в английских фунтах стерлингов и устанавливали его размер в 100 фунтов стерлингов за место или единицу груза. Наряду с расширением сферы применения Гаагских правил Правила Висби установили срок исковой давности по требованиям к перевозчику об убытках в отношении груза в один год после его сдачи грузополучателю (п.6 ст.3). Регрессный иск может быть предъявлен даже и по истечении одного года, однако только в период времени, определенный для этого по закону страны суда, в который такой иск предъявляется (п.6-бис ст.3).

Брюссельский протокол 1979 г. был принят с единственной целью изменить единицу расчетов пределов ответственности морского перевозчика. Таковой стала СДР - расчетная единица, действующая в рамках Международного валютного фонда (МВФ). Предел ответственности морского перевозчика по Протоколу 1979 г. определен двояко. Для государств-членов МВФ он установлен в 666,67 СДР за место или единицу утраченного (поврежденного) груза либо 2 СДР за 1 кг веса брутто в отношении такого груза. Для государств, не являющихся членами МВФ, оставлена возможность использовать франки Пуанкаре, и в этом случае предел ответственности составляет 10 тыс. франков Пуанкаре за место или единицу груза (либо 30 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного (поврежденного) груза). Кодекс торгового мореплавания РФ воспринял по данному вопросу нормы Брюссельского протокола 1979 г. и установил предел ответственности морского перевозчика в 666,67 СДР за место или единицу груза либо 2 СДР за 1 кг веса брутто утраченного (поврежденного) груза в зависимости от того, какая сумма выше (п.1 ст.170).

Гамбургские правила 1978 г. (Закон, 2000, N 6, с.39-47) имеют более широкую сферу действия, чем Гаагско-Висбийские правила. Они охватывают перевозки животных, грузов на палубе и опасных грузов. В них включено дополнительно 13 обязательных реквизитов коносамента (п.1 ст.15). Все положения Правил носят императивный характер (п.1 ст.23).

Гамбургские правила сохранили принцип презюмируемой вины морского перевозчика, сформулировав его в общей форме (ст.5), а не в виде перечня оснований, исключающих ответственность. Однако они не рассматривают навигационную ошибку как основание освобождения перевозчика от ответственности. Именно это послужило причиной отказа многих государств от ратификации Гамбургской конвенции, что весьма негативно сказывается на правовом регулировании морских перевозок.

Предел ответственности морского перевозчика по Гамбургским правилам установлен двояко. Для государств - членов МВФ он выражается в СДР и составляет 835 СДР за место или единицу груза либо 2,5 СДР за 1 кг веса брутто утраченного (поврежденного) груза (п.1 ст.6). Для государств, не являющихся членами МВФ, опять-таки предусмотрена возможность использования франков Пуанкаре, и в этом случае предел ответственности составляет 12,5 тыс. франков Пуанкаре за место или единицу груза либо 37,5 франка Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного (поврежденного) груза (п.2 ст.26). Уточнено, что под единицей груза следует понимать "единицу отгрузки", всегда указываемую в коносаменте. Этот предел ответственности выше обозначенного в Брюссельском протоколе 1979 г., что само по себе имеет положительную оценку. Срок исковой давности по требованиям к перевозчику также повышен по сравнению с Гаагско-Висбийскими правилами и составляет 2 года. Предъявление претензии перевозчику обязательно и должно быть сделано не позднее рабочего дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, либо в течение 15 календарных дней после выдачи груза, если его утрата или повреждение не являются очевидными (п.1-2 ст.19).

Гаагские правила не содержат каких-либо норм о юрисдикции и арбитраже. Этот вопрос регулируется обычными нормами, сложившимися в торговом мореплавании. Заключаемые сторонами пророгационные соглашения, выбирающие юрисдикционный орган, признаются действительными. В силу сложившейся практики спор обычно рассматривается в месте, где находится основное коммерческое предприятие перевозчика. Если в коносамент включается арбитражная оговорка, она также признается действительной, что исключает возможность передачи спора в государственный суд. Гамбургские правила содержат нормы и о юрисдикции, и об арбитраже. Более того, они отступили в вопросе о юрисдикции от сложившейся практики и закрепили правило о множественности юрисдикции (конкурентной юрисдикции). Истец по своему выбору может предъявить иск в суде по месту:

- основного коммерческого предприятия ответчика;

- заключения договора перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие или агентство, при посредничестве которого был заключен договор;

- порта погрузки или порта разгрузки;

- в любом месте, указанном в договоре морской перевозки.

Эта норма (п.1 ст.21) позволяет грузовладельцу предъявить иск к перевозчику в любой стране, связанной с перевозкой, причем ею может быть и страна, не участвующая в Гамбургской конвенции ООН 1978 г. В конечном итоге данный факт может привести к тому, что суд государства - нечлена Конвенции, признав себя компетентным, не будет связан указанным правилом и не будет применять нормы Конвенции. Таким образом, Гамбургские правила закрепили отказ от сложившейся практики решения вопроса о подсудности споров на основе пророгационного соглашения сторон. Эти правила предусматривают возможность передачи спора на рассмотрение в арбитраж при наличии письменного арбитражного соглашения между сторонами (п.1 ст.22). Арбитражное разбирательство по выбору истца может проводиться в одном из следующих мест:

- в государстве, на территории которого находится основное коммерческое предприятие ответчика или, при отсутствии такового, постоянное место жительства ответчика;

- место заключения договора перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор;

- порт погрузки или порт разгрузки;

- любое место, указанное с этой целью в арбитражном соглашении.

Арбитр или арбитражный суд обязаны применять Гамбургские правила (п.4 ст.22). Оба упомянутых пункта ст.22 считаются составной частью любого арбитражного соглашения. Несовместимость арбитражного соглашения с этими положениями, выраженная в наличии условий, противоречащих нормам п.3 и 4 ст.22, превращает эти условия в ничтожные (п.5 ст.22).

Правовое регулирование международных перевозок пассажиров и багажа осуществляется нормами, как национального законодательства, так и международных договоров. Наибольший интерес представляет Афинская конвенция 1974 г. о перевозке морем пассажиров и их багажа, разработанная и принятая под эгидой Международной морской организации (ИМО - это международная межправительственная организация, являющаяся одним из специализированных учреждений ООН). В соответствии с п.2 ст.1 Афинской конвенции 1974 г. договор перевозки означает заключенный перевозчиком или от его имени договор о перевозке пассажира или договор о перевозке пассажира и его багажа. Понятие перевозка охватывает следующие периоды :

- в отношении пассажира и его каютного багажа - период, в течение которого пассажир и его каютный багаж находятся на борту судна, период посадки и высадки и период, в течение которого пассажир и его каютный багаж доставляются водным путем с берега на судно либо, наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или если судно, используемое для этой вспомогательной перевозки, было предоставлено в распоряжение пассажира перевозчиком. Однако в отношении пассажира перевозка не охватывает период, в течение которого он находится на морском вокзале, на причале или в любом ином портовом сооружении либо на нем;

- в отношении каютного багажа - также период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, на причале или в любом другом портовом сооружении либо на нем, если этот багаж принят перевозчиком, его служащим или агентом и еще не выдан пассажиру;

- в отношении иного, некаютного багажа - период с момента принятия его перевозчиком, служащим или агентом перевозчика на берегу или на борту судна до момента выдачи перевозчиком, его служащим или агентом.

Понятие международная перевозка означает любую перевозку, при которой в соответствии с договором перевозки место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах либо в одном государстве, если согласно договору перевозки или предусмотренному рейсу промежуточный порт захода находится в другом государстве.

Еще два документа заслуживают отдельного упоминания:

- постановление Правительства РФ от 19 июня 2002 г. N 447 "О лицензировании перевозочной и другой деятельности, осуществляемой на морском транспорте" в редакции от 3 октября 2002 г. (СЗ РФ, 2002, N 26, ст.2590; N 41, ст.3983);

- постановление Правительства РФ от 27 мая 2002 г. N 345 "Об утверждении Положения о лицензировании отдельных видов деятельности на внутреннем водном транспорте" в редакции от 3 октября 2002 г. (СЗ РФ, 2002, N 23, ст.2158; N 41, ст.3983).

**3.2. Правовое регулирование международных авиационных перевозок**

Авиационные перевозки грузов, пассажиров и багажа в международном частном праве регулируются нормами, как национального законодательства, так и международных договоров. При этом международный характер таких перевозок (наличие в них «иностранного элемента») обусловливают большую роль международных межправительственных и неправительственных организаций в унификации правовых норм и технических стандартов, регулирующих перевозки грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном воздушном сообщении. По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО) воздушный транспорт России занимает девятое место в мире по выполненному грузообороту.

Основными источниками правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа в международном воздушном сообщении выступают национальное законодательство и международные договоры. К числу российских национально - правовых актов в этой области относятся:

- Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. в редакции от 8 июля 1999 г. (СЗ РФ, 1997, N 12, ст.1383; 1999, N 28, ст.3483), содержащий гл. XV "Воздушные перевозки" и гл. XVII "Ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя";

- Постановление Правительства РФ от 24 января 1998 г. N 85 "О лицензировании деятельности в области гражданской авиации" в редакции от 3 октября 2002 г. (СЗ РФ, 1998, N 5, ст.622; 2002, N 41, ст.3983);

- Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, утвержденные приказом Министерства гражданской авиации СССР от 3 января 1986 г. N 1/И (Закон, 1997, N 8, с.68-89)

Изучим наиболее важный документ.

Варшавская конвенция 1929 г. в редакции Гаагского протокола 1955 г. (Закон, 2000, N 6, с.62-71) применяется при любой международной перевозке грузов, пассажиров и багажа, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется и к бесплатным перевозкам, если они осуществляются авиапредприятием посредством воздушного судна (п.1 ст.1). Международной перевозкой в смысле указанной Конвенции называется всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеется или нет перерыв в перевозке или же перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников Конвенции, либо на территории одного и того же государства-участника, если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не участвует в Конвенции. Перевозка без такой остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается как международная (п.2 ст.11). Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозчиков, считается образующей единую перевозку, если она рассматривалась как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора перевозки или ряда договоров. И такая перевозка не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства (п.3 ст.1).

Конвенция применяется ко всем международным перевозкам, отвечающим требованиям ст.1, независимо от того, совершаются ли они государственными авиапредприятиями или другими публично-правовыми юридическими лицами либо частными авиакомпаниями. Конвенция не применяется при перевозке почтовой корреспонденции и почтовых посылок (ст.2).

Международная авиаперевозка осуществляется на основании перевозочных документов, являющихся транспортными документами и подтверждающих заключение договора воздушной перевозки. Такими транспортными документами являются:

- в договоре воздушной перевозки груза - авиатранспортная накладная. По терминологии Конвенции - это воздушно-перевозочный документ, который обладает функциями, аналогичными функциям коносамента. Однако в отличие от коносамента авиатранспортная накладная не является оборотным документом и не может быть передана по индоссаменту.

- в договоре воздушной перевозки пассажира - авиабилет;

- в договоре воздушной перевозки багажа - багажная квитанция.

Воздушная перевозка грузов. Каждый перевозчик грузов имеет право требовать от отправителя груза составления и вручения ему воздушно-перевозочного документа (авиатранспортной накладной). Каждый отправитель груза имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа. Воздушно-перевозочный документ составляется отправителем в трех подлинных экземплярах и вручается вместе с товаром. Первый экземпляр носит пометку «для перевозчика»; он подписывается отправителем. Второй экземпляр носит пометку «для получателя»; он подписывается отправителем и перевозчиком и должен следовать с товаром. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии товара. Перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки товара на борт воздушного судна. Подпись перевозчика и отправителя может быть заменена соответствующим штемпелем. Если по требованию отправителя перевозчик составит воздушно-перевозочный документ, он рассматривается как действующий за счет отправителя (ст.6).

Воздушно-перевозочный документ должен содержать:

- указание места отправления и места назначения;

- если место отправления и место назначения находятся на территории одного и того же государства - участника Конвенции, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории любого другого государства, указание, по крайней мере, одной такой остановки;

- уведомление отправителя о том, что если совершается перевозка, при которой место назначения или остановка находятся не в стране отправления, то к такой перевозке применяются нормы Варшавской конвенции и эта Конвенция в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае утери или повреждения товаров (ст.8). Отправитель отвечает за правильность сведений относительно товара, которые он заносит в воздушно-перевозочный документ. В число таких сведений входят данные о весе, размере, количестве, объеме товара, о состоянии товара и его упаковке (ст.11).

Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться грузом, либо забирая его обратно с аэродрома отправления или назначения, либо останавливая его в пути следования при посадке, либо давая указание о выдаче его на месте назначения или в пути следования иному лицу, чем получатель, указанный в воздушно-перевозочном документе, либо требуя возвращения груза на аэродром отправления, поскольку осуществление этого права не наносит ущерба ни перевозчику, ни другим отправителям. В тех случаях, когда невозможно исполнение распоряжений отправителя, перевозчик обязан немедленно уведомить его об этом. Если перевозчик руководствуется распоряжениями отправителя, не требуя предоставления выданного последнему экземпляра воздушно-перевозочного документа, то тем самым он принимает на себя, с сохранением права регресса к отправителю, ответственность за ущерб, который может быть причинен надлежащему владельцу воздушно-перевозочного документа. Право отправителя распоряжаться грузом прекращается в момент, когда возникает право получателя распоряжаться им. Однако если получатель отказывается от принятия перевозочного документа или груза либо если они не могут быть ему переданы, отправитель вновь приобретает право распоряжаться грузом (ст.12).

За исключением перечисленных случаев, получатель имеет право требовать от перевозчика с момента прибытия товара на место назначения передачи ему воздушно-перевозочного документа и выдачи ему груза против уплаты суммы требований и исполнения условий перевозки, указанных в воздушно-перевозочном документе. Если утеря груза признана перевозчиком или если по истечении семидневного срока, считая со дня, когда груз должен был прибыть, он не прибудет, получателю разрешается осуществлять по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора о перевозке груза (ст.13).

Отправитель обязан приложить к воздушно-перевозочному документу все иные документы, необходимые для выполнения пограничных, таможенных и иных формальностей. Он отвечает перед перевозчиком за убытки, понесенные им в результате отсутствия, недостаточности или неточности сведений, содержащихся в таких документах, за исключением случаев вины перевозчика и его агентов. Перевозчик не обязан проверять представленные сведения и документы в отношении их полноты и точности (ст.16).

Воздушная перевозка пассажиров. При перевозке пассажиров им должен выдаваться билет, содержащий:

- указание места отправления и места назначения;

- если место отправления и место назначения находятся на территории одного и того же государства - участника Конвенции, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории любого другого государства, указание, по крайней мере, одной такой остановки;

- уведомление о том, что если пассажир совершает поездку, при которой место назначения или остановка находятся не в стране отправления, то к такой перевозке применяются нормы Варшавской конвенции и эта Конвенция в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или причинения ущерба здоровью лица, а также при утере или повреждении багажа (п.1 ст.3).

Авиабилет является свидетельством заключения договора перевозки пассажира и его условий. Отсутствие, неправильное оформление или утеря авиабилета не влияют ни на существование, ни на действительность договора перевозки. Воздушная перевозка багажа. При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, не будучи включенной в авиабилет, соответствующий положениям ст.3, должна содержать:

- указание места отправления и места назначения;

- если место отправления и место назначения находятся на территории одного и того же государства - участника Конвенции, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории любого другого государства, указание, по крайней мере, одной такой остановки;

- уведомление о том, что если совершается перевозка, при которой место назначения или остановка находятся не в стране отправления, то к такой перевозке применяются нормы Варшавской конвенции и эта Конвенция в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае утери или повреждения багажа (п.1 ст.4). Багажная квитанция является свидетельством о регистрации багажа и заключения договора перевозки багажа. Отсутствие, неправильное оформление или утеря багажной квитанции не влияют ни на существование, ни на действительность договора перевозки.

Центральное место в Варшавской конвенции отведено вопросам ограничения ответственности воздушного перевозчика за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, а также за ущерб, повлекший за собой утрату или повреждение багажа и груза. Перевозчик отвечает за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, если несчастный случай, повлекший ущерб, произошел на борту воздушного судна или во время операций по посадке и высадке (ст.17). Перевозчик отвечает за ущерб, причиненный в случае уничтожения, утраты либо повреждения зарегистрированного багажа или груза, если ущерб причинен во время воздушной перевозки.

Воздушная перевозка охватывает период времени, в течение которого багаж или груз находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте в случае посадки вне аэродрома. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой земной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэродрома. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, сдачи или выгрузки, всякий ущерб считается вытекающим из вредоносного события, происшедшего во время воздушной перевозки (ст.18).

Перевозчик несет ответственность за ущерб, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза (ст.19). Перевозчик не несет ответственности, если докажет, что им или его агентами были приняты все необходимые меры для избежание причинения ущерба; что принятие таких мер было объективно невозможным; что причинение ущерба было вызвано виновными действиями или упущениями потерпевшего лица (ст.20 и 21).

Конвенция устанавливает следующие пределы имущественной ответственности воздушного перевозчика (ст.22):

- при перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении жизни и здоровья каждого пассажира ограничивается суммой в 250 тыс. франков Пуанкаре. В случае особого соглашения между перевозчиком и пассажиром может быть установлен и более высокий предел ответственности;

- при перевозке зарегистрированного багажа или груза ответственность перевозчика ограничивается суммой в 250 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного багажа либо груза. В случае объявления пассажиром или грузоотправителем в момент передачи перевозчику багажа или груза его стоимости перевозчик отвечает в пределах объявленной суммы, если не докажет, что эта сумма превышает реальную стоимость перевозимых объектов;

- применительно к ручной клади (предметов, оставляемых пассажиром при себе) ответственность перевозчика ограничивается суммой в 5 тыс. франков Пуанкаре в отношении каждого пассажира.

В случае утери, повреждения или задержки в доставке части зарегистрированного багажа или груза, а также какого-либо предмета, входящего в их состав, вес, который должен приниматься во внимание при определении суммы имущественной ответственности перевозчика, должен быть общим весом указанного места или мест.

**3.3 Правовое регулирование международных автомобильных перевозок**

Международные автомобильные перевозки грузов, пассажиров и багажа занимают особое место на международном рынке транспортных услуг. Несмотря на тот факт, что доля автомобильного транспорта по объему перевозимых в международном сообщении грузов равна 6 % от объема перевозок всеми видами транспорта, по стоимости перевозимых грузов на автомобили приходится 20 % от объема перевозок всеми видами транспорта (по России). В целом общий объем доходов от автотранспортных услуг в области международных перевозок оценивается в 4-5 млрд долл. США, из них на долю российских перевозчиков приходится около 800 млн. По экспертным оценкам Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ (АСМАП России) с 1992 г. объемы международных автотранспортных перевозок в нашей стране увеличились более чем в шесть раз. Экспорт услуг автотранспортных перевозок считается одной из выгодных областей внешнеэкономической деятельности, поскольку он не связан с продажей за рубеж материальных ценностей и сырьевых ресурсов.

Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа осуществляется посредством норм национального законодательства и международных договоров.

Изучим 2 основные конвенции Женевская конвенция 1956 г (КДПГ) и Женевская конвенция 1973 г.КАПП.

Женевская конвенция 1956 г. о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место его доставки, указанные в контракте, находятся на территории двух различных государств, из которых, по крайней мере, одно является участником Конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон. При применении настоящей Конвенции под транспортным средством следует понимать автомобили, автомобили с полуприцепами, прицепы и полуприцепы. Конвенция не применяется к международным почтовым перевозкам и к перевозкам мебели при переездах (ст.1).

Свидетельством заключения договора перевозки груза является автотранспортная накладная. Отсутствие, неправильное составление или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки. Накладная составляется в трех экземплярах, подписанных отправителем и перевозчиком, причем эти подписи могут быть отпечатаны типографским способом или замены штемпелями отправителя и перевозчика, если это допускается законодательством страны, в которой составлена накладная. Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз, а третий остается у перевозчика (п.1 ст.5).

Накладная должна содержать следующие сведения (п.1 ст.6):

- место и дату ее составления;

- наименование и адрес отправителя;

- наименование и адрес транспортного агента;

- место и дату принятия груза к перевозке и место его доставки;

- наименование и адрес получателя;

- принятое обозначение характера груза и тип его упаковки, а в случае перевозки опасных грузов - их обычно признанное обозначение;

- число грузовых мест, их особую разметку и номера;

- вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;

- связанные с перевозкой расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до выдачи груза);

- инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей;

- указание, что перевозка производится независимо от всякой оговорки согласно требованиям конвенции.

В случае необходимости накладная должна также содержать следующие указания (п.2 ст.6):

- запрещение перегрузки груза;

- расходы, которые отправитель принимает на свой счет;

- сумму платежа, подлежащую возмещению при сдаче груза;

- заявленную стоимость груза и сумму дополнительной оценки его при доставке;

- инструкции отправителя перевозчику относительно страхования груза;

- дополнительный срок выполнения перевозки;

- перечень документов, переданных перевозчику.

При принятии груза перевозчик обязан проверить точность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, их маркировки и номеров, а также внешнее состояние груза и его упаковки.

Если перевозчик не имеет достаточной возможности проверить правильность этих записей, он должен вписать в накладную обоснованные оговорки, а кроме того, обосновать все сделанные им оговорки, касающиеся внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний намеренно не указал в накладной, что он их принимает. Отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто принимаемого к перевозке груза. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. Перевозчик имеет право требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты проверок вносятся в накладную (ст.8).

Автотранспортная накладная служит оформлением договора международной дорожной перевозки груза, а также распиской о принятии груза перевозчиком для его транспортировки. Кроме того, накладная носит товарораспорядительный характер, что проявляется в следующем. Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности требовать от перевозчика прекращения перевозки, изменения места, предусмотренного для доставки груза или доставки груза не тому получателю, который указан в накладной. Отправитель теряет это право с момента, когда второй экземпляр накладной передан получателю. С этого момента перевозчик должен руководствоваться указаниями получателя груза. Однако право распоряжения грузом будет принадлежать получателю с момента составления накладной, если в накладной отправителем сделано такого рода указание. Если, осуществляя свое право распоряжения грузом, получатель дает указание сдать груз другому лицу, последнее не вправе назначить других получателей. Право распоряжения грузом осуществляется при следующих условиях :

- отправитель, желающий осуществить это право, должен представить первый экземпляр накладной, в которой должны быть внесены новые инструкции, данные перевозчику, а также возместить перевозчику расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций;

- выполнение этих инструкций должно быть возможным в момент их получения лицом, которое обязано их выполнить; выполнение не должно нарушать хода нормальной работы предприятия перевозчика и не должно наносить ущерба отправителям или получателям других грузов;

упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов.

Если после прибытия груза на место назначения возникают препятствия к его сдаче, перевозчик должен запросить инструкции у отправителя. Если получатель отказывается принять груз, отправитель имеет право распоряжаться грузом, не предъявляя первого экземпляра накладной. Получатель, даже если он отказался от принятия груза, может в любой момент потребовать его выдачи до тех пор, пока перевозчик не получил от отправителя противоположных инструкций. Перевозчик может продать груз, не выжидая инструкций от правомочного по договору лица, если груз является скоропортящимся, или если того требует его состояние, или же если хранение груза влечет за собой расходы, слишком высокие по сравнению с его стоимостью. Перевозчик может также продать груз, если в надлежащий срок не получит от правомочного по договору лица противоположных инструкций, выполнение которых может быть справедливо потребовано. В случае продажи груза вырученная сумма, за вычетом подлежащих уплате расходов, должна быть передана в распоряжение правомочного по договору лица. Если расходы превосходят выручку, то перевозчик имеет право получить причитающуюся ему разницу. Применяемая при продаже процедура определяется действующими в месте продажи законами или обычаями.

Перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату груза либо за его повреждение, происшедшие в период времени между принятием груза к перевозке и его выдачей, а также за опоздание в доставке (п.1 ст.17). Перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности, когда утрата или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств (п.2 ст.17):

- с использованием открытых или не укрытых транспортных средств, если такое использование было специально указано в накладной;

- с отсутствием или повреждением упаковки грузов, по своей природе подверженных порче без упаковки или при неудовлетворительной упаковке;

- с перемещением, погрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем либо получателем или лицами, действующими от имени отправителя либо получателя;

- с природой некоторых грузов, подверженных полной или частичной гибели и повреждению, в частности поломке, ржавению, внезапному гниению, усушке, утечке, нормальной потере или нападению грызунов;

- с недостаточной или неудовлетворительной маркировкой или нумерацией грузовых мест;

- с перевозкой живых животных.

Бремя доказывания наличия одного или нескольких упомянутых обстоятельств лежит на перевозчике.

Конвенция устанавливает следующий порядок расчета суммы ущерба, подлежащего возмещению перевозчиком при утрате или повреждении груза во время перевозки (ст.23). Сумма ущерба определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его к перевозке. Стоимость груза определяется на основании биржевых товарных котировок или текущей рыночной цены, а при их отсутствии - на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества. Кроме того, возмещению подлежат оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, прочие расходы, связанные с перевозкой груза. Иные убытки возмещению не подлежат. Вместе с тем Конвенция устанавливает предел имущественной ответственности автоперевозчика, который не может превышать 25 золотых франков\*(16)

за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза. Однако предел ответственности перевозчика не применяется, если в накладной была объявлена стоимость груза, а также в случае причинения ущерба в результате намеренных действий перевозчика или его агентов. На сумму ущерба, подлежащего возмещению, начисляются проценты из расчета 5 % годовых со дня предъявления перевозчику письменной претензии или же, если таковой не последовало, со дня предъявления иска.

Конвенция предусматривает претензионный порядок разрешения споров между перевозчиком и получателем груза. Претензия должна быть заявлена перевозчику в следующие сроки:

- в момент принятия груза, если речь идет о видимых потерях и повреждениях;

- в течение 7 рабочих дней со дня доставки груза, если речь идет о незаметных внешне потерях и повреждениях;

- в течение 21 дня с момента выдачи груза получателю, если речь идет о просрочке в доставке груза.

Исчисление указанных сроков начинается со дня, следующего за датой доставки или датой выдачи груза получателю (ст.30).

По спорам, вытекающим из договоров перевозки, которые регулируются нормами Женевской конвенции 1956 г., истец может обращаться помимо компетентных судов государств-участников, указанных сторонами в пророгационном соглашении, также и к суду того государства, на территории которого находятся обычное место жительства ответчика или место расположения его главного управленческого органа, либо отделения или агентства, при посредничестве которых был заключен договор перевозки груза; или место принятия груза к перевозке или место его доставки.

Решение, вынесенное судом одного из государств-участников, подлежит немедленному исполнению в любом другом государстве-участнике при соблюдении соответствующих формальностей, предусмотренных в национальном законодательстве того государства, где испрашивается исполнение судебного решения (ст.31). Срок исковой давности составляет 1 год, а в случае умышленных действий перевозчика, повлекших причинение ущерба, 3 года. Срок исчисляется:

- в случае частичной утраты груза, его повреждения или просрочки в доставке - со дня выдачи груза;

- в случае утраты всего груза - с 30-го дня по истечении установленного для перевозки срока, или, если таковой не был установлен, с 60-го дня с момента принятия груза перевозчиком к перевозке;

- во всех прочих случаях - по истечении 3-месячного срока со дня заключения договора перевозки.

Женевская конвенция 1973 г. (КАПП) регулирует договоры международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа. Ее нормы носят императивный характер, и любое условие договора, в котором прямо или косвенно допускается отступление от положений Конвенции, признается недействительным. Конвенция применяется ко всему договору автомобильной перевозки пассажиров и - в соответствующих случаях - их багажа автотранспортными средствами, когда в договоре указано, что перевозка осуществляется по территории по крайней мере двух государств и что пункт отправления или пункт назначения либо тот и другой находятся на территории одного из государств - участников Конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и гражданства заключающих договор сторон (ст.1).

При перевозке пассажиров перевозчик должен выдать индивидуальный или коллективный билет. Отсутствие, неправильность оформления или потеря билета не затрагивают существования или действительности договора перевозки. В билете должны быть указаны название и адрес перевозчика, а кроме того, содержаться указание на то, что договор подпадает под действие положений настоящей Конвенции. Перевозчик несет ответственность за вред, который может быть причинен пассажиру в результате нарушения перевозчиком его обязательства (ст.5).

Перевозчик может выдать багажную квитанцию, указывающую количество и характер багажа, который ему сдается; при наличии просьбы пассажира выдача этой багажной квитанции является обязательной. За выдачу багажной квитанции или за саму квитанцию не взимается никакого вознаграждения, кроме фискальных сборов, которыми она может облагаться. В багажной квитанции, если она не совмещена с билетом, должны содержаться название и адрес перевозчика и указание на то, что договор подпадает под действие положений настоящей Конвенции (ст.8).

Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира в результате происшествия, связанного с перевозкой и имевшего место либо во время нахождения пассажира в транспортном средстве, либо во время его посадки или высадки, либо в связи с погрузкой или выгрузкой багажа. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если причиной происшествия послужили обстоятельства, которых перевозчик, несмотря на принятие мер, необходимых в данном конкретном случае, не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить. Общая сумма возмещения, выплачиваемая перевозчиком в связи с одним и тем же событием, не может превышать 250 тыс. золотых франков на одного пострадавшего. Однако любое государство - участник Конвенции может установить более высокий предел ответственности или не устанавливать никакого предела. Ограничения размера возмещения применяются ко всем требованиям, связанным со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира. Если имеется несколько истцов и если общая сумма их требований превышает установленный максимум, то выплаты пропорционально сокращаются (ст.11-13).

Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный с полной или частичной утратой багажа и с его повреждением. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если утрата или повреждение связаны с дефектом самого багажа, с особым риском, вызванным тем, что багаж содержит скоропортящиеся или опасные для перевозки вещества либо предметы, или если они произошли в результате обстоятельств, которых перевозчик, несмотря на принятие мер, необходимых в данном конкретном случае, не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить. Когда возмещение ущерба за полную или частичную утерю багажа или за его повреждение возлагается на перевозчика, может быть предъявлено требование о выплате суммы, равной размеру ущерба, но эта сумма не может превышать 500золотых франков на единицу багажа и 2 тыс. золотых франков на пассажира. Кроме того, может быть предъявлено требование о выплате суммы, равной размеру ущерба за полную либо частичную утерю или за повреждение личных вещей и предметов, которые пассажир имеет на себе или с собой, но эта сумма не может превышать 1 тыс. золотых франков на пассажира (ст.14-16).

Получение багажа пассажиром без претензий с его стороны предполагает, если не доказано обратное, что багаж был получен полностью и в хорошем состоянии. Претензия должна заявляться перевозчику либо устно, либо в письменном виде в течение 7 дней с момента фактического принятия багажа заявителем. Что касается багажа, не сданного перевозчику, указанный срок исчисляется с момента обнаружения утери или повреждения и самое позднее - с момента прибытия транспортного средства в пункт назначения пассажира (ст.20).

По всем спорам, возникающим по поводу перевозок, регулируемых нормами Женевской конвенции 1973 г., истец может по своему выбору обратиться помимо компетентных судов государств-участников, указанных сторонами в пророгационном соглашении, к судам страны, на территории которой находится:

- главный управленческий орган ответчика, его обычное местожительство или предприятие, посредством которого был заключен договор перевозки;

- место, где был причинен ущерб;

- место отправления или место назначения.

Право на предъявление иска в связи со смертью, телесными повреждениями или любым другим ущербом физическому либо психическому здоровью пассажира погашается по истечении трех лет. Срок исковой давности исчисляется со дня, когда лицо, которому был причинен ущерб, узнало или должно было узнать об этом. Однако этот срок не может превышать пяти лет, считая со дня дорожно-транспортного происшествия. Право на предъявление иска в отношении перевозки, подпадающей под действие настоящей Конвенции, погашается во всех случаях по истечении одного года. Срок давности исчисляется со дня прибытия транспортного средства в пункт назначения пассажира или, в случае неприбытия, со дня, когда оно должно было прибыть туда (ст.21-22).

Конвенция признает недействительными любые арбитражные оговорки в договоре автомобильной перевозки пассажиров и багажа, регулируемом настоящей Конвенцией, однако предусматривает возможность заключения арбитражного соглашения в форме арбитражного компромисса (ст.23).

Не менее важен вопрос в рассматриваемой области - правовое регулирование организации и функционирования автотранспортных терминалов. Автотранспортный терминал представляет собой один из ключевых элементов транспортной инфраструктуры, основанный на принципах логистики. Терминалы могут быть универсальными и специализированными. Наибольшее значение для международных перевозок грузов имеют универсальные терминалы, выступающие как группа складов с центром распределения. Основные виды деятельности этих терминалов: сбор, завоз, развоз, переработка партий грузов для клиентов, хранение грузов, их предпродажная подготовка и другие работы, связанные с доставкой и реализацией продукции. При этом терминальные технологии выступают как составная часть комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания клиент

**3.4. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок.**

Железнодорожные перевозки грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении выступают как составная часть международной транспортной системы. Разветвленная сеть железных дорог позволяет осуществлять грузопассажирские перевозки наземным путем практически в любой конец того или иного материка. Объективно существующая специфика железнодорожного транспорта, выражающаяся в настоятельной необходимости технической и технологической унификации самого процесса перевозки, обусловила большую регулирующую роль государства в этом процессе. Необходимость технической унификации и четкости в организации железнодорожного сообщения вызвали потребность в правовой унификации соответствующих стандартов и норм, что особенно важно в области международных грузо- и пассажиропотоков на железнодорожном транспорте. Железнодорожные перевозки на сегодняшний день уступают по объему воздушным и автомобильным. В частности, это обусловлено тем фактором, что железнодорожные перевозки экономически эффективны на расстоянии свыше 500 км.

Однако из-за экологических проблем и высокой стоимости автотранспорта наблюдается постепенный переход от автомобильных перевозок к железнодорожным.

Межгосударственная унификация правового регулирования железнодорожных перевозок началась в конце XIX в. в Европе, когда в 1890 г. была принята Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках грузов, впоследствии получившая сокращенное название МГК, или СИМ (вступила в силу 1 января 1893 г.). Конвенция была заключена девятью европейскими государствами, в том числе Россией\*(2).

В 1923 г. была принята Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках пассажиров и багажа, получившая сокращенное название МПК, или СИВ. Обе конвенции, действовавшие достаточно продолжительное время, неоднократно пересматривались и дополнялись. Их последняя редакция была принята в 1970 г. Однако в целях улучшения структуры и содержания конвенций Центральное бюро международных железнодорожных сообщений в Берне, ведавшее вопросами исполнения и толкования их норм, подготовило проект единого Соглашения о международных перевозках, содержавшего положения как правового, так и организационного характера.

Текст единого Соглашения был принят на очередной Бернской конференции по пересмотру МГК и МПК в 1980 г. и получил название Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ). Единая конвенция вступила в силу 1 мая 1985 г., в число ее участников входят несколько десятков государств (около 40) Европы, Азии и Северной Африки. Она объединяет международно-правовые нормы МГК и МПК, а также Дополнительного соглашения к МПК 1966 г. об ответственности железных дорог при перевозках пассажиров в едином основном тексте, к которому имеются два приложения (А и В), содержащие нормы гражданско-правового характера об условиях международных железнодорожных перевозок. Приложение А определяет условия перевозок пассажиров и получило наименование Единые правила МПК; Приложение В определяет условия перевозок грузов и именуется Единые правила МГК. Хотя сами конвенции - и МГК, и МПК - прекратили свое существование, наименования приложений А и В отражают преемственность ранее действовавших Бернских конвенций и новой конвенции КОТИФ.

КОТИФ предусматривает создание новой международной межправительственной организации - Организации международного железнодорожного транспорта (ОТИФ), ведающей вопросами исполнения и толкования конвенции. Внутриорганизационная структура ОТИФ включает несколько органов, наделенных специальной компетенцией: общее собрание, ревизионный комитет, комитет специалистов по правилам перевозок опасных грузов и секретариат, сохранивший в интересах преемственности наименование Центральное бюро. Основной целью создания единой Конвенции было введение упрощенного порядка пересмотра правил международных железнодорожных перевозок и установление процедуры их быстрого обновления. Сама Конвенция подлежит ратификации государствами-участниками, а следовательно, любые изменения в ее текст могут быть внесены лишь с соблюдением аналогичной процедуры. Вместе с тем приложения А и В к КОТИФ подлежат пересмотру в упрощенном порядке соответствующими органами ОТИФ в пределах их компетенции. Так, решения общего собрания по изменению правил перевозок подлежат ратификации государствами- членами ОТИФ, однако решения ревизионного комитета направляются государствам-членам и вступают в силу при отсутствии возражений со стороны одной трети государств- членов ОТИФ. В таком же порядке вступают в силу и решения комитета специалистов по пересмотру правил перевозок опасных грузов.

Изменения в условиях международных железнодорожных перевозок грузов и пассажиров, внесенные при принятии КОТИФ, не носили принципиального характера. Вместе с тем они заслуживают внимания как отражающие современные тенденции в развитии международного транспортного права.

Рассмотрим более подробно основные правила перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении. Следует отметить, что приложение В к КОТИФ включило в себя большинство действовавших ранее предписаний МГК с незначительными изменениями и уточнениями. Железные дороги обязаны принимать к перевозке предъявляемые грузы. Нуждающиеся в упаковке грузы отправитель обязан предъявить в упакованном виде, обеспечивающем их сохранность в пути. При невыполнении этого требования дорога может отказать в приеме груза или потребовать внести соответствующую оговорку в накладную. Возможно также составление отправителем общего заявления о недостатках тары. Вес и порядок погрузки грузов определяются правилами дороги отправления. Предусмотрена ответственность отправителя в виде штрафа при неправильном наименовании груза, перегрузке подъемной силы вагона, а также возмещение отправителем возможных убытков. Документом, свидетельствующим заключение договора перевозки, является железнодорожная накладная, которая выдается в трех экземплярах и выступает в качестве товарораспорядительного документа. Напомним, Единые правила МГК КОТИФ предусмотрели обязанность железных дорог принимать грузы к перевозке, если речь идет только о повагонных отправках. Мелкие отправки не упоминаются, что практически означает усиление функции транспортно-экспедиторских организаций, осуществляющих укрупнение мелких грузовых партий в повагонные отправки. Кроме того, Единые правила МГК изменили сроки доставки грузов. Общие сроки были несколько сокращены и составляют для грузов большой скорости 400 км в сутки, а для грузов малой скорости - 300 м в сутки. Однако железные дороги вправе устанавливать для отдельных сообщений специальные сроки доставки, а также применять дополнительные сроки в случае особых обстоятельств.

Единые правила МГК не устанавливают обязанность получателя принять прибывший в его адрес груз, но обязывают принявшего груз получателя оплатить падающие на него провозные платежи. При несохранности груза должен быть оформлен акт, составление которого лежит на обязанности железной дороги. Порядок составления и форма такого акта предусмотрены Правилами международного грузового сообщения (ПИМ), имеющими характер служебной инструкции. Получатель теряет право требования к перевозчику, если при выдаче груза акт не был составлен. В отношении скрытых недостатков допускается требование о составлении акта в течение семи дней после выдачи груза, но получатель должен доказать, что несохранность имела место во время перевозки.

Согласно Единым правилам МГК ответственность перевозчика за сохранность и просрочку в доставке грузов строится на единых основаниях. Перевозчик освобождается от ответственности, если несохранность или несвоевременная доставка груза были вызваны обстоятельствами, которых железная дорога не могла избежать и последствия которых не могла устранить. Перевозчик не отвечает также за несохранность груза при наличии обстоятельств, которые именуются особыми опасностями для груза (недостатки тары, погрузка и выгрузка груза клиентом, естественные свойства груза, внесение неправильных сведений в накладную и др.). Бремя доказывания в первом случае лежит на железной дороге, а во втором - на грузовладельце. В действовавшей ранее Бернской конвенции МГК 1890 г. в редакции 1970 г. перечень особых опасностей для груза был дополнен указанием на погрузку груза отправителем в вагон с очевидными неисправностями. В случае несохранности груза возмещение определялось по рыночной цене и не могло превышать 50 золотых франков за 1 кг веса брутто при объявленной ценности. При утрате груза возмещались также падающие на него провозные платежи и таможенные сборы. Если имела место просрочка в доставке груза свыше 48 часов, железная дорога выплачивала штраф в размере 0,1 % платежей, но не более 50 золотых франков за каждую отправку. При наличии убытков можно было требовать их возмещения в пределах двойной провозной платы.

В Единых правилах МГК КОТИФ, во-первых, было исключено положение об освобождении перевозчика от ответственности за несохранность груза, вызванную погрузкой в вагон с очевидными для отправителя неисправностями. Это положение было признано неоправданным по существу, так как предоставление исправных вагонов входит в компетенцию перевозчика. Во-вторых, было исключено правило подсчета размера штрафа, уплачиваемого железной дорогой за просрочку в доставке груза. Оно было заменено более общей формулой, согласно которой причиненные грузовладельцу убытки в результате просрочки в доставке груза возмещаются перевозчиком в пределах трехкратных провозных платежей. Предельный размер ответственности железных дорог за несохранность перевозимых грузов в КОТИФ оставлен на прежнем уровне (50 золотых франков за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза), но определен в расчетных единицах МВФ и составляет 17 СДР за 1кг.

В КОТИФ включено также новое положение об ответственности железных дорог при перевозках сопровождаемых автомашин. В случае их несохранности предел ответственности перевозчика составляет 4 тыс. СДР за машину. За несохранность деталей, находящихся на машине, перевозчик не отвечает, а при несохранности деталей, находящихся в машине, предел его ответственности составляет 700 СДР, причем лицо, заявившее требование о возмещении убытков, должно доказать вину перевозчика в такой несохранности. Пределы ответственности не применяются, если утрата или повреждение груза, а также его несвоевременная доставка вызваны умышленными действиями перевозчика.

Что касается международных железнодорожных перевозок пассажиров и багажа, то они регулируются приложением «А» к КОТИФ - Едиными правилами МПК. Правила различают ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, а также ущерб, выразившийся в утрате или повреждении багажа. В случае ущерба, причиненного жизни или здоровью пассажира, железная дорога несет строгую имущественную ответственность, если только не докажет, что данные события наступили вследствие несчастного случая, который:

- не связан с эксплуатацией железнодорожного транспорта и функционированием железной дороги и который невозможно было избежать или предотвратить;

- полностью или частично вызван виной самого пассажира;

- причинен действиями третьих лиц, не могущими быть предотвращенными или преодоленными железной дорогой.

За повреждение или утрату зарегистрированного багажа, а равно за просрочку в его доставке перевозчик несет ответственность во всех случаях, если не докажет, что данный ущерб был вызван одной из ниже перечисленных причин (ст.3-5; п.2 и 3 ст.35 Единых правил МПК):

- виной самого пассажира;

- указаниями, данными пассажиром;

- характером багажа;

- обстоятельствами непреодолимой силы;

- рисками, связанными с ненадлежащей или отсутствующей упаковкой;

- особыми свойствами багажа;

- перевозкой в составе зарегистрированного багажа неразрешенных предметов.

Предел ответственности железной дороги установлен в 70 тыс. СДР за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира (ст.30), и в 700 СДР за утрату или повреждение багажа (ст.31). Железная дорога не вправе ссылаться на пределы ответственности, если ущерб был причинен в результате грубой неосторожности или умысла. Тем не менее, в случае грубой неосторожности, ответственность за утрату или повреждение багажа ограничивается двукратным размером обычно принятых сумм.

В российской юридической литературе справедливо подчеркивается специфика любого договора перевозки, в том числе и железнодорожной, которая проявляется в том, что материальная ответственность сторон по договору перевозки, и главным образом перевозчика, носит ограниченный характер. В этом состоит ее коренное отличие от материальной ответственности сторон по другим видам обязательств. Однако высказанные предложения, что в условиях развития рыночной экономики в России необходимо перейти к полной материальной ответственности сторон по договору перевозки, вряд ли можно считать удачными.

Введение полной имущественной ответственности российских перевозчиков при осуществлении внутренних перевозок и наличие ограничительного предела ответственности при осуществлении международных перевозок может привести к неконкурентоспособности внутренних перевозок по сравнению с международными, и к значительному снижению конкурентоспособности российских перевозчиков на рынке международных перевозок. Это объясняется тем, что в случае применения российского права отечественные перевозчики будут нести полную имущественную ответственность, в то время как ответственность их зарубежных коллег ограничивается определенным пределом. Неблагоприятные экономические последствия такой ситуации очевидны. Но именно по такому пути пошел российский законодатель, формулируя нормы об ответственности железных дорог в новом Транспортном уставе железных дорог Российской Федерации (ТУЖДРФ), утвержденном Федеральным законом от 8 января 1998 г. в редакции от 6 июля 2001 г.

**3.5. Правовое регулирование международных комбинированных перевозок**

Широкое развитие различных видов транспорта и задача рационализации перевозок грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении требуют выполнения перевозок между различными государствами с использованием нескольких видов транспорта. Такие перевозки получили название смешанных, или комбинированных. Переход к их осуществлению поставил ряд технических и правовых проблем: потребовалось, во-первых, определить статус и взаимоотношения перевозчиков, осуществляющих смешанную перевозку, и, во-вторых, установить правовой режим смешанной перевозки, в частности ответственность перевозчиков перед грузовладельцем. Это связано с тем, что возможна организация смешанной перевозки экспедитором. Такие перевозки именуются непрямым смешанным сообщением. Они выполняются на основе нескольких договоров, и их правовой режим на отдельных этапах следования перевозимого груза различен, что создает определенные трудности для грузовладельца.

В юридической литературе справедливо подчеркивалось, что главной особенностью прямой смешанной перевозки (multimodal carriage of goods) является наличие лица (так называемого оператора смешанной перевозки грузов), которое принимает на себя ответственность за сохранность груза на всем протяжении его транспортировки и тем самым берет на себя функции единого перевозчика. Если лицо не берет на себя ответственность за сохранность груза на протяжении всей перевозки, это значит, что данное лицо- не оператор смешанной перевозки, а экспедитор. В этой ситуации ответственность за причиненный грузовладельцу ущерб ложится на каждого конкретного исполнителя договора перевозки, за исключением случаев, когда вина экспедитора несомненна.

Основным международным договором в области правового регулирования международных комбинированных перевозок выступает Женевская конвенция ООН 1980 г. о международных смешанных перевозках грузов (Закон,2000. N 6. С.75-85.) разработанная в рамках ЮНКТАД - международной организации системы ООН. Конвенция дает определения следующих правовых терминов (ст.1):

«Международная смешанная перевозка» означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из пункта в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного пункта доставки в другой стране.

«Оператор смешанной перевозки» означает любое лицо, которое от своего имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки, выступает как сторона договора и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

«Договор смешанной перевозки» означает договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки.

«Документ смешанной перевозки» означает документ, удостоверяющий договор смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями договора.

«Груз» включает любой контейнер, поддон или аналогичное приспособление для транспортировки либо упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

Нормы Конвенции носят императивный характер и применяются ко всем договорам смешанной перевозки из одного места в другое, которые расположены в двух государствах, если:

- указанное в договоре смешанной перевозки место, в котором груз принимается оператором смешанной перевозки в свое ведение, находится в одном из государств-участников; или

- указанное в договоре смешанной перевозки место доставки оператором смешанной перевозки находится в одном из государств-участников (ст.2).

Конвенция не затрагивает право каждого государства регулировать и контролировать на национальном уровне операции по смешанным перевозкам и операторов смешанной перевозки, в том числе право принимать меры, касающиеся проведения консультаций, особенно перед внедрением новых видов технологий и услуг, между операторами смешанной перевозки, грузоотправителями, организациями грузоотправителей и соответствующими национальными органами об условиях обслуживания; выдачи операторам смешанных перевозок лицензий на участие в перевозках, а также принимать все другие меры в национальных экономических и коммерческих интересах.

Когда оператор смешанной перевозки принимает грузы в свое ведение, он должен выдать документ смешанной перевозки, который по выбору грузоотправителя может быть в оборотной или необоротной форме. Документ смешанной перевозки подписывается оператором смешанной перевозки или уполномоченным им лицом. Если документ смешанной перевозки:

- выдается как оборотный, он должен быть составлен в виде ордерного документа или документа на предъявителя;

- составлен в виде ордерного документа, то он передается посредством передаточной надписи;

- составлен в виде документа на предъявителя, он передается без передаточной надписи;

- выдан в нескольких оригинальных экземплярах, то на каждом проставляется количество оригиналов;

- выдается в виде нескольких копий, то на каждой делается надпись «необоротная копия».

Выдачи груза можно требовать от оператора смешанной перевозки или его представителя только против представления оборотного документа смешанной перевозки с надлежащей передаточной надписью, если это необходимо. Если документ смешанной перевозки выдается как необоротный, то в нем должен быть указан грузополучатель. Оператор смешанной перевозки выполняет свою обязанность выдать груз, если он выдает его грузополучателю, указанному в таком необоротном документе смешанной перевозки, или иному лицу, о котором он был надлежащим образом уведомлен, как правило, в письменной форме (ст.5-7).

Ответственность оператора смешанной перевозки за груз на основании Конвенции охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента его выдачи. Груз находится в ведении оператора смешанной перевозки:

1. с момента, когда он принял груз от:

-грузоотправителя либо лица, действующего от его имени, или какого-либо органа либо иного третьего лица, которому в силу законодательства или правил, подлежащих применению в месте принятия груза в его ведение, груз должен быть передан для перевозки;

2. до момента, когда он выдал груз:

- путем вручения груза грузополучателю либо в случае, когда грузополучатель не принимает груз от оператора смешанной перевозки, путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором смешанной перевозки или с законодательством либо обычаем данной отрасли торговли, применимым в месте выдачи груза, или путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу законодательства или правил, применимых в месте выдачи груза, должен быть передан груз (ст.14).

Оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в ст.14, если только не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. В случаях, когда оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, его ответственность ограничивается суммой, не превышающей 920 СДР за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Если международная смешанная перевозка не включает в соответствии с договором перевозку морем или по внутренним водным путям, ответственность оператора смешанной перевозки ограничивается суммой, не превышающей 3,33 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза (ст.18).

В случаях, когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозки, в отношении которого подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального законодательства предусматривает более высокий предел ответственности по сравнению с пределом, указанным в Женевской конвенции ООН 1980 г., предел ответственности оператора смешанной перевозки за такую утрату или повреждение определяется в соответствии с положениями такой конвенции или императивной нормы национального законодательства. Оператор смешанной перевозки не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в Конвенции, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом его действий или упущений, совершенных либо с намерением вызвать такую утрату, повреждение или задержку в доставке, либо безответственностью с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки в доставке.

Конвенция предусматривает претензионный порядок урегулирования разногласий. Уведомление об утрате или повреждении груза должно быть сделано в письменной форме грузополучателем оператору смешанной перевозки не позднее рабочего дня, следующего за днем выдачи груза грузополучателю. Когда утрата или повреждение неочевидны, уведомление должно быть сделано в письменной форме в течение шести календарных дней после дня выдачи груза грузополучателю (п.1 и 2 ст.24). Никакая компенсация не выплачивается за ущерб, вызванный задержкой в доставке, если уведомление в письменной форме не было сделано оператору смешанной перевозки в течение 60 календарных дней после дня выдачи груза грузополучателю (п.5 ст.24). Если уведомление об утрате или повреждении груза не сделано в письменной форме оператором смешанной перевозки грузоотправителю не позднее 90 календарных дней после возникновения такой утраты или повреждения либо после выдачи груза в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие такого уведомления является доказательством того, что оператор смешанной перевозки не понес никакого ущерба или убытков по вине грузоотправителя, его служащих или агентов (п.6 ст.24).

Любой иск, связанный с международной перевозкой на основании Конвенции, погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не начато в течение двух лет. Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или если груз не был выдан после дня, когда он должен быть выдан, исковая давность погашается по истечении этого срока. Срок исковой давности начинается в день, следующий за тем днем, когда оператор смешанной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае если груз вообще не был выдан- в день, следующий за последним днем, когда груз должен был быть выдан. Лицо, которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть в дальнейшем продлен путем другого заявления или заявлений (ст.25).

В случае судебного разбирательства, связанного с международной смешанной перевозкой грузов, истец по своему выбору может предъявить иск в суде того государства, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест (п.1 ст.26):

- местонахождение основного коммерческого предприятия или при отсутствии такового обычное местожительство ответчика;

- место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, через которое был заключен договор;

- место принятия груза к международной смешанной перевозке или место выдачи груза;

- любое другое место, указанное с этой целью в договоре смешанной перевозки и подтвержденное в документе смешанной перевозки.

Стороны вправе предусмотреть путем извещения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с международной смешанной перевозкой, подлежит передаче в арбитраж. Арбитражное разбирательство проводится по выбору заявляющего требование лица в одном из следующих мест:

- в государстве, на территории которого находится:

- местонахождение основного коммерческого предприятия ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика;

- место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор;

- место, в котором груз принимается к международной смешанной перевозке, или место его выдачи;

- в любом другом месте, указанном с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.

Арбитр или арбитражный трибунал обязаны применять положения Конвенции. Указанные положения должны быть составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие, несовместимое с этими положениями, является недействительным (п.1-4 ст.27). Однако ничто в ст.27 не затрагивает действительности арбитражного соглашения, заключенного сторонами после возникновения требования, связанного с международной смешанной перевозкой (п.5).

Рассмотрим более подробно обязательства оператора смешанной перевозки, принимаемые им на основании договора смешанной перевозки грузов. Такие обязательства базируются на документах, выдаваемых оператором грузоотправителю. Обычно-правовые нормы в этой области унифицированы в публикациях МТП, представляющих собой их неофициальную кодификацию. На основании публикации ЮНКТАД/МТП N 481 Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) разработала Стандартные (Общие) условия оборотного коносамента перевозки груза в смешанном сообщении 1992 г. (Закон. - 2000. - N 6. - С.87-91). Данные условия применяются при выдаче так называемого мультимодального транспортного коносамента (МТК), опосредующего заключение договора смешанной перевозки груза. Выдавая этот коносамент, оператор обязуется осуществить или от своего имени обеспечить исполнение сквозной перевозки от места, в котором груз был принят к перевозке до места его выдачи, обозначенного в коносаменте. При этом оператор принимает на себя ответственность за доставку груза в надлежащем виде и состоянии (п.2.1). Коносамент выдается в оборотной, т. е. ордерной, форме и является товарораспорядительным документом, если в нем нет пометки "именной", т. е. не подлежащий передаче. Он должен определять право собственности на груз, и его держатель вправе получить или передать поименованный в нем груз путем внесения в него передаточной надписи (п.3.1).

Ответственность оператора за груз, перевозимый на условиях настоящего коносамента, охватывает время от момента принятия оператором груза под свою ответственность до момента его выдачи. Оператор должен нести ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке, если причины, приведшие к утрате, повреждению или задержке в доставке имели место во время нахождения груза на ответственности оператора и если оператор не докажет, что указанная потеря, ущерб или задержка в доставке произошли не по его вине или небрежности, а также не по вине или небрежности его работников или агентов. Тем не менее оператор должен нести ответственность за потерю в результате задержки в доставке, если грузоотправитель сделал заявление о своей заинтересованности в своевременной доставке, и оно было принято оператором к исполнению, о чем была сделана соответствующая отметка в коносаменте (п.6.1 и 6.2).

Если груз не был доставлен в течение 90 следующих друг за другом дней, считая с даты принятия груза к перевозке, истец может при отсутствии доказательств противоположного считать груз утерянным. Когда оператор установит, что утрата или ущерб могут быть отнесены на счет одной или более причин или событий, перечисленных ниже, следует считать, что утрата или ущерб вызваны именно этими причинами (п.6.4 и 6.5):

- действием либо небрежностью клиента или любого другого лица, кроме оператора, действующего от имени клиента или от имени лица, от которого оператор принял груз на свою ответственность;

- недостаточным либо плохим состоянием упаковки или маркировки и (или) нумерации;

- обработкой, погрузкой, укладкой либо выгрузкой груза клиентом или любым другим лицом, действующим от имени клиента;

- присущим грузу пороком;

- забастовкой, локаутом, остановкой либо недостатком рабочей силы.

Ответственность оператора за какую-либо утрату или повреждение груза ни в коем случае не должна превышать сумму, эквивалентную 666,67 СДР за упаковку или место груза либо 2 СДР за 1 кг веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше (п.8.3). Несмотря на приведенные положения, ответственность оператора должна ограничиваться суммой, не превышающей 8,33 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза, если в соответствии с договором перевозки груза в смешанном сообщении она не включает в себя перевозку морским транспортом или по внутреннему водному пути (п.8.5).

Груз считается доставленным, когда он передан или предоставлен в распоряжение получателя либо его агента в соответствии с этим коносаментом или когда груз передан в распоряжение любого уполномоченного лица, которому груз должен быть передан в соответствии с законом, применяемым в месте сдачи, либо в другом месте, где оператор имеет право требовать от клиента принять доставленный ему груз (п.12.1).

Оператор в любое время имеет залоговое право на грузы и на относящиеся к этим грузам документы в сумме, которую должен клиент оператору, включая расходы по складированию и хранению, а также стоимость возмещения этих расходов, и может осуществить это залоговое право любым разумным способом, который он сочтет подходящим (п.14).

Стандартные условия предусматривают претензионный порядок урегулирования разногласий между оператором и грузовладельцем. Уведомление об утрате или повреждении груза должно быть заявлено оператору грузополучателем в письменной форме в момент выдачи груза либо в течение шести дней с момента такой выдачи, если утрата или повреждение груза не очевидны (п.16). Срок исковой давности по искам к оператору установлен в девять месяцев со дня выдачи груза или со дня, когда грузополучатель может расценивать груз как утраченный (п.17). Иски к оператору должны предъявляться только по месту его нахождения и рассматриваться в соответствии с законом страны местонахождения основного коммерческого предприятия оператора (п.19).

Из вышеизложенного видно, что Стандартные условия ФИАТА 1992 г. имеют ряд отличий от Женевской конвенции ООН 1980 г. К таким отличиям относятся:

- более низкий предел ответственности оператора за утрату или повреждение груза, соответствующий Гаагско-Висбийским правилам (666,67 СДР либо 2 СДР), по сравнению с Конвенцией (920 СДР либо 2,75 СДР);

- более короткий срок исковой давности по договору смешанной перевозки (9 месяцев) в сравнении с Конвенцией (2 года);

- указание на применимое право (закон страны местонахождения основного коммерческого предприятия оператора) и на страну местонахождения оператора как на единственно возможную территорию судебного или арбитражного разбирательства по сравнению с Конвенцией (она предусматривает конкурентную юрисдикцию в отношении пророгационного соглашения, а также возможность передачи спора на разрешение в арбитраж на основании письменного арбитражного соглашения, причем в последнем случае арбитраж будет обязан применять именно нормы Конвенции в качестве применимого материального права).

Как справедливо отмечалось в науке международного частного права, конкуренция между различными видами транспорта в международном сообщении ведет к постепенному нивелированию правовых режимов перевозки, и главным образом ответственности перевозчиков. Унификация международного транспортного права остается пока стратегической целью, однако постепенно расширяющееся применение комбинированных перевозок грузов способствует тенденции такой унификации. В настоящее время, когда технические возможности для обеспечения своевременной и безопасной доставки грузов находятся на высоком уровне, сложились объективные экономические предпосылки для формирования ее единого унифицированного правового режима.

И в этом смысле комбинированные перевозки грузов можно рассматривать как предварительную модель и первый шаг на пути к достижению этой цели.[[11]](#footnote-11)

**Заключение.**

Транспорт образует самостоятельную сферу экономической де­ятельности, живущую по особым правилам. Роль транспорта заключается в оказании специфических услуг, направленных на перемещение товара или человека в пространстве. Транспортная деятельность не сопровожда­ется созданием новых вещей. Ее цен­ность в том экономическом эффекте, который создается в результате перемещения груза, пассажира и багажа в согласованное место. Поэтому отношения по перевозке возникают при наличии потребности в террито­риальном перемещении объектов или людей с помощью транспортных средств. Обычно в них принимают участие два субъекта: транспортная организация и лицо, заинтересованное в транспортировке. Будучи урегулированы нормами права, эти отношения принимают форму обязательственно-правовых.[[12]](#footnote-12)

На основание исследованного можно сделать выводы: Договор перевозки очень важная часть так как в нем прописаны все права как перевозчиков так и заказчиков( пассажиров). Так же он застраховывает от разных форс-мажорных ситуаций аварий или кражи имущества, обмана пассажиров и обеспечивает пассажиру комфортную поездку любым видом транспорта. Подтверждением заключения договора перевозки является если пассажирская то билет, а если грузовая, то накладная. Для каждого вида транспорта она имеет свое специфическое название.

Перевозки разделяются на разные виды в зависимости от вида транспорта. У каждого вида транспорта свои правовые документы мы рассмотрели те международные документы в которых Россия оформила свое участие.

В связи с развитием экономики нашей страны международные перевозки стали неотъемлемой частью в торговле и туризме. Но к сожалению случаются и форс-мажорные ситуации такие как на пример гибель людей в Египте из – за аварии экскурсионного автобуса, либо теракты на железных дорогах, либо крушение грузовых кораблей. Нужно еще очень много работать что бы пытаться предотвратить такие ситуации, ведь людей которые гибнут не вернешь, а деньги которые государство выплачивает за их гибель родственников – это не что по сравнению с гибелью близкого человека.

**Список литературы**

1. Гражданский кодекс РФ от 21 октября 1994 г.
2. Гражданский процессуальный кодекс РФ от 7 августа 2000 г.
3. Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г.
4. Гражданское право. Т. 2. / Под ред. Е.А. Суханова. – М., 1996.
5. Гражданское право: Учебник. Ч. 2 / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М., 1997.
6. Комментарий к ГК РФ, части второй (постатейный) / Под ред. О.Н. Садикова. – М., 1996.
7. Комментарий части второй Гражданского кодекса РФ для предпринимателей. – М., 1996.
8. Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1999
9. Федеральный закон РФ «О федеральном железнодорожном транспорте» от 25 ав­густа 1995 г.
10. Уставом автомобильного транспорта РСФСР от 8 января 1969 г.
11. Российская газета. 26 марта 2003 год.
12. Сборник договоров РФ. – М., 2000.
13. Собрание законодательства РФ. 1997. 1998.
14. Якушев В. Общие тенденции развития права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. – М., 1999.
15. Максимов В. В. История транспорта в России.- Москва, 1998.
16. Энциклопедия российского права. Правовая система на CD-ROM М. февраль 2004 г.
17. Юридическая энциклопедия. Юринформцентр. М.- 2003г.
18. Справочник предпринимателя: изд-во МГУ, 2003 г.
19. Алехин Б.И. Организация транспортных перевозок – М.: Юнити, 1999 г.
20. Фонд "Бюро экономического анализа". Информационно-аналитический бюллетень. 1999.М
21. Авдеев И.В. Имущественная ответственность М: Экономика и право, 2002, 386с
22. Алексеев Б.И. Заключение договоров. М: 2001 г.
23. «склад законов» международное транспортное право Н. Ю. Ерпылева, кандидата юридических наук (МГУ им. М. В. Ломоносова),магистра права (Лондонского университета), доцента Московской школы социальных и экономических науки, Академии народного хозяйства при Правительстве РФ «Адвокат», N 2, февраль 2003 г.

1. Гражданского кодекса РФ от 26 января 1996 г. в редакции от 17 декабря 1999 г. (СЗ РФ, 1996, N 5, ст.410; 1999, N 51, ст.6288). [↑](#footnote-ref-1)
2. 2 Алексеев Б.И. Заключение договоров. М: 2001 г. [↑](#footnote-ref-2)
3. 3 Якушев В. Общие тенденции развития права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. – М., 1999. [↑](#footnote-ref-3)
4. Авдеев И.В. Имущественная ответственность М: Экономика и право, 2002, 386с [↑](#footnote-ref-4)
5. 5 Алехин Б.И. Организация транспортных перевозок – М.: Юнити, 1999 г [↑](#footnote-ref-5)
6. Комментарий к ГК РФ, части второй (постатейный) / Под ред. О.Н. Садикова. М., 1996. С. 362 [↑](#footnote-ref-6)
7. Якушев В. Общие тенденции развития права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. М., 1996. №9. С. 58-60. [↑](#footnote-ref-7)
8. Комментарии части второй Гражданского кодекса РФ для предпринимателей. М., 1996. С. 148-149. [↑](#footnote-ref-8)
9. Советское гражданское право: Учебник /Под ред. В. Т. Смирнова, Ю. К. Толстого, А. К. Юрченко. Л., 1982. С. 195-199. [↑](#footnote-ref-9)
10. Н. Ю. Ерпылева [↑](#footnote-ref-10)
11. «склад законов» международное транспортное право Н. Ю. Ерпылева, кандидата юридических наук (МГУ им. М. В. Ломоносова),магистра права (Лондонского университета), доцента Московской школы социальных и экономических науки, Академии народного хозяйства при Правительстве РФ «Адвокат», N 2, февраль 2003 г.

    [↑](#footnote-ref-11)
12. «склад законов» международное транспортное право Н. Ю. Ерпылева, кандидата юридических наук (МГУ им. М. В. Ломоносова),магистра права (Лондонского университета), доцента Московской школы социальных и экономических науки, Академии народного хозяйства при Правительстве РФ «Адвокат», N 2, февраль 2003 г.

    [↑](#footnote-ref-12)