

А. С. Касаткина

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Аннотация: Настоящая статья посвящена рассмотрению нормативно-правовой основы регулирования международных пассажирских перевозок. В рамках настоящей статьи проводится детальный анализ национально-правового и международно-правового регулирования перевозок пассажиров на различных видах транспорта, а именно перевозки автомобильным, воздушным, морским и железнодорожным транспортом.

Ключевые слова: юриспруденция, право, перевозка, пассажир, багаж, договор, обычай, законодательство, транспорт, ответственность.

Международные перевозки пассажиров - весьма сложный вид услуг, обладающий многоаспектными специфическими характеристиками. Их принципиальным отличием от внутренних перевозок является то обстоятельство, что международные перевозки осуществляются на территории нескольких государств. В виду этого существенно усложняется характер возникающих транспортных правоотношений. Именно особенности международных перевозок, связанные с перемещением пассажиров по территории нескольких государств, установление для их осуществления надежных и постоянно функционирующих транспортных связей, использование различных видов транспорта и их эксплуатация потребовали подробного нормативно-правового регулирования разнообразных транспортных отношений.

На сегодняшний день правовое регулирование международных пассажирских перевозок осуществляется как нормами национального законодательства, так и международных договоров. В настоящей статье предпринята попытка анализа нормативно-правовой основы регулирования организации международных пассажирских перевозок на различных видах транспорта, а именно перевозок автомобильным, воздушным, морским и железнодорожным транспортом.

Международные железнодорожные перевозки

Железнодорожные перевозки пассажиров и багажа в международном сообщении выступают как составная часть международной транспортной системы. По сравнению с другими видами транспорта железнодорожный транспорт имеет ряд преимуществ, а именно: массовость

перевозок пассажиров и багажа; дальность и относительно высокая скорость перевозок; сравнительно низкую себестоимость перевозок¹.

Международная железнодорожная перевозка пассажиров представляет собой перевозку пассажиров между двумя и более государствами на условиях международной железнодорожной конвенции. Основу системы правового регулирования международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа в международном частном праве (далее - МЧП) образуют нормы как национального законодательства, так и международных договоров. При наличии международной железнодорожной конвенции применение национального законодательства допускается только при отсылке к нему в самой конвенции либо для решения вопросов, не урегулированных в конвенции. Среди международных договоров наибольший интерес для пассажирских перевозок представляют:

- Бернская конвенция 1980 г., касающаяся международных железнодорожных перевозок² (далее - КОТИФ);
- Соглашение о международном железнодорожном пассажирском сообщении (СМПС), действующее в редакции Таллиннского соглашения 1997 г.³

Межгосударственная унификация правового регулирования железнодорожных перевозок началась в конце XIX в. в Европе, когда в 1890 г. была принята Бернская

¹ См.: Транспорт во внешней торговле СССР. М., 1977. С. 221.

² Treaty Series. Vol. 1397. New York, 1997. P. 76 - 145.

³ Вестник Совета по железнодорожному транспорту. 1997. №1. С. 203-237. СМПС вступило в силу 01 ноября 1951 г. Таллинское соглашение вступило в силу 01 сентября 1997 г.

конвенция о международных железнодорожных перевозках грузов, впоследствии получившая сокращенное название МГК, или СИМ (она вступила в силу 01 января 1893 г.). Конвенция была заключена 9 европейскими государствами, в том числе и Россией⁴. В 1923 г. была принята Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках пассажиров и багажа, получившая сокращенное название МПК, или СИВ⁵.

За многие десятилетия Бернские конвенции претерпевали значительные изменения, они неоднократно изменялись и дополнялись. Если первоначально состав стран-участниц конвенций был европейским, то позже он пополнился некоторыми азиатскими и даже африканскими странами (Алжир, Марокко, Иран и др.), то есть конвенции трансформировались из региональных в универсальные. В 1980 г. на Конференции по пересмотру Бернских конвенций было принято решение о необходимости объединить эти конвенции в обновленной редакции КОТИФ. Соглашение КОТИФ с момента введения в действие пересматривалось дважды с учетом практического опыта его применения и расширения круга участвующих в нем государств. В качестве Приложения к КОТИФ были разработаны Международная пассажирская конвенция (Приложение А - Единые правила МПК) и Международная грузовая конвенция (Приложение В - Единые правила МГК). В рамках КОТИФ учреждена Бернская организация международного железнодорожного транспорта, имеющая собственные задачи, органы и их полномочия, а также порядок деятельности⁶. Россия присоединилась к КОТИФ в 2009 г.⁷. Таким образом, основная цель КОТИФ - это создание единообразной пра-

вовой системы, применяемой к перевозкам пассажиров, багажа и грузов в прямом международном сообщении. Рассматриваемая система правовых норм применяется и для международных перевозок в смешанных сообщениях с использованием железнодорожных, речных и морских видов транспорта.

Помимо КОТИФ Россия участвует в Соглашении о международном пассажирском сообщении (СМПС) 1951 г., действующем в редакции 1998 г.⁸. Можно сказать, что СМПС до сегодняшнего дня сохранило свое значение и продолжает применяться странами бывшего СССР для организации деятельности, связанной с международными железнодорожными перевозками пассажиров и багажа.

Что же касается национального уровня, то наиболее значимыми для осуществления правового регулирования железнодорожной перевозки пассажиров и багажа являются:

- Устав железнодорожного транспорта РФ от 10 января 2003 г. в редакции от 19 июля 2011 г.⁹ (далее - УЖТ);
- Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 2 марта 2005 г. N 111¹⁰.

УЖТ определяет перевозки в международном сообщении с участием железнодорожного транспорта как перевозки в прямом и непрямом международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между Российской Федерацией и иностранными государствами, в том числе транзит по территории РФ, в результате которых пассажиры, грузы, багаж, грузобагаж пересекают Государственную границу РФ, если иное не предусмотрено международными договорами РФ (ст. 2). Таким образом, за основу определения международной перевозки принимается факт пересечения пассажиром, багажом Государственной границы РФ.

Одним из наиболее важных и существенных требований, предъявляемых УЖТ к перевозчику, является наличие лицензии, причем УЖТ не конкретизирует, какие виды деятельности подлежат лицензированию, отсылая при этом к Федеральному закону, которым

⁴ МГК в первой ее редакции насчитывала 60 статей, которые определяли основные условия договора международной железнодорожной перевозки грузов. Конвенция имела ряд приложений, включая форму международной железнодорожной накладной и ее дубликата. В дальнейшем текст конвенции дополнялся и совершенствовался, а круг ее участников расширялся. Российская юридическая наука того времени уделяла пристальное внимание международным железнодорожным перевозкам, что находило отражение как в общих курсах, так и в специальных монографических исследованиях (См., например, Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. СПб., 1908. Т. II. С. 310-316; Рабинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров. СПб., 1898.

⁵ Более подробно см.: Ерпылева Н.Ю. Международное частное право: Учебник. Юрайт, 2011. С. 842.

⁶ См.: Садиков О.Н. Вступление в силу нового Соглашения о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) // Внешняя торговля. 1986. №2.

⁷ ФЗ от 17 июля 2009 г. №152-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 03 июня 1999 года» // СЗ РФ. 2009. №29. Ст. 3589.

⁸ Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС). М., 1999. См. также: Служебная инструкция к Соглашению о международном пассажирском сообщении (СИ к СМПС). М., 2005. С. 5-94.

⁹ СЗ РФ. 2003. №2. Ст. 170; СЗ РФ. 2011. №30 (ч. I). Ст. 4596.

¹⁰ СЗ РФ. 2005. N 10. Ст. 851.

по логике является Федеральный закон № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 04 мая 2011 г. в редакции от 19 октября 2011 г.¹¹ (далее - ФЗ №99), устанавливающий перечень видов деятельности в сфере железнодорожного транспорта и объектов его инфраструктуры, подлежащих обязательному лицензированию. К таким видам деятельности ФЗ №99 в том числе относит и перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом. Лицензия на данный вид деятельности выдается сроком на пять лет Федеральной службой по надзору в сфере транспорта при условии соблюдения перевозчиком основных правил оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, в частности, соблюдения правил оказания данного вида услуг, а также обеспечение безопасности и благополучия пассажиров и багажа.

В первую очередь речь идет об обеспечении пожарной и экологической безопасности. Соблюдение правил оказания услуг применяется не только в отношении пассажиров и багажа, но и в отношении работников перевозчика. Так, Положением о лицензировании перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом, утвержденным Постановлением Правительства РФ № 268 от 21 апреля 2010 г.,¹² предусмотрена обязанность перевозчика соблюдать особенности режима труда и отдыха, а также особенностей осуществления трудовой функции отдельными категориями работников, в первую очередь тех, которые непосредственно осуществляют перевозку пассажиров и багажа. Для получения лицензий на осуществление указанного вида перевозок железнодорожный транспорт должен соответствовать определенным требованиям.

Международные автомобильные перевозки

Международные автомобильные перевозки пассажиров и багажа занимают особое место на международном рынке транспортных услуг. Международная автомобильная перевозка пассажиров представляет собой перевозку пассажиров автотранспортным средством на основе международного договора, при которой пункт отправления находится на территории одного государства, а пункт назначения - на территории другого, а также перевозки транзитом. Соглашение о международной автомобильной перевозке представляет собой особый вид внешнеэкономических сделок, особое коммерческое соглашение: автоперевозки обычно осуществляются не сторонами контракта, а связанными с ними фирмами, которые могут сами заключить договор автоперевозки.

Правовое регулирование международных автомобильных перевозок пассажиров осуществляется нормами международных договоров и национального законодательства. Международные договоры представлены широким спектром конвенций и соглашений, разработанных в рамках или под эгидой международных организаций, из которых наибольший вклад в развитие данной отрасли международного транспортного права внесли УНИДРУА, Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН). Система международных договоров в области автомобильного права включает следующие основные конвенции:

- Женевская конвенция ЕЭК ООН 1973 г. о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (далее – КАПП), измененная Женевским протоколом 1978 г. к КАПП¹³;
- Бишкекская конвенция СНГ 1997 г. о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа¹⁴ (далее – КМАПП);
- Женевская конвенция ЕЭК ООН 1956 г. о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров¹⁵.

Договоры международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа на универсальном уровне регулируются КАПП. 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).

Подтверждением заключения договора международной автомобильной перевозки пассажиров служит индивидуальный или коллективный билет, который должен выдать перевозчик. В билете должны содержаться сведения о перевозчике, его название и адрес, а также

¹³ КАПП вступила в силу 12 апреля 1994 г. Россия в данной конвенции не участвует. Женевский протокол к КАПП в силу не вступил.

¹⁴ Содружество. Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ. 1997. №3. С. 46-62. КМАПП вступила в силу 14 сентября 1999 г. Российская Федерация ФЗ от 01 февраля 2010 № 2-ФЗ ратифицировала КМАПП.

¹⁵ Документ опубликован не был.

¹¹ СЗ РФ. 2011. №19. Ст. 2716; СЗ РФ. 2011. №43. Ст. 5971.

¹² СЗ РФ. 2010. №19. Ст. 2316.

указание на то, что договор подпадает под действие положений данной конвенции. Отсутствие, неправильность оформления или потеря билета не затрагивает существования или действительности договора перевозки. По требованию пассажира перевозчик обязан выдать багажную квитанцию, указывающую количество и характер багажа, который ему сдается. За выдачу багажной квитанции или за саму квитанцию вознаграждение перевозчиком не взимается, кроме фискальных сборов, которыми она может облагаться.

Конвенция предусматривает претензионный порядок рассмотрения споров между перевозчиком и пассажиром. Претензия должна быть заявлена либо устно, либо в письменном виде в течение семи дней с момента фактического принятия багажа заявителем. Если багаж не сдавался перевозчику, указанный выше срок исчисляется с момента обнаружения утери или повреждения пассажиром и самое позднее с момента прибытия транспортного средства в пункт назначения. Получение багажа пассажиром без претензий с его стороны предполагает, если не доказано обратное, что багаж был получен полностью в хорошем состоянии.

С иском к перевозчику пассажир 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 предъявления иска в связи со смертью, телесными повреждениями или любым другим ущербом физическому или психическому здоровью пассажира погашается по истечении трех лет. Срок давности исчисляется со дня, когда лицо, которому был причинен ущерб, узнало или должно было узнать об этом. Однако срок давности не может превышать пяти лет, считая со дня дорожно-транспортного происшествия. КАПП допускает возможность рассмотрения споров, вытекающих из договора перевозки пассажиров и багажа, в арбитражном суде при наличии арбитражного соглашения в форме арбитражного компромисса. Однако любые арбитражные оговорки в этом договоре признаются конвенцией недействительными.

КМАПП была одобрена Координационным транспортным совещанием государств - членов СНГ, которое рекомендовало утвердить концепцию присоединения к международным конвенциям и соглашениям в области автомобильных грузовых и пассажирских перевозок, адресованную государствам - членам СНГ. Это было сделано в 1998 г. Концепция содержит рекомендацию о присоединении к 28 международным конвенциям

и соглашениям в целях унификации нормативно-правовой базы автомобильных перевозок государств Содружества.

Согласно ст. 3-4 КМАПП перевозки пассажиров и багажа в международном сообщении могут выполняться перевозчиками, которые являются субъектами права частной, коллективной, государственной или смешанной форм собственности, при наличии соответствующей лицензии, выданной в государстве регистрации автобуса. Стороны поручают компетентным органам подготовить проект документа о взаимном признании лицензий. Перевозчик при выполнении международных перевозок пассажиров и багажа руководствуется законодательством в области дорожного движения, охраны природы того государства, по территории которого осуществляется перевозка.

В соответствии со ст. 15 КМАПП право на предъявление иска в связи с причиненным здоровью пассажира вредом сохраняется в течение трех лет. Срок давности исчисляется со дня, когда лицо, которому был причинен вред, узнало или должно было узнать об этом. Право на предъявление иска в связи с полной или частичной утерей багажа или его повреждением сохраняется в течение 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. Предъявление претензии в письменном виде приостанавливает течение срока давности до того дня, пока перевозчик в письменном виде уведомит о неудовлетворении претензии, приложив к ней соответствующие документы. В случае частичного признания предъявленной претензии течение срока давности возобновляется только в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Затраты, связанные с доказательством фактов, изложенных в претензии, или с ответом на нее, а также возвращением относящихся к делу документов, несет Сторона, которая ссылается на эти факты. Предъявление дальнейших претензий по тому же вопросу не прерывает срока давности, если перевозчик не соглашается их рассматривать.

Условие договора перевозки, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений КМАПП, признается не имеющим силы. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительности других условий договора перевозки. Недействительным является любое условие, согласно которому перевозчику предоставляются права, вытекающие из договора страхования. КМАПП не затрагивает положений других международных договоров, участниками которых являются Стороны. В КМАПП могут быть внесены изменения и дополнения с общего согласия Сторон.

Как было упомянуто выше, КМАПП ратифицирована Федеральным законом от 1 февраля 2010 г. N 2-ФЗ «О ратификации Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа»¹⁶ со следующими заявлениями:

1) Россия в связи с подп. «в» п. 3 ст. 1 конвенции заявляет, что перевозки пассажиров в международном сообщении в соответствии с Конвенцией выполняются российскими перевозчиками автобусами, имеющими более 8 мест для сидения, не считая места водителя;

2) Россия заявляет, что при пересечении границы водителями автобусов российских перевозчиков вместо лицензии, указанной в подп. «а» и «б» п. 30 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств - участников СНГ, прилагаемых к конвенции, будет предъявляться карточка допуска, предусмотренная законодательством РФ.

Решением Совета глав правительств при Межгосударственном Совете Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Российской Федерации в г. Москве 24 ноября 1998 г. N 40 принято Соглашение между государствами - участниками Соглашения о формировании Транспортного союза о международном автомобильном сообщении (от имени Правительства РФ - на основании постановления Правительства РФ от 17 июля 1998 г. N 773¹⁷; 27 мая 1999 г. присоединилась Республика Таджикистан).

Подавляющее число международных договоров РФ, в которых среди прочего определены правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения, составляют двусторонние договоры о международном автомобильном сообщении, заключенные Правительством РФ с правительствами соответствующих иностранных государств (межправительственные двусторонние договоры). В качестве примера такого международного договора РФ можно указать Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Бельгия о международном автомобильном сообщении¹⁸, заключенное 2 марта 2007 г. в г. Москве.

К числу внутренних нормативных правовых актов Российской Федерации, регулирующих международные автомобильные перевозки пассажиров, относятся:

- Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта от 08 ноября 2007 г. в редакции от 06 ноября 2011 г.¹⁹ (далее - УАТ);

- Федеральный закон №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их осуществления» от 24 июля 1998 г. в редакции от 18 июля 2011 г. (далее - ФЗ №127)²⁰;
- Постановление Правительства РФ №1272 «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок» от 31 октября 1998 г. в редакции от 26 января 2012 г.²¹;
- Приказ Минтранса России от №73 «О порядке выдачи лицензий на перевозки автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении» от 30 сентября 1999 г.²²;
- Приказ Министерства транспорта РФ №82 «Об утверждении Порядка осуществления лицензионными органами контроля за соблюдением условий, предусмотренных в лицензиях на перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом в РФ, а также в международном сообщении» от 24 июля 1997 г.²³

УАТ возлагает на перевозчиков определенные обязанности, связанные с перевозкой пассажиров и багажа. Указанные обязанности заключаются, в первую очередь, в обеспечении безопасности пассажиров при пользовании автомобильным и наземным электрическим транспортом, а также своевременной перевозке и сохранности багажа пассажиров. УАТ определяет международные автомобильные перевозки как перевозки, которые осуществляются за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации с пересечением государственной границы Российской Федерации, в том числе транзитом через территорию Российской Федерации. При этом ч. 3 ст. 1 УАТ устанавливает, что такие перевозки регулируются международными договорами РФ. На сегодняшний день российские перевозчики осуществляют международные автомобильные перевозки в соответствии и на основании иностранных и многосторонних разрешений. Международные договоры РФ на условиях взаимности могут допускать международные автомобильные перевозки и без таких разрешений. В свою очередь, российские перевозчики должны иметь лицензии на международные автомобильные перевозки²⁴.

²⁰ СЗ РФ. 1998. №31. Ст. 3805; СЗ РФ. 2011. №30 (ч. I). Ст. 4590.

²¹ СЗ РФ. 1998. №45. Ст. 5521; СЗ РФ. 2012. №5. Ст. 601.

²² Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 1999. N 44.

²³ Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 1997. №17.

²⁴ См.: Положение о допуске российских перевозчиков к

¹⁶ СЗ РФ. 2010. N 6. Ст. 564.

¹⁷ СЗ РФ. 1998. N 30. Ст. 3788.

¹⁸ Документ опубликован не был.

¹⁹ СЗ РФ. 2007. №46. Ст. 5555; СЗ РФ. 2011. №45. Ст. 6326.

ФЗ №127 запрещает перевозки пассажиров транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам, в том числе временно ввезенными ими на территорию Российской Федерации, между пунктами, расположенными на этой территории. Установление разрешительной системы международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа является общим для двусторонних международных договоров РФ в данной области. Соответствующие разрешения выдаются компетентными органами сотрудничающих стран, по территории которых или через территории которых следуют автотранспортные средства. С российской стороны таким компетентным органом выступает Министерство транспорта РФ, которое ежегодно вместе с соответствующими органами сотрудничающих стран определяет количество выдаваемых разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок, обеспечивает в дальнейшем общий контроль за распределением иностранных разрешений. Что же касается непосредственного распределения их между перевозчиками, то данная работа проводится в принятом АСМАП²⁵ России порядке. Вручая иностранные разрешения перевозчикам в виде стандартной международной лицензии, АСМАП обязана предупредить их об условиях осуществления перевозок, предусмотренных соответствующими конвенциями.

Международные воздушные перевозки

Современное правовое регулирование отношений в сфере международной воздушной перевозки вообще и по международной перевозке пассажира и багажа, в частности, представляет собой весьма сложное и разветвленное явление юридического порядка. На сегодняшний день международное воздушное право, выполняя свою основную функцию регулятора международного сотрудничества в сфере международных

осуществлению международных автомобильных перевозок, утвержденное Постановлением Правительства РФ №730 от 16 октября 2001 г. в редакции от 23 ноября 2009 // СЗ. РФ. 2001. №43. Ст. 4109; СЗ РФ. 2009. №48. Ст. 5830.

²⁵ АСМАП – Ассоциация международных автомобильных перевозчиков. Некоммерческая организация, объединяющая российские предприятия и организации, которые осуществляют международные перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом. Главной целью АСМАП является содействие членам Ассоциации в развитии перевозок грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении, представление и защита их интересов перед национальными и иностранными компетентными органами. Ассоциация принимает участие в подготовке проектов международных и национальных законодательных актов и программ, касающихся международных автомобильных перевозок.

воздушных сообщений, одновременно способствует развитию международного частного воздушного права за счет разработки все большего числа международных договоров. Это обусловлено, прежде всего, спецификой отношений, свойственных осуществлению международных воздушных перевозок, так как практически весь их спектр связан с решением частноправовых вопросов, возникающих непосредственно между авиаперевозчиком и пассажиром.

Основу системы правового регулирования международных воздушных перевозок пассажиров и багажа в МЧП образуют нормы как национального законодательства, так и международных договоров. Наиболее значимыми для осуществления правового регулирования международной воздушной перевозки пассажиров и багажа на международном уровне являются:

- Варшавская конвенция 1929 г. об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (далее - Варшавская конвенция)²⁶;
- Монреальская конвенция 1999 г. для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (далее - Монреальская конвенция)²⁷.

Варшавская конвенция является первостепенным международно-правовым источником права международных воздушных перевозок. Как отмечает Б. Ченг, развитие права международных воздушных перевозок от начала развития авиации до стадии сверхзвуковой коммерческой авиации представляет собой зачаровывающую историю развития Варшавской конвенции, наиболее успешной системы унификации международного права²⁸. В настоящее время Варшавская конвенция приобрела действительно универсальный характер, и число ее участников составляет около 130 государств. Она дополняется рядом соглашений, основным из числа

²⁶ СЗ СССР. 1934. №20. отд. 2. Варшавская конвенция вступила в силу 13 февраля 1933 г. После ратификации для СССР настоящая конвенция вступила в силу 18 ноября 1934 г.

²⁷ Текст Монреальской конвенции в неофициальном переводе на русский язык см.: Московский журнал международного права. 2001. №1. С. 314-339. Монреальская конвенция вступила в силу 04 ноября 2003 г. Россия в данной конвенции не участвует, хотя подписала Заключительный акт конференции, который содержит Резолюцию, призывающую государства к скорейшей ратификации Монреальской конвенции. Подробнее см.: Хлестова И.О. Международная воздушная перевозка в международном частном праве // Отдельные виды обязательств в международном частном праве / Отв. ред. В.П.Звеков. М., 2008. С. 247-287; Остроумов Н.Н. Электронная форма договора международной воздушной перевозки // Закон. 2007. №7. С. 121.

²⁸ Cheng B. A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999) // International and Comparative Law Quarterly. 2004. Vol. 59. N 4. P. 859.

которых выступает *Гаагский протокол от 28 сентября 1955 г.*²⁹, считающийся неотъемлемой частью *Варшавской конвенции*. Россия является его участницей в результате международного правопреемства в отношении международных договоров. *Варшавской конвенцией был установлен своеобразный, но оправданный на то время протекционизм в отношении авиакомпаний, осуществляющих международные воздушные перевозки. Он выражался, прежде всего, в невысоком уровне ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира*³⁰.

Гватемальский протокол 1971 г. дополняет правила подсудности для пассажирских воздушных судов. В соответствии с ним иск может быть предъявлен по месту жительства пассажира, если перевозчик имеет там свое учреждение. Протокол устанавливает, что воздушный перевозчик несет ответственность независимо от вины (ответственность исключается, если вред вызван состоянием здоровья пассажира или его виной); повышает предел ответственности перевозчика в шесть раз по сравнению с Гаагским протоколом 1955 г. В национальном законодательстве могут быть установлены правила о дополнительном возмещении ущерба пассажирам при причинении вреда их здоровью.

В 1966 г. в Монреале было подписано Соглашение между перевозчиками Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и Управлением гражданской авиации США (*Монреальское соглашение*), которое повысило установленный Варшавской конвенцией предел ответственности перевозчика в случае смерти или телесного повреждения пассажира при международной перевозке, осуществляемой на авиалиниях, проходящих через США, до 75 000 долл. США, включая судебные издержки, или до 58 000 долл. США, если судебные издержки возмещаются особо. В Соглашении предусмотрена объективная (без вины) ответственность перевозчика. По мнению В.А.Канашевского, Монреальское соглашение «следует рассматривать как соглашение, носящее частноправовой характер (внешнеэкономический контракт), содержанием которого является обязанность соответствующей авиакомпании внести в свои правила перевозки определенные положения (в частности, увеличить предельный размер ответственности перевозчика до 75 000 долл.)»³¹.

Монреальские протоколы (№1-4) 1975 г. внесли существенные изменения в Варшавскую конвенцию, установив в качестве расчетной единицы «специальные права заимствования» (СПЗ). Пределы ответственности перевозчика:

- за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, составляют в Протоколе №1 – 8300 СПЗ, а в Протоколе №2 – 16 600 СПЗ, в Протоколе №3 – 100 000 СПЗ;
- за несохранность багажа согласно Протоколу №1 – 17 СПЗ за 1 кг., Протоколу №3 – 1000 СПЗ в отношении каждого пассажира;
- за задержку пассажира и багажа согласно Протоколу №3 – 4150 СПЗ³².

По инициативе ИКАО в 1961 г. была принята Гвадалахарская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору (далее – Гвадалахарская конвенция)³³. Гвадалахарская конвенция ввела понятие «фактический перевозчик» (лицо, не являющееся перевозчиком по договору, но уполномоченное им осуществлять перевозку, подпадающую под действие Варшавской конвенции или Гаагского протокола 1955 г.). Фактическим перевозчиком является авиакомпания, предоставляющая самолет на условиях чартера, аренды или на ином правовом основании.

Гвадалахарская конвенция предусматривает, что если фактический перевозчик осуществляет перевозку на условиях Варшавской конвенции, то и перевозчик по договору, и сам фактический перевозчик подпадают под действие ее норм, т.е. могут ссылаться на установленные в Варшавской конвенции пределы ответственности. Действия фактического перевозчика признаются действиями перевозчика по договору и наоборот. Иск о возмещении вреда и иные претензии могут быть предъявлены потерпевшим (по выбору) как к фактическому перевозчику, так и к перевозчику по договору, или к ним обоим одновременно. Гвадалахарская конвенция не затрагивает права и обязанности фактического перевозчика и перевозчика по договору, которые определяются на основании договора чартера и применимого национального права.

Все вышеупомянутые документы составили так называемую «Варшавскую систему», которая представляется ныне весьма громоздкой и малоэффективной в силу различного по составу круга государств-участников в отношении каждого документа. На протяжении после-

²⁹ См.: Закон. 2000. №6. С. 62-71.

³⁰ Колосов Ю.М. Ответственность в международном праве. М.: Юрид. литература, 1975. С. 191.

³¹ См.: Канашевский В.А. Внешнеэкономические сделки: материально-правовое и коллизионное регулирование. М.: Волтерс Клувер, 2008. С. 251.

³² Грязнов В. Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. 1997. №8. С. 95.

³³ Закон. 2000. №6. С. 71-73.

дующих лет ставился вопрос о консолидации документов Варшавской системы в единый акт. Работа в этом направлении велась в Юридическом комитете ИКАО. На основе разработанного в его рамках проекта была принята Монреальская конвенция³⁴, которая предполагает создание системы ответственности за все проблемы и несчастные случаи, происходящие с пассажирами во время перелетов, и в разы повышает ответственность перевозчика, защищая тем самым права пассажиров на более высоком уровне³⁵.

Практически все специалисты, комментирующие различия между системами ответственности, установленными Варшавской конвенцией и Монреальской конвенцией, отмечают ужесточение в Монреальской конвенции системы ответственности авиаперевозчика за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, а также уничтожения, утери или повреждения багажа, груза или в некоторых других случаях. Необходимость такого ужесточения ответственности авиаперевозчика назревала в течение длительного времени. Однако пока в Варшавскую конвенцию вносились изменения, размеры компенсаций росли, в результате чего и измененный вариант Варшавской конвенции не был адекватен современным условиям, сложившимся на рынке международных воздушных перевозок. Этим во многом объясняется достаточно быстрая ратификация Монреальской конвенции более чем 30 государствами менее чем за 5 лет. К основным достоинствам и новеллам Монреальской конвенции можно отнести следующие положения:

Во-первых, зафиксирован новый уровень ответственности авиаперевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, от 100 000 СПЗ (около 145 000 долларов США) и выше;

Во-вторых, введение нового предела ответственности авиаперевозчика перед пассажирами за ущерб, причиненный уничтожением, утерей или повреждением, а также задержкой в доставке зарегистрированного или не зарегистрированного багажа (1000 СПЗ, т.е. около 1500 долларов США в отношении каждого пассажира); в отличие от Варшавской конвенции (ответственность

20 долларов США за 1 кг веса багажа) данная выплата производится независимо от веса утерянного или поврежденного багажа и носит фиксированный характер;

В-третьих, введение понятия «пятой юрисдикции», расширившее количество государств, на территории которых может быть предъявлен иск к авиаперевозчику в случаях причинения вреда жизни и здоровью пассажира, а именно в государстве: а) в котором на момент авиационного происшествия пассажир имел постоянное или временное место жительства; б) из которого или в которое осуществлялась перевозка пассажира, вне зависимости был ли это самолет самой авиакомпании-перевозчика или самолет другой авиакомпании в рамках коммерческого соглашения по совместному использованию кодов; в) базирования и ведения бизнеса авиакомпании-перевозчика или другой авиакомпании, чей самолет использовался для осуществления перевозки в рамках коммерческого соглашения по совместному использованию кодов.

Наиболее значимым для осуществления правового регулирования международной воздушной перевозки в Российской Федерации следует считать:

- Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. в редакции от 06 декабря 2011 г.³⁶ (далее – ВК РФ);
- Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требований к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (утв. Приказом Минтранса РФ №82 от 28 июня 2007 г. в редакции от 25 октября 2010 г.)³⁷;
- Постановление Правительства РФ №527 «О мерах по организации международных воздушных сообщений Российской Федерации» от 28 июля 1992 г.³⁸ и др.

ВК РФ является специальным (отраслевым) актом Российской Федерации, регулирующим деятельность воздушного транспорта, включая перевозку пассажиров, багажа, грузов и почты. Согласно ст. 5 ВК РФ воздушным законодательством РФ регулируются отношения, возникающие в связи с деятельностью в области авиации на территории РФ, а также отношения, возникающие в связи с нахождением российских воздушных судов за пределами территории РФ, если иное не предусмотрено законами страны пребывания или международным договором РФ.

Заметим, что на сегодняшний день прослеживается тенденция в том, что национальные законодательства

³⁴ Ерпылева Н.Ю. Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права // Адвокат. 2003. №2. С. 33-54.

³⁵ По словам Президента Совета ИКАО д-ра Ассада Котайта, «потерпевшие от авиационного происшествия при международной перевозке и члены их семей будут лучше защищены и станут получать более высокую компенсацию по новой Монреальской конвенции, которая модернизирует и объединяет 75-летнюю систему международных документов международного частного права в одном правовом документе» (см.: Документация по международной конференции по воздушному праву. Монреаль, май 1999 г.).

³⁶ СЗ РФ. 1997. №12. Ст. 1383; СЗ РФ. 2011. №50. Ст. 7351.

³⁷ Российская газета. 2007. №82; Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. №3.

³⁸ СЗ РФ. 1992. №5. Ст. 251.

большинства государств не содержат специальных коллизионных привязок для воздушного сообщения, поэтому применяются общие коллизионные начала: закон перевозчика, закон суда, закон флага. Закон перевозчика в праве международных воздушных перевозок традиционно понимается как право, с которым воздушное сообщение имеет наиболее тесную связь (место нахождения той стороны, чье исполнение характеризует договор перевозки). Закон места заключения договора – как право страны, где был начат первый участок полета. На правовое регулирование воздушных перевозок оказало большое влияние морское право – применяются закон флага воздушного судна и закон государства его регистрации³⁹.

В ст. 139-144 Закона Румынии о международном частном праве⁴⁰ предусмотрено специальное коллизионное регулирование статуса воздушных судов, вещных прав на воздушные суда и договоров воздушной перевозки. Положения национального закона, касающиеся маршрутов полетов и их безопасности в воздушном пространстве данного государства, применяются ко всем воздушным судам независимо от их регистрационного статуса, к экипажу и пассажирам, находящимся на борту.

Международные морские перевозки

Предметом международного частного морского права выступает правовое регулирование перевозок грузов, пассажиров и багажа в международном морском сообщении⁴¹. Международное частное морское право является отраслью международного транспортного права и подотраслью МЧП. В доктрине довольно давно установилось понятие «международное частное морское право»⁴². Для международного частного морского права характерно видоизменение общих коллизионных начал, их трансформация в специальные: закон порта отправления - вместо закона места заключения договора, закон места столкновения судов - вместо закона совершения правонарушения⁴³. Наиболее важными коллизионными

принципами являются принцип автономии воли, закон флага и закон суда.

Как для МЧП в целом, так и для международного частного морского права характерны три вида источников: нормы национального законодательства, международных договоров и международных обычаев. Заметной особенностью регулирования рассматриваемой сферы в последние годы является расширение круга многосторонних договоров, предусматривающих унифицированные материально-правовые и коллизионные нормы, позволяющие решать на единообразной основе сложные вопросы торгового мореплавания. Предметом унификации в том числе являются и правила о перевозке пассажиров и багажа.

Международные обычаи выступают в качестве сформировавшихся в течение длительного периода времени правила и обычкновения морского судоходства, носящих юридически обязательный характер. Основное отличие международных обычаев от договоров заключается в том, что они носят неписаный характер, будучи по терминологии Статута Международного Суда ООН «доказательством всеобщей практики» (ст. 38). Среди международных договоров, регулирующих международную пассажирскую перевозку, наибольший интерес представляют:

- Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. (далее - Афинская конвенция), измененная Лондонским протоколом 1976 г., Лондонским протоколом 1990 г. и Лондонским протоколом 2002 г.⁴⁴;
- Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 г. (далее – Брюссельская конвенция)⁴⁵.

Брюссельская конвенция содержит как материальные, так и коллизионные нормы. Все коллизионные нормы основаны на принципе применения закона суда. Брюссельская конвенция имеет ограниченную сферу действия: применяется только к международным пасса-

³⁹ См.: Гетьман-Павлова И.В. Международное частное право: Учебник. М.: Юрайт, 2011. С. 244.

⁴⁰ Международное частное право: Иностранное законодательство / Сост. и науч. ред. А.Н. Жильцов, А.И. Муранов. М., 2000. С. 502.

⁴¹ См.: Маковский А.Л. Международное частное морское право. М., 1974; Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. Л., 1984.

⁴² Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. Л., 1984.

⁴³ Лунц Л.А. Курс международного частного права. В 3 т. М., 2002

⁴⁴ Ерпылева Н.Ю., Касенова М.Б. (сост.) Международное частное право: Учебно-методический комплекс: В 2 кн. М., 2008. Кн. 2. С. 481-488. Афинская конвенция вступила в силу 28 апреля 1987 г. После присоединения для СССР она вступила в силу 28 апреля 1987 г. Россия является ее участницей в порядке международного правопреемства. Лондонский протокол 1976 г. вступил в силу 30 апреля 1989 г. После присоединения для СССР он вступил в силу 30 апреля 1989 г. Россия является его участницей в порядке международного правопреемства. Лондонский протокол 1990 г. в силу не вступил. Россия в нем не участвует. Лондонский протокол 2002 г. в силу не вступил. Россия в нем не участвует.

⁴⁵ Текст Конвенции опубликован в сборнике «Многосторонние международные соглашения о морском транспорте». М., 1983. С. 109.

жирским перевозкам (перевозкам между портами разных государств или одного государства, но с заходом в иностранный порт). В настоящее время перевозки пассажиров регулирует Афинская конвенция, которая была разработана и принята под эгидой Международной морской организации (ИМО)⁴⁶. Афинская конвенция восприняла многие нормы Брюссельской конвенции, а именно вопросы ответственности перевозчика за ущерб, принцип презюмируемой вины перевозчика, установление пределов его ответственности и освобождение от ответственности в случае виновного поведения пассажира.

Афинская конвенция содержит определение понятия международной перевозки пассажиров и предусматривает возможность повышения пределов ответственности перевозчика на основе точно выраженного письменного соглашения между пассажиром и перевозчиком. В соответствии с п. 9 ст. 1 Афинской конвенцией международная перевозка пассажира определяется как любая перевозка, 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. Афинская конвенция применяется к любой международной перевозке, если судно плавает под флагом государства-участника или зарегистрировано в нем; договор перевозки заключен в государстве-участнике; согласно договору перевозки место отправления или назначения находится в государстве-участнике (п. 1 ст. 2). Однако конвенция не применяется, когда перевозка подпадает под режим гражданской ответственности, предусмотренной положениями любой другой международной конвенции о перевозке пассажиров и их багажа иным видом транспорта (при условии, что эти положения должны применяться к перевозке морем).

Ответственность перевозчика за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, а также в результате утраты или повреждения багажа наступает, если происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки и по вине перевозчика. Перевозчик в соответствии с законодательством страны суда может быть освобожден от ответственности полностью или частично, если докажет, что виновное поведение пассажира явилось причиной или способствовало его

⁴⁶ ИМО - это международная межправительственная организация, в рамках которой осуществляется процесс формирования и реализации стандартов в области безопасности морского судоходства и защиты окружающей среды. ИМО, объединяющая в своих рядах 169 государств, имеет статус специализированного учреждения ООН.

смерти либо нанесению телесного повреждения, утрате или повреждению багажа.

Наиболее значимым для осуществления правового регулирования морской перевозки пассажиров и багажа на национальном уровне является:

- Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. в редакции от 07 ноября 2011 г.⁴⁷ (далее – КТМ).

КТМ введен в действие 1 мая 1999 г.⁴⁸ Он относится к кодифицированным актам федерального законодательства, регламентирующим как сферу публичного морского права, так и сферу частного морского права⁴⁹. Отношения, возникающие из торгового мореплавания, составляют предмет исключительной федеральной компетенции (п. «и» ст. 71 и ч. 1 ст. 76 Конституции РФ). Ни органы субъектов Российской Федерации, ни иные государственные органы или органы местного самоуправления не вправе принимать акты, регулирующие отношения, возникающие из торгового мореплавания.

Ст. 3 КТМ устанавливает своего рода иерархию применения норм международного и национального законодательства. Так, применение КТМ во время плавания морских судов как по морским путям, так и по внутренним водным путям становится возможным, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или законом. Кроме того, правила КТМ подлежат применению и в отношении судов внутреннего плавания, а также судов смешанного плавания во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям (в соответствии со ст. 3 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ от 07 марта 2001 г. в редакции от 07 ноября 2011 г.⁵⁰ под внутренними водными путями понимаются естественные или искусственно созданные федеральные пути сообщения, обозначенные навигационными знаками или иным способом и используемые в целях судоходства) при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранный морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном.

⁴⁷ СЗ РФ. 1999. №18. Ст. 2207; СЗ РФ. 2011. №45. Ст. 6335.

⁴⁸ Его предшественниками были КТМ СССР 1929 г. и КТМ СССР 1968 г.

⁴⁹ Анализ раннего советского законодательства по вопросам морского права см.: Миронов Н.В. Становление советского законодательства о торговом мореплавании (1917-1922 гг.). Союзморниипроект. Труды. М., 1971. N 31. С. 21-31, а также Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР / Под ред. А.Л. Маковского. М.: Транспорт, 1973 (далее - Комментарий КТМ СССР 1968 г.).

⁵⁰ СЗ РФ. 2001. №11. Ст. 1001; СЗ РФ. 2011. №45. Ст. 6335.

К отношениям, возникающим из торгового мореплавания с участием иностранного элемента в основном, согласно КТМ, применяется право Российской Федерации. Оно определяется в соответствии с международными договорами, КТМ, обычаями торгового мореплавания. Вместе с тем в КТМ закрепляется принцип автономии воли или свободного волеизъявления сторон, в соответствии с которым стороны могут при заключении договора или в последующем избрать по соглашению между собой право, которое подлежит применению. Заметим, что подавляющее большинство всех норм КТМ построено с учетом тех международных договоров, участницей которых стала Россия за последние годы. Это означает, что КТМ фактически содержит унифицированные материально-правовые нормы международного характера, инкорпорированные в российское внутригосударственное законодательство⁵¹.

В соответствии с ФЗ № 128 перевозки пассажиров морским транспортом подлежат обязательному лицензированию Федеральной службой по надзору в сфере транспорта. Лицензия на осуществление перевозок пассажиров (далее - лицензия) предоставляется на 5 лет. Срок действия лицензии может быть продлен в порядке, предусмотренном для переоформления лицензии. Для получения лицензии соискатель лицензии направляет или представляет в лицензирующий орган заявление о предоставлении лицензии и документы (копии документов), указанные в п. 1 ст. 9 ФЗ №128. В случае если заявление оформлено с нарушением требований, установленных ФЗ №128, а в составе представленных документов отсутствуют соответствующие документы, соискателю лицензии направляется (вручается) копия описи представленных документов с уведомлением о необходимости устранения нарушений в оформлении заявления и (или) представления отсутствующих документов.

Предпринятый анализ нормативно-правовой основы регулирования организации международных пассажирских перевозок позволяет сделать следующие выводы. Во-первых, необходимо подчеркнуть весьма ощутимое влияние на национальное транспортное законодательство

международного частного права, причем это влияние носит взаимный характер: в отдельных случаях внутреннее законодательство находит отражение в международном частном праве. Особенно данное влияние ощущается при анализе статей ВК РФ и КТМ.

Во-вторых, в отличие от законодательства, регулирующего перевозки грузов, законодательное регулирование перевозок пассажиров менее разработано и более дифференцированно. В то же время пассажирские перевозки и грузовые перевозки имеют определенное сходство. В обоих случаях цель перевозки заключается в перемещении грузов или пассажиров.

Отметим, что на сегодняшний день транспортное законодательство является наиболее кодифицированным массивом в российском законодательстве. В отношении всех видов транспорта приняты и действуют транспортные уставы и кодексы, регулирующие взаимодействие перевозчиков и клиентуры, причем это законодательство постоянно совершенствуется и динамично развивается с учетом реформирования экономики страны.

Оправданность принятия отдельных транспортных уставов неоднократно подчеркивалась в различных исследованиях, посвященных договору перевозки. Например, О.Н. Садиков указывает: «Наличие в сфере транспорта системы законодательных актов об отдельных его видах обусловлено значительными транспортно-технологическими и правовыми особенностями в организации перевозок на отдельных видах транспорта, а также большим объемом нормативного регулирования в данной области. Это делает нецелесообразным объединение правовой регламентации транспортных операций в рамках одного закона»⁵².

Сходную позицию занимает и Н.С. Ковалевская, утверждает что, «правовое регулирование отношений по перевозке в наиболее общей форме закреплено в гл. 40 ГК (ст. 784-800). Однако специфика деятельности транспортных организаций в зависимости от вида транспорта существенно влияет на условия перевозки. Именно поэтому особенности правовой регламентации транспортных договоров на различных видах транспорта закреплены в специальном транспортном законодательстве»⁵³.

⁵¹ См. об этом более подробно: Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М., 2002; Вылегжанин А.Н., Каламкарян Р.А. К учету международно-правового опыта в работе по кодификации морского законодательства России // Государство и право. 2005. №3.

⁵² Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Отв. ред. О. Н. Садиков. М., 1997. С. 369-370.

⁵³ Ковалевская Н.С. Перевозка // Коммерческое право: Учебник / Под ред. В.Ф. Попондопуло, В.Ф. Яковлевой. СПб., 1997. С. 305.

Библиография:

1. Вылегжанин А.Н., Каламкарян Р.А. К учету международно-правового опыта в работе по кодификации морского законодательства России // Государство и право. 2005. №3;
2. Гетьман-Павлова И.В. Международное частное право: Учебник. М.: Юрайт, 2011;
3. Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садилов. М., 1997;
4. Грязнов В. Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. 1997. №8;
5. Егизаров В.А. Транспортное право. М., 2001;
6. Ерпылева Н.Ю. Международное частное право: Учебник. Юрайт, 2011;
7. Ерпылева Н.Ю. Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права // Адвокат. 2003. №2;
8. Ерпылева Н.Ю., Касенова М.Б. (сост.) Международное частное право: Учебно-методический комплекс: В 2 кн. М., 2008. Кн. 2;
9. Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. Л., 1984;
10. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М., 2002;
11. Канашевский В.А. Внешнеэкономические сделки: материально-правовое и коллизионное регулирование. М.: Волтерс Клувер, 2008;
12. Коммерческое право: Учебник / Под ред. В.Ф. Попондопуло, В.Ф. Яковлевой. СПб., 1997;
13. Колосов Ю.М. Ответственность в международном праве. М.: Юрид. литература, 1975;
14. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР / Под ред. А.Л. Маковского. М.: Транспорт, 1973;
15. Лунц Л.А. Курс международного частного права. В 3 т. М., 2002;
16. Маковский А.Л. Международное частное морское право. М., 1974;
17. Международное частное право: Иностранное законодательство / Сост. и науч. ред. А.Н. Жильцов, А.И. Муранов. М., 2000;
18. Миронов Н.В. Становление советского законодательства о торговом мореплавании (1917-1922 гг.). Союзморниипроект. Труды. М., 1971. N 31;
19. Остроумов Н.Н. Электронная форма договора международной воздушной перевозки // Закон. 2007. №7;
20. Рабинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров. СПб, 1898;
21. Транспорт во внешней торговле СССР. М., 1977;
22. Хлестова И.О. Международная воздушная перевозка в международном частном праве // Отдельные виды обязательств в международном частном праве / Отв. ред. В.П.Звеков. М., 2008;
23. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. СПб., 1908. Т. II;
24. Cheng B. A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999) // International and Comparative Law. Quarterly. 2004. Vol. 59. N 4.

References (transliteration):

1. Vylegzhanin A.N., Kalamkaryan R.A. K uchetu mezhdunarodno-pravovogo opyta v rabote po kodifikatsii morskogo zakonodatel'stva Rossii // Gosudarstvo i pravo. 2005. №3;
2. Get'man-Pavlova I.V. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: Uchebnik. M.: Yurayt, 2011;
3. Grazhdanskoe pravo Rossii. Chast' vtoraya. Obyazatel'stvennoe pravo: Kurs lektsiy / Otв. red. O.N. Sadikov. M., 1997;
4. Gryaznov V. Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie vozduzhnykh perevozok // Zakon. 1997. №8;
5. Egizarov V.A. Transportnoe pravo. M., 2001;
6. Erpyleva N.Yu. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: Uchebnik. Yurayt, 2011;
7. Erpyleva N.Yu. Aktual'nye problemy teorii i praktiki mezhdunarodnogo transportnogo prava // Advokat. 2003. №2;
8. Erpyleva N.Yu., Kasenova M.B. (sost.) Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: Uchebno-metodicheskiy kompleks: V 2 kn. M., 2008. Kn. 2;
9. Ivanov G.G., Makovskiy A.L. Mezhdunarodnoe chastnoe morskoe pravo. L., 1984;
10. Ivanov G.G. Pravovoe regulirovanie morskogo sudokhodstva v Rossiyskoy Federatsii. M., 2002;

11. Kanashevskiy V.A. Vneshneekonomicheskie sdelki: material'no-pravovoe i kollizionnoe regulirovanie. M.: Volters Kluver, 2008;
12. Kommercheskoe pravo: Uchebnik / Pod red. V.F. Popondopulo, V.F. Yakovlevoy. SPb., 1997;
13. Kolosov Yu.M. Otvetstvennost' v mezhdunarodnom prave. M.: Yurid. literatura, 1975;
14. Kommentariy k Kodeksu torgovogo moreplavaniya Soyuzo SSR / Pod red. A.L. Makovskogo. M.: Transport, 1973;
15. Lunts L.A. Kurs mezhdunarodnogo chastnogo prava. V 3 t. M., 2002;
16. Makovskiy A.L. Mezhdunarodnoe chastnoe morskoe pravo. M., 1974;
17. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: Inostrannoe zakonodatel'stvo / Sost. i nauch. red. A.N. Zhil'tsov, A.I. Muranov. M., 2000;
18. Mironov N.V. Stanovlenie sovetskogo zakonodatel'stva o torgovom moreplavanii (1917-1922 gg.). Soyuzmorniiiproekt. Trudy. M., 1971. N 31;
19. Ostroumov N.N. Elektronnaya forma dogovora mezhdunarodnoy vozduшной perevozki // Zakon. 2007. №7;
20. Rabinovich I.M. Teoriya i praktika zheleznodorozhnogo prava po perevozke gruzov, bagazha i passazhirov. SPb, 1898;
21. Transport vo vneshney torgovle SSSR. M., 1977;
22. Khlestova I.O. Mezhdunarodnaya vozdušnaya perevozka v mezhdunarodnom chastnom prave // Otdel'nye vidy obyazatel'stv v mezhdunarodnom chastnom prave / Otv. red. V.P.Zvekoy. M., 2008;
23. Shershenevich G.F. Kurs torgovogo prava. SPb., 1908. T. II;
24. Cheng B. A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999) // International and Comparative Law. Quarterly. 2004. Vol. 59. N 4.