

Международная перевозка грузов и пассажиров

Общая характеристика

- Перевозки осуществляются между 2 и более странами
- Определяющий фактор: **нахождение мест отправления и назначения груза в разных странах**, а не нахождение коммерческих предприятий сторон – перевозчика и отправителя – на территории различных государств
- Регулируются сложным комплексом правовых норм:
 - Нормы международных соглашений
 - Национальное законодательство
 - Обычаи

Международные соглашения

- Международные соглашения:
 - **Договоры об общих принципах сотрудничества между странами по вопросам транспорта** (торговые договоры, соглашения о сотрудничестве в области конкретного вида транспорта и т.д.) => скорее относятся к публичному праву, они не устанавливают условия перевозок
 - **Устанавливающие условия перевозок** (форма договора, существенные условия, права и обязанности сторон, ответственность, претензии и иски)

основной источник регулирования международных перевозок, по каждому виду

перевозок есть своя «основная» Конвенция

Внутреннее законодательство

- Подлежит применению в случаях, когда какой-то вопрос не урегулирован транспортной конвенцией или сама конвенция (ее коллизионная норма) отсылает к национальному закону

Гражданский кодекс Российской Федерации

- п.1 ст.1210:

Стороны договора могут при заключении договора или в последующем выбрать по соглашению между собой право, которое подлежит применению к их правам и обязанностям по этому договору=>
автономия воли сторон

- п.1 ст.1211:

при отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве к договору применяется право страны, где на момент заключения договора находится место жительства или основное место деятельности стороны, которая осуществляет исполнение, имеющее решающее значение для содержания договора =>
Право перевозчика

Международная морская перевозка грузов и пассажиров

- В нерегулярном сообщении
- По договору **фрахтования (чартер)**
- На чартер не распространяются международные конвенции за исключением Гамбургских правил 1978 г., не получивших большого распространения
- Большое распространение получили **чартерные проформы** – типовые договоры на перевозку, в которых отражаются условия перевозки, разрабатываются национальными объединениями судовладельцев и международными морскими организациями
- Ст.418 КТМ: При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве отношения сторон, возникающие из договоров, регулируются законом государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся:
 - перевозчиком - в договоре морской перевозки;
 - судовладельцем - в тайм-чартере и бербоут-чартере;

Регулярные международные морские перевозки

- Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила), 1924 г.
- 1968 г. Конвенция изменена Брюссельским протоколом (Правила Висби)
- Протокол 1979 г.
 - **Правила Гаага-Висби**
 - РФ присоединилась в 1999 г.
 - **Ответственность:** В том случае, когда отправитель не указал в коносаменте характер и стоимость груза, ни перевозчик, ни судовладелец не отвечают за любые потери или повреждения, причиненные грузу в сумме, превышающей 666,67 единиц специальных прав заимствования (SDR (SDR (англ.) - Special Drawing Rights)) за место или единицу отгрузки либо 2 единицы специальных прав заимствования за каждый килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше.



Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г.

- Или Гамбургские правила
- Более детальная регламентация условий перевозок
- Существенное повышение ответственности перевозчика: в отношении ущерба за утрату или повреждение груза ответственность перевозчика ограничивается суммой, полученной в результате сравнения двух величин: 835 расчетных единиц за каждое грузовое место или иную единицу отгрузки и 2,5 расчетной единицы за каждый килограмм утраченного или поврежденного груза. Большая из двух величин и будет являться пределом ответственности перевозчика.
- **Ни одна из ведущих морских держав не является участницей**

Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и багажа 1974 г.

- Изменена Протоколом 1976 г.
- Россия присоединилась в 1988 г.
- Применяется к любой международной перевозке, если судно зарегистрировано или плавает под флагом государства-участника Конвенции, если договор заключен в таком государстве либо место отправления или место назначения находятся в государстве-участнике
- **Ответственность:** в случае смерти пассажира или причинения ему телесного повреждения ответственность перевозчика ни в коем случае не должна превышать 46 666 расчетных единиц (единиц специального права заимствования) в отношении перевозки в целом

Однако в соотв. с п.2 ст.7 в национальном законодательстве любого Государства, являющегося Стороной настоящей Конвенции, для перевозчиков, принадлежащих к такому Государству, может быть установлен более высокий предел ответственности за каждого потерпевшего.

П.1 ст.190 КТМ РФ: Ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, не должна превышать 175 тыс. расчетных единиц в отношении перевозки в целом.

Международная воздушная перевозка грузов и пассажиров

- *Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г.*
- + Гаагский Протокол 1955 г.
- + в 1961 г. дополнительно к Варшавской конвенции принята Гвадалахарская конвенция, касающаяся перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору
- 136 государств, в том числе Россия с 1934 г.

- Охватывает как грузовые, так и пассажирские перевозки
- Под международной перевозкой в смысле Конвенции понимается всякая перевозка, при которой:
 - 1) место отправления и место назначения расположены на территории двух участвующих в Конвенции государств
 - 2) место отправления и место назначения расположены на территории одного и того же участвующего в Конвенции государства, однако предусмотрена остановка на территории др.государства, даже если это другое государство не участвует в Конвенции

Перевозчик несет ответственность только при наличии вины, его вина презюмируется

Передел ответственности: При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в 125 тысяч франков. В случае, если согласно закону суда, в котором вчинен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела. Однако посредством особого соглашения с перевозчиком пассажир может установить и более высокий предел ответственности. При перевозке зарегистрированного багажа и товаров ответственность перевозчика ограничивается суммой в 250 франков с килограмма, за исключением случаев особого заявления о заинтересованности в доставке, сделанного отправителем в момент передачи места перевозчику и с оплатой возможного дополнительного сбора. В этом случае перевозчик будет обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

В отношении предметов, оставляемых пассажирами при себе, ответственность перевозчика ограничивается 5 тысячами франков с пассажира.

Указанные выше суммы считаются имеющими в виду французский франк, состоящий из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Они могут быть выражены в любой национальной валюте с округлением цифр (ст.122)

Воздушный кодекс РФ

- п.2 ст.101 Воздушного кодекса РФ:

Международная воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:

- соответственно на территориях двух государств;
- на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.
- п.2 ст.63 Воздушного кодекса РФ:

При осуществлении в пределах территории Российской Федерации международных воздушных перевозок и (или) выполнении авиационных работ иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели должны получить соответствующие лицензии.

- Полеты воздушных судов в воздушном пространстве иностранных государств возможны лишь при наличии разрешения, полученного от компетентных властей соответствующего государства (по общему правилу полет над территорией государства осуществляется за плату)

Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, 2003 г

- *Россия не подписала, но вопрос о подписании рассматривается*
- *На сайте Минтранса России размещен проект федерального закона о присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года (Монреальская конвенция). В настоящее время РФ является участницей Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 12 октября 1929 года (Варшавская конвенция). Монреальская конвенция представляет собой пересмотренный вариант всех документов Варшавской системы, изложенный в одном международном договоре, учитывающий все изменения, связанные с развитием технического прогресса и правоотношений в сфере гражданской авиации. Участниками Монреальской конвенции являются 103 государства.*
- **Повышение пределов ответственности, ответственность независимо от вины перевозчика:**

Конвенцией, в частности, определено, что перевозчик не вправе исключать или ограничивать свою ответственность перед пассажирами при условии, что размер вреда в расчете на каждого пассажира не превышает суммы около 4,5 млн руб. При этом вводятся гарантии для перевозчиков по их освобождению от ответственности в размере, превышающем данную сумму, в случае если перевозчик докажет, что вред не был причинен из-за небрежности или другого неправильного действия (бездействия) перевозчика или такой вред причинен по вине другого лица.

Кроме того, Конвенцией устанавливается максимальный размер ответственности за задержку при воздушной перевозке пассажира или багажа, допускается оформление грузовых перевозок электронными документами, пассажиру предоставляется право подачи иска об ответственности к перевозчику по основному месту жительства пассажира.

- Введены Правила о страховании

Международная автомобильная перевозка ГРУЗОВ И ПассажиРОВ

- Регулирование организационных вопросов, связанных с международными автомобильными перевозками:

ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» 1998 г. (ред. от 02.04.2012)
+ принятое в его развитие Постановление Правительства РФ 1998 г.

Перевозка грузов

- Женевская конвенция о договоре международной перевозки грузов по дорогам 1956 г.
- Более 20 государств, в т.ч. Россия с 1983 г.
- Перевозка является международной и подпадает под действие конвенции 1956 г., если она осуществляется за границу и хотя бы одно из государств – место отправления или место назначения груза – является участником конвенции
- Не применяется к перевозкам почты, покойников, обстановки и мебели при переездах.

- Условие ответственности – вина перевозчика, которая презюмируется
- Принимая груз, получатель должен заявить оговорку о его несохранности немедленно, а если недостатки скрытые – в течение **7 дней**
- Письменная оговорка о просрочке в доставке груза под страхом потери права на возмещение д.б. сделана получателем в течение 21 дня со дня передачи груза получателю

- **Конвенция о дорожном движении 1968 г.**

-Россия участвует с 1974 г.

Государства-участники допускают к движению по своей территории автомобили и прицепы, отвечающие требованиям конвенции, а так же признают свидетельства о регистрации и водительские удостоверения, выдаваемые в соответствии с положениями Конвенции

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1974 г.

- Книжка МДП – таможенный документ
- Выдается в стране отправления, действительна до завершения перевозки
- Составляется на каждое ТС
- Наличие МДП означает, что перевозимые грузы должны освобождаться от уплаты таможенных пошлин и сборов в промежуточных таможенных государствах-участников, а так же освобождаться от таможенного досмотра
- Россия участвует с 1982 г.

Перевозка пассажиров и багажа

- Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа 1997 г . (в рамках СНГ)
- Приложение: Правила перевозок пассажира и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств-участников СНГ

Международная железнодорожная перевозка ГРУЗОВ И ПассажиРОВ

- Бернская конвенция о железнодорожных перевозках грузов 1890 г.
- 1980 г. – объединение с положениями др. Бернской конвенции о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа
 - **Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ)**
 - 2 Приложения:
 - ➔ А) Единые правила МПК (правила перевозок пассажиров)
 - В) Единые правила МГК (правила перевозок грузов)
 - РФ не участвует

Соглашение о международном грузовом сообщении 1950 г. (СМГС)

- РФ участвует с 1950 г.
- Презумпция вины перевозчика
- Предел ответственности за несохранность груза не ограничивается конкретной суммой
- Обязателен претензионный порядок – 2 месяца по требованиям о просрочке и доставке, 9 месяцев – по всем остальным требованиям

- Наличие двух различных международных соглашений – СМГС и КОТИФ препятствует осуществлению перевозок грузов из России в страны Западной Европы и обратно по единому перевозочному документу. Поэтому такие перевозки осуществляются с переотправкой, то есть с составлением на пограничной станции новой накладной, что означает заключение нового договора перевозки. Таким образом, груз, следующий из России в какую-либо западноевропейскую страну, до пограничной выходной железнодорожной станции страны СМГС едет по накладной СМГС, а далее до конечного получателя в стране западной Европы – по накладной МГК КОТИФ.

Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС)

- Заключено в 1950 г. между социалистическими странами, включая СССР
- Применяется в ред. 1999 г.
- Устанавливает прямое международное железнодорожное и смешанное железнодорожно-морское сообщение для перевозок пассажиров, багажа и товаробагажа
- **Пределы ответственности:**

При полной или частичной утрате багажа, сданного к перевозке без объявленной ценности, железная дорога уплачивает пассажиру действительную стоимость утраченного багажа или утраченной его части, не превышающую однако двух швейцарских франков за каждый недостающий килограмм массы брутто.

При утрате багажа или товаробагажа с объявленной ценностью железная дорога уплачивает как возмещение сумму объявленной ценности.

При частичной утрате багажа или товаробагажа железная дорога уплачивает соответствующую долю объявленной ценности за каждый недостающий килограмм.

- В случае повреждения багажа железная дорога должна уплатить такую сумму, на которую понизилась стоимость багажа, без возмещения других убытков.

- Претензионный порядок:

Право предъявления претензий, основанных на договоре перевозки, принадлежит пассажиру, отправителю или получателю товаробагажа.

Претензии на сумму, эквивалентную менее 1,5 швейцарских франков по одному проездному документу или по одной отправке багажа или товаробагажа, не подлежат предъявлению.

Железная дорога или пункт продажи обязаны в 180-дневный срок со дня заявления претензии, подтвержденного почтовым штампом или распиской в получении претензии, рассмотреть претензию, дать ответ претенденту и при полном или частичном признании ее уплатить ему причитающуюся сумму

Иск может быть предъявлен только после заявления претензии.

Претензии, иски и требования могут быть заявлены в течение девятимесячного срока, за исключением претензий о просрочке в доставке багажа или товаробагажа, для предъявления которых установлен 30-дневный срок давности.