Министерство образования республики беларусь

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ «БАРАНОВИЧСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

институТ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ И ПЕРЕПОДГОТОВКИ КАДРОВ

В СФЕРЕ ЭКОНОМИКИ И ОБРАЗОВАНИЯ

Контрольная работа

По дисциплине Международное частное право

вариант \_\_5

Слушателя группы ПРз-208 , заочной формы обучения

спец. Правоведение

шифр зачетной книжки №560

Мокейчик Ольги Александровны

Барановичи, 2010 г.

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт обеспечивает развитие международных экономических связей, создает условия для рационального размещения производительных сил и взаимовыгодного разделения труда между странами мира.

Международной перевозкой признается перевозка, осуществляемая на том или ином виде транспорта, при которой место отправления и место назначения расположены:

· на территории двух или более государств;

· на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства.

Характерной особенностью правового регулирования в этой сфере является то, что основные вопросы перевозок решаются в международных соглашениях, содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров.

Транспортные конвенции принимаются применительно к отдельным видам транспорта или охватывают деятельность всех или нескольких видов транспорта.

Транспортными конвенциями определяются основные условия перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении, устанавливаются международные тарифы, порядок и условия ответственности перевозчика.

Цель работы: раскрыть особенности правового регулирования международных перевозок.

Задачи: 1) Определить понятие и особенности международных перевозок; 2) Дать характеристику видов международных перевозок; 3) Подвести итоги по данной теме. Данная тема актуальна в современном обществе, так как Республика Беларусь активно сотрудничает с многими государствами и заключает с ними различные договоры в том числе договоры связанные с перевозкой грузов.

1. Понятие, особенности международных перевозок

Международной перевозкой признается перемещение грузов или пассажиров, осуществляемое на том или ином виде транспорта, при котором место отправления и место назначения расположены: а) на территории двух или более государств; б) на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства.

Отношения по международной перевозке грузов, пассажиров и багажа регулируются правовыми нормами, содержащимися в национальном законодательстве, а также в международных договорах, регулирующих обязательственные отношения (в дальнейшем - транспортные конвенции).

Транспортные конвенции в международном частном праве именуются по-разному: договоры, статуты, соглашения, правила и т.д.

Транспортные конвенции, как правило, принимаются применительно к отдельным видам транспорта. Вместе с тем имеются конвенции, которые охватывают деятельность всех или нескольких видов транспорта. Например, Таможенная конвенция 1972 г., касающаяся контейнеров, регулирует контейнерные перевозки на всех видах транспорта, а также в смешанном сообщении.

Транспортными конвенциями определяются основные условия перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении, устанавливаются международные тарифы, порядок и условия ответственности перевозчика и т.д. Нормы этих конвенций подлежат обязательному применению на территории государства, заключившего соответствующую конвенцию.

По объектам правового регулирования транспортные конвенции условно можно разделить на шесть групп. Это международные соглашения:

1) об общих принципах и организации международных перевозок;

2) об условиях перевозок грузов и пассажиров;

3) о тарифах на международные перевозки;

4) направленные на облегчение транспортных связей между государствами (облегчение таможенных процедур, налогового режима и т.п.);

5) регламентирующие специфические стороны деятельности отдельных видов международного транспорта;

6) предусматривающие защиту имущественных интересов сторон договора в сфере международных перевозок.

В регулировании международных перевозок важная роль отводится внутреннему праву. Обусловлено это рядом причин:

во-первых, транспортные конвенции не затрагивают некоторые сферы международных перевозок. Такого рода ниши, как правило, заполняются актами внутреннего права;

во-вторых, отдельные транспортные конвенции содержат рекомендации, предусматривающие издание на уровне национального законодательства норм, регулирующих те или иные вопросы международного транспорта.

Кроме того, внутреннее право соответствующего государства в полной мере распространяется на международные перевозки, осуществляемые в пределах его территории, если иное не установлено транспортной конвенцией. В рамках ООН разработкой проектов транспортных концепций занимаются такие международные организации, как ЮНКТАД (Конференция ООН по торговле и развитию), КНСИТРАЛ (Комиссия ООН по праву международной торговли), ЕЭК (Европейская экономическая комиссия) и др.

Разработкой проектов транспортных конвенций занимается также Международный институт по унификации частного права (УНИДРУА).

В Республике Беларусь приняты законы «Об основах транспортной деятельности», «О железнодорожном транспорте», Воздушный кодекс и др. '

Участники международной перевозки заключают между собой договор перевозки, согласно которому транспортная организация принимает на себя обязательство доставить груз или пассажира в пункт назначения, а грузовладелец или пассажир обязуется возместить ей понесенные расходы. Этот договор имеет гражданско-правовой характер.

Договор международной перевозки является правовым основанием возникновения обязательств по перевозке между транспортной организацией, с одной стороны, и грузовладельцем или пассажиром - с другой. Данный договор конкретизирует условия перевозки, установленные транспортными конвенциями и актами внутреннего права; является основанием имущественной ответственности сторон при невыполнении ими своих обязательств по международной перевозке.

Договор международной перевозки имеет свои особенности:

во-первых, данный договор регламентируется прежде всего транспортными конвенциями и только при их отсутствии - актами внутреннего права;

во-вторых, одной из сторон этого договора является иностранное физическое или юридическое лицо;

в-третьих, в ходе исполнения договора могут применяться коллизионные нормы транспортных конвенций или внутреннего права (например, при отправке груза надлежит руководствоваться законом страны отправления, при выдаче груза - законом страны назначения).

Кроме того, имеются существенные отличия в порядке оформления такого договора. Специфичны условия' ответственности перевозчика, процедура предъявления к нему претензий, исков и т.д.

При осуществлении международных перевозок применяется принцип автономии воли сторон. В зависимости от используемого транспорта договор международной перевозки подразделяется на отдельные виды. Соответственно принято различать договоры железнодорожной, автомобильной, воздушной и морской перевозки. Каждый из указанных видов договоров, в свою очередь, подразделяется на договоры перевозки грузов и договоры перевозки пассажиров и багажа [3, c.141].

2. Виды международных перевозок

К международным перевозкам относятся: международные железнодорожные перевозки, международные автомобильные перевозки, международные воздушные перевозки, международные морские перевозки международные перевозки грузов в смешанном сообщении.

1) Международные железнодорожные перевозки.

Разработкой правовых вопросов организации международных железнодорожных перевозок занимается ряд специализированных (межправительственных и неправительственных) организаций.

Среди них: Международная ассоциация железнодорожных конгрессов (МАЖК) - основана в 1884 г.; Международный союз по пассажирским и багажным вагонам (МСПВ) - создан в 1889 г.; Центральное бюро международных железнодорожных сообщений (ЦБМЖС) - учреждено в 1890 г.; Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ) - создан в 1902 г.; Международный союз по грузовым вагонам (МСГВ) -образован в 1921 г.; Международный союз железных дорог (МСЖД) - создан в 1922 г.;

Международная ассоциация по железнодорожному подвижному составу (МАПС) - основана в 1930 г.; Международное железнодорожное общество по эксплуатации вагонов для перевозки скоропортящихся грузов (Интерфриго) - учреждено в 1949 г.; Европейский союз по железнодорожным перевозкам (ЬСЖП)- создан в 1950 г.; Международное бюро железнодорожной документации (МБД) - учреждено в 1950 г.; Европейское объединение эксплуатации грузовых вагонов (ЕОЭГВ) - образовано в 1953 г.; Европейская конференция по пассажирским тарифам (ЕПК) - основана в 1975 г.; Союз европейской железнодорожной промышленности (СЕЖП)- создан в 1975 г.

Бернские конвенции о железнодорожных перевозках грузов (МГК) 1890 г. и пассажиров (МПК) 1923 г. относятся к числу наиболее важных международных соглашений в области железнодорожного транспорта. Их участниками являются большинство стран Европы, а также ряд стран Азии и Северной Африки.

На конференции, проходившей в мае 1980 г. в г. Берне (Швейцария), принято новое Соглашение о железнодорожных перевозках (сокращенно - Соглашение КОТИФ), которым были пересмотрены тексты Бернских конвенций и Дополнительного соглашения к МПК 1966 г. об ответственности железных дорог при перевозках пассажиров.

Соглашение КОТИФ 1980 г., введенное в действие в 1985 г., имеет два приложения:

1) Приложение А - определяет условия перевозок пассажиров (Единые правила МПК);

2) Приложение В - определяет условия перевозок грузов (Единые правила МГК).

Странами Ближнего Востока заключено Соглашение о железнодорожных перевозках грузов (сокращенно -ТСЛИ). Этими странами разработан и принят также общий тариф для международных пассажирских перевозок.

Страны - бывшие члены СЭВ при осуществлении железнодорожных перевозок руководствуются принятыми ими в 1950 г. Соглашением о международном грузовом сообщении (СМГС) и Соглашением о международном пассажирском сообщении (СМПС).

Между государствами, не являющимися участниками многосторонних транспортных конвенций, как правило, заключаются двусторонние соглашения.

Все другие международные соглашения в области железнодорожного транспорта можно условно разделить на следующие четыре группы:

1) пограничные соглашения (в основном межправительственного характера), которыми определяется порядок работы пограничных железнодорожных станций двух граничащих между собой государств;

2) служебные межведомственные инструкции, которыми определяются условия и порядок выполнения персоналом железных дорог операций, связанных с транспортировкой грузов международных сообщений;

3) соглашения о взаимном пользовании железнодорожными вагонами, другими перевозочными средствами и приспособлениями;

4) соглашения о взаимных расчетах между железными дорогами за выполненные перевозки и оказанные услуги.

Соглашением КОТИФ определены условия перевозок грузов международного сообщения.

Железные дороги обязаны производить перевозку грузов, если отправитель соблюдает правила КОТИФ: грузы, нуждающиеся в упаковке, предъявляются в упакованном виде; перевозимый груз должен иметь соответствующую маркировку, а транспортная документация - необходимые реквизиты и т.д. Особые правила установлены для перевозок опасных грузов.

Общие сроки доставки грузов составляют: для грузов большой скорости - 400 км, для грузов малой скорости -300 км в сутки. Железным дорогам предоставлено право устанавливать для отдельных сообщений специальные сроки.

Получатель теряет право требования к перевозчику, если при выдаче груза соответствующий акт не был составлен. В отношении скрытых недостатков допускается требование о составлении акта в течение 7 дней после получения груза.

Перевозчик освобождается от ответственности, если несохранность или несвоевременная доставка груза были вытаны обстоятельствами, которых железная дорога не могла избежать и последствия которых не могла устранить.

Соглашением КОТИФ исключено положение, согласно которому железная дорога освобождалась от ответственности за несохранность груза, вызванную погрузкой груза в нагон с очевидными для отправителя неисправностями.

В случае несохранности груза предел возмещения ущерба установлен в размере 50 франков за килограмм веса .

Если имела место просрочка в доставке груза, железная дорога выплачивает штраф в пределах провозной платы, но пс более 50 франков за отправку. При наличии убытков возмещение их допускается в пределах двойной провозной платы.

В случае несохранности багажа ответственность железной дороги ограничена при недоказанности убытков в размере 20 франков, а в случае доказанности убытков - в размере 40 франков за килограмм веса.

Имущественная ответственность железной дороги за причинение вреда здоровью пассажира определяется по законодательству той страны, где имел место несчастный случай. Предельный размер такой ответственности перевозчика установлен в размере 200 тысяч франков на одного потерпевшего.

Соглашением КОТИФ установлены порядок и условия предъявления претензий и исков к железной дороге. Так, при просрочке в доставке груза претензии должны заявляться в течение 60 дней с момента получения груза.

Претензии и иски могут заявляться только участниками договора перевозки или по их полномочию. К претензии должны прилагаться накладная, а также другие документы.

Срок исковой давности установлен в один год. При этом течение этого срока приостанавливается на время рассмотрения претензии перевозчиком.

По правилам СМГС (в отличие от Соглашения КОТИФ) предел имущественной ответственности железной дороги не установлен: при несохранности груза вред возмещается в пределах его действительной стоимости. Несохранность груза должна быть подтверждена коммерческим актом. При просрочке в доставке груза железная дорога уплачивает штраф в определенном проценте от провозной платы.

Согласно ст. 22 СМГС с железной дороги снимается ответственность за полную или частичную утрату, уменьшение массы или повреждение принятого к перевозке груза, если они произошли:

1) вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить или устранение которых от нее не зависело;

2) в результате особых естественных свойств груза, вызвавших его самовозгорание, поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и тому подобные последствия;

3) по вине отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых нельзя возложить вину на железную дорогу;

4) по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой груза, если погрузка или выгрузка производилась средствами отправителя. Наиболее распространенное основание освобождения перевозчика от ответственности за недостачу и повреждение груза, когда груз был погружен средствами отправителя и прибыл в исправном вагоне за исправными пломбами отправителя без следов доступа к грузу в период перевозки;

5) вследствие перевозки на открытом подвижном составе груза, допускаемого по правилам отправления к такой перевозке;

6) в результате того, что проводник отправителя или получателя, сопровождающий груз, не принял необходимых мер для сохранения груза;

7) вследствие таких недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приемке грузов к перевозке; 8) по вине отправителя, который сдал к перевозке запрещенные предметы под неправильным, неточным или неполным наименованием;

9) в результате того, что отправитель сдал к перевозке грузы, принимаемые к перевозке на особых условиях, под неправильным, неточным или неполным наименованием или без соблюдения предписанных СМГС правил;

10) вследствие естественной убыли массы груза в пределах норм, а также вследствие понижения влажности при перевозке или других естественных свойств груза, вызвавших уменьшение массы груза, превышающее эти нормы [3, c.143].

При этом, если по обстоятельствам дела окажется, что утрата или повреждение груза могли произойти вследствие упомянутых в п. 2, 4-10 СМГС причин, то считается, что ущерб произошел от этих причин, пока отправитель или получатель не докажет иного.

Правилами СМГС предусмотрен 9-месячный срок для предъявления претензий и исков, а по требованиям о просрочке в доставке грузов - 2-месячный срок. Железная дорога обязана рассмотреть претензию перевозчика в 180-дневный срок. На это время течение срока исковой давности приостанавливается. Право на предъявление иска в суд у владельца груза возникает только тогда, когда железная дорога отклонила претензию либо не дала ответ в установленный срок.

Если груз следует через страны, осуществляющие железнодорожные перевозки по правилам СМГС, в страны, осуществляющие перевозки по Соглашению КОТИФ, в этом случае перевозка грузов международного сообщения переоформляется на входных пограничных станциях стран - участниц соответствующих соглашений.

Республика Беларусь имеет двусторонние соглашения о международном железнодорожном грузовом и пассажирском сообщении с некоторыми пограничными государствами. В частности такие соглашения Республикой Беларусь заключены с Украиной, Россией, Польшей.

Для Республики Беларусь актуальны вопросы организации перегрузочного международного сообщения: белорусские железные дороги имеют колею 1524 мм (широкая колея), в то время как железные дороги некоторых пограничных государств имеют колею шириной 1435 мм (узкая колея).

2) Международные автомобильные перевозки

Преимущество автомобильного транспорта перед другими видами транспорта заключается прежде всего в том, что здесь имеется возможность обеспечить доставку грузов «от двери до двери». Скорость доставки грузов автомобилями, как правило, в 2-3 раза выше, чем по железной дороге. Эти и другие преимущества автомобильного транспорта делают его удобным и выгодным видом транспорта в международном сообщении.

В развитии международных автомобильных перевозок важная роль принадлежит таким специализированным международным организациям, как: Международная организация по предотвращению дорожных происшествий (МОПДП) - создана в 1901 г.; Международная автодорожная федерация (ФИА) - основана в 1904 г.; Постоянная международная ассоциация дорожных конгрессов (ПМАДК) - учреждена в 1909 г.; Международная автотранспортная федерация (МАФ) -основана в 1948 г.; Международный союз автомобильного транспорта (ИРУ)-создан в 1948 г.; Международная организация по перевозке скоропортящихся продуктов в условиях контролируемых температур (ТРАНСФИГОРУТ/Европа) - учреждена в 1955 г.; Международный союз водителей грузовиков дальнего следования - создан в 1957 г.

К числу важнейших актов, регулирующих международные автомобильные перевозки, можно отнести следующие транспортные конвенции: Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 г. (действует редакция 1968 г.); Протокол о дорожных знаках и сигналах от 19 сентября 1948 г. (действует редакция 1968 г.); Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом от 19 мая 1956 г. (сокращенно -Конвенция КДПГ); Европейское соглашение о международной автомобильной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ); Таможенная конвенция о международных перевозках грузов с применением книжки МДП от 15 января 1959 г. (в 1978 г. вступила в силу новая редакция данной Конвенции, именуемая сокращенно Конвенция МДП); Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа от 1 марта 1973 г. (сокращенно - Конвенция КАПП); Европейское соглашение о дорожных автомагистралях от 15 ноября 1975 г.;

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 г. и др [3, c.144].

Двусторонние соглашения, заключенные Республикой Беларусь с Болгарией, Литвой, Молдовой, Польшей, Украиной и другими государствами, устанавливают ряд общих требований для международных автомобильных перевозок:

во-первых, перевозки могут выполняться перевозчиками, которые согласно внутреннему (национальному) законодательству допущены к осуществлению такого рода перевозок;

во-вторых, перевозки должны осуществляться на основании специальных разрешений, выдаваемых компетентными органами соответствующих государств;

в-третьих, перевозки должны производиться по шоссейным дорогам, открытым для международного автомобильного сообщения;

в-четвертых, используемые в международном сообщении автотранспортные средства подлежат обязательному страхованию на случай причинения ущерба третьим лицам.

В соответствии с Конвенцией о дорожном движении автомобиль, используемый для международного сообщения, должен иметь свидетельство о регистрации, регистрационный номер, отличительный знак своего государства, а также опознавательные знаки установленной формы. Минимальный возраст для управления автомобилем установлен в 18 лет.

Протокол о дорожных знаках и сигналах ввел единообразную в международной практике систему дорожных знаков и сигналов. Кроме того, Протоколом установлены общие правила о разметке шоссейных дорог.

Конвенцией КДПГ определяются основные условия договора международной автомобильной перевозки грузов. В частности Конвенция устанавливает реквизиты автомобильной накладной, предусматривает порядок приема груза к перевозке и выдачи его в пункте назначения, а также права и обязанности сторон при автомобильной перевозке грузов международного сообщения.

В автомобильной накладной, которая является доказательством принятия груза перевозчиком, должны быть указаны: место и дата ее составления, имена и адреса отправителя груза, перевозчика и получателя, место и дата принятия груза, способ упаковки груза, число мест, провозная плата и т.д.

Перевозчик, принимая груз к перевозке, обязан проверить правильность содержащихся в накладной данных о количестве мест, а также внешнее состояние груза и его упаковки.

Конвенция МДП предусматривает при автомобильных перевозках грузов составление особого таможенного документа - книжки МДП (международной дорожной перевозки). Перевозка грузов должна выполняться в запломбированных транспортных средствах или контейнерах. При соблюдении необходимых предписаний перевозка грузов может осуществляться без таможенного досмотра в странах, являющихся участниками Конвенции МДП.

Во время приемки груза коммерческий акт не составляем ся. Обнаруженные при сдаче груза недостача, порча или повреждение удостоверяются соответствующими отметками на накладной и скрепляются подписями грузополучателя и перевозчика.

Предел имущественной ответственности перевозчика мри несохранности груза установлен в размере 25 франков за килограмм веса брутто, а при просрочке в доставке груза - в размере суммы провозных платежей. Перевозчик освобождается от имущественной ответственности, если несохранность и просрочка в доставке груза вызваны обстоятельствами, которые он не мог избежать.

Конвенцией КДПГ не предусмотрено обязательное предъявление претензии к перевозчику. Общий срок исковой давности определен в один год. Споры, возникающие при международных автомобильных перевозках, должны решаться в суде. По соглашению сторон допускается передача спора на разрешение арбитража.

Международные автобусные перевозки пассажиров регулируются Конвенцией КАПП. Согласно данной Конвенции, международные автобусные перевозки могут быть регулярные, нерегулярные, а также маятниковые.

Под регулярной понимается такая перевозка, которая выполняется в соответствии с опубликованным расписанием движения автобусов на определенной трассе с указанием мест (пунктов) посадки и высадки пассажиров.

Нерегулярной признается перевозка, которая не отвечает указанным требованиям.

Маятниковой перевозкой считается перевозка пассажиров с территории одного государства к месту временного пребывания на территории другого государства и перевозка тех же пассажиров автобусами того же перевозчика обратно в страну их первоначального отъезда.

Свидетельством заключения договора автобусной перевозки пассажиров является билет, который может быть именным и на предъявителя.

Пассажир пользуется правом: проезда в автобусе согласно билету; бесплатного (или со скидкой) провоза с собой детей, ручной клади, домашних животных; провоза багажа за отдельную плату, предусмотренную тарифом; пользования другими услугами (ночлег, питание в пути и т.д.).

Общий вес ручной клади не может превышать 20 кг, а багажа 30 кг. Не допускается перевозка ручной клади и багажа, содержащих, во-первых, предметы, перевозка которых запрещена законодательством государства, на территории которого выполняется автобусное сообщение; во-вторых, воспламеняющиеся, взрывчатые, радиоактивные, отравляющие вещества; в-третьих, огнестрельное оружие, колющие и режущие предметы без чехлов; в-четвертых, предметы, которые из-за своего объема и формы не приспособлены к автобусной перевозке (например, велосипеды) [3, c.146].

При повреждении здоровья пассажира общая сумма возмещения не может превышать 250 тысяч франков на одного пострадавшего. Вместе с тем внутренним (национальным) законодательством может быть установлен более высокий предел имущественной ответственности перевозчика.

При несохранности багажа возмещение не может превышать 500 франков на единицу багажа и 2 тысяч франков на пассажира.

Общий срок исковой давности при причинении вреда здоровью пассажира составляет три года, по другим требованиям - один год.

Иск может быть предъявлен в один из следующих судов -по месту нахождения ответчика или конторы, при посредстве которой был заключен договор перевозки; по месту причинения вреда; по месту отправления либо назначения груза.

3) Международные воздушные перевозки.

Воздушный транспорт - самый скоростной вид транспорта, используемый в международных сообщениях. Ему принадлежит важная роль в перевозке пассажиров и грузов между двумя и более странами.

В области воздушного транспорта действует большое число международных организаций. Среди них: Международный союз авиационных страховщиков (МСАС) - создан в 1934 г.; Международная организация гражданской авиации (ИКАО) - учреждена в 1944 г.; Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) - основана в 1945 г.; Ассоциация европейских авиакомпаний (АЕА) - создана в 1954 г.; Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) -основана в 1954 г.;

Европейская организация по безопасности воздушной навигации (Евроконтроль) - создана в 1960 г.; Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА) - основана в 1961 г.;Международная ассоциация гражданских аэропортов (ИКАА) - учреждена в 1962 г.; Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА) - основан в 1964 г.; Ассоциация западноевропейских аэропортов (АЗЕА) -учреждена в 1966 г.; Координационный совет ассоциаций аэропортов (ААКК) - основан в 1970 г.; Международная ассоциация воздушных перевозчиков (ИАКА) - учреждена в 1971 г.; Ассоциация авиакомпаний Европейского Сообщества (АСЕ) - создана в 1980 г.;Общие правила осуществления международных воздушных сообщений определены Чикагской конвенцией о международной гражданской авиации 1944 г., к которой Республика Беларусь присоединилась 4 июля 1993 г.

Данная Конвенция регламентирует следующие основные вопросы:

- порядок выполнения полетов и процедура регистрации воздушных судов;

- задачи и основные принципы деятельности ИКАО;

- функционирование аэропортов, наземных аэронавигационных средств и служб;

- порядок урегулирования споров.

Вместе с Чикагской конвенцией Республикой Беларусь подписаны два соглашения:

1) Соглашение о международном транзитном воздушном сообщении;

2) Соглашение о международном воздушном транспорте.

Основной транспортной конвенцией, регулирующей условия воздушных перевозок пассажиров и грузов, является Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, от 12 октября 1929 г. (сокращенно - Варшавская конвенция). В Гааге 28 сентября 1955 г. был подписан Протокол об изменении и дополнении некоторых положений Варшавской конвенции. Варшавская конвенция бала существенным образом модернизирована Гватемальским протоколом от 8 марта 1971 г. и Монреальскими протоколами от 25 сентября 1975 г.

Участниками Варшавской конвенции являются свыше 100 государств, в том числе и Республика Беларусь.

Вопросы регулирования воздушных перевозок нашли отражение и в других международных конвенциях: Конвенция о воздушной навигации 1919 г.; Конвенция о международном признании прав на воздушные суда 1948 г.;

Конвенция о вреде, причиненном иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности, 1952 г.; Конвенция о преступлениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна, 1963 г.; Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г.

Международные воздушные перевозки (кроме многосторонних соглашений) осуществляются также на основе двусторонних соглашений. Большинство таких соглашений регулируют такие вопросы как: взаимное предоставление права на совершение полетов, летно-техническое обеспече|ц к- полетов, взаимное предоставление соответствующих услуг в аэропортах иностранного государства и т.д.

Согласно Варшавской конвенции, договор международной воздушной перевозки оформляется составлением проездного билета (для пассажира), багажной квитанции (для багажа пассажира) и авиагрузовой накладной (для груза). По общему правилу проездной билет и багажная квитанция объединены в один перевозочный документ, состоящий из нескольких купонов.

Формы перевозочных документов, применяемые многими авиакомпаниями мира, составлены применительно к типовым проформам, которые разработаны ИАТА.

Варшавской конвенцией регламентированы права и обязанности участников договора международной воздушной перевозки, определен порядок приема и выдачи груза в пункте назначения, установлены основные требования к перевозочным документам.

В соответствии с Варшавской конвенцией отправителю предоставлено право распоряжаться грузом в пути: он может задержать груз, потребовать его выдачи новому получателю и т.п. При этом отправитель груза обязан возместить авиаперевозчику все понесенные в связи с этим расходы.

По условиям Варшавской конвенции багаж и грузы, за исключением вещей при пассажире, должны находиться под охраной авиаперевозчика.

Варшавской конвенцией предусмотрена имущественная ответственность авиаперевозчика в следующих случаях:

во-первых, за причинение вреда здоровью пассажира;

во-вторых, за несохранность багажа и груза;

в-третьих, за просрочку в доставке груза.

Имущественная ответственность авиаперевозчика за причинение вреда здоровью пассажира наступает независимо от его вины. Авиаперевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что причинение вреда имело место вопреки всем мерам, принятым с его стороны, либо докажет, что такие меры принять было невозможно. Потерпевшему не требуется доказывать вину авиаперевозчика. Суд может освободить авиаперевозчика от ответственности или ограничить ее, если будет установлено, что вина потерпевшего явилась причиной вреда или содействовала его наступлению.

Согласно ст. 22 Варшавской конвенции, имущественная ответственность авиаперевозчика в отношении каждого пассажира (за причинение вреда здоровью) ограничивается суммой в размере 125 тысяч франков. Гаагский протокол 1955 г. увеличил в два раза (до 250 тысяч франков) предел имущественной ответственности авиаперевозчика за вред, причиненный здоровью пассажира.

Предел имущественной ответственности авиаперевозчика за несохранность багажа и груза установлен в размере 250 франков за килограмм багажа (груза). В отношении предметов, оставляемых пассажирами при себе, ответственность авиаперевозчика предусмотрена в размере 5 тысяч франков.

Варшавская конвенция разрешает национальным авиакомпаниям повышать установленный предел имущественной ответственности. Например, ряд авиакомпаний США установили предел такой ответственности перед каждым пассажиром в размере 75-100 тысяч долларов.

Варшавская конвенция предусматривает претензионный порядок урегулирования имущественных споров. В случае установления ущерба заинтересованное лицо должно обратиться с претензией в письменном виде к авиаперевозчику в следующие сроки: по багажу - 7 дней, по грузу - 14 дней, в связи с просрочкой в доставке груза - 21 день. Несоблюдение этих сроков лишает права на предъявление иска к авиаперевозчику.

Исковое заявление о возмещении ущерба может быть заинтересованным лицом подано в суд в течение двух лет с момента прибытия самолета по назначению или со дня, когда он должен был бы прибыть.

По выбору истца иск может быть предъявлен в суде государства, в котором находится место нахождения авиаперевозчика или его контора, оформившая договор воздушной перевозки, либо в суде государства, в котором находится место назначения перевозки.

В США, а также во многих странах Западной Европы в последние годы широкое распространение получили чартерные' авиаперевозки. Появились специальные чартерные авиакомпании и их филиалы.

Чартерные авиаперевозки регулируются Гвадалахарской конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору, от 18 сентября 1961 г. (сокращенно - Гвадалахарская конвенция).

Согласно Гвадалахарской конвенции, фактическим перевозчиком по воздушному чартеру признается лицо, не являющееся перевозчиком по договору, но уполномоченное им осуществлять перевозку. Как правило, фактическим перевозчиком является авиакомпания, предоставляющая самолет по договору.

Предметом договора воздушного чартера является предоставление самолета (самолетов) для выполнения разового или нескольких полетов. Сторонами этого договора являются фрахтователь (заказчик) и собственник самолета (авиакомпания).

Проформы воздушных чартеров разрабатываются авиакомпаниями и представляют собой примерный договор, который может дополняться сторонами при его заключении. Указанные проформы содержат в основном следующие реквизиты: характеристика предоставляемого самолета, размер платежей за его использование, маршрут и расписание полетов, ответственность собственника самолета и т.д.

Плата за использование самолета именуется фрахтом. Она может исчисляться как за рейс, так и за почасовое использование воздушного судна. В обеспечение уплаты фрахта предусматривается залоговое право на груз.

Положения Варшавской конвенции распространяются на чартерные воздушные перевозки, если фактический перевозчик осуществляет перевозки на условиях данной Конвенции.

В соответствии с Гвадалахарской конвенцией потерпевший может предъявить по своему усмотрению иск либо к фактическому перевозчику, либо к перевозчику, заключившему договор воздушного чартера, либо к обоим перевозчикам вместе [3, c.154].

5) Международные морские перевозки.

Морские перевозки имеют важное значение для обеспечения международных экономических связей. Перевозка грузов морем значительно дешевле, чем перевозка грузов другими видами транспорта. Морской транспорт занимает первое место в мире по общему объему перевозимых грузов.

Существенную роль в формировании и развитии норм международного частного права играют следующие международные морские организации:

Международный союз морского страхования (МСОМС) -основан в 1874 г.;

Международный морской комитет (ММК) - образован в 1897 г.; Балтийский и международный морской комитет (БИМКО) - создан в 1905 г.; Постоянная международная ассоциация конгрессов по судоходству (ПМПКС) - учреждена в 1905 г.; Международная палата судоходства (МПС) создана в 1948 г.; Международная ассоциация портов и гаваней (МАСПОГ) - учреждена в 1955 г.; Международная морская организация (ИМО) - основана в 1958 г.; Международная ассоциация морских лоцманов (ИМПА) -создана в 1970 г.; Международная ассоциация судовладельцев (ИНСА) -учреждена в 1970 г.; Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО) - создана в 1971 г.; Международная федерация ассоциаций морских капитанов (МЕФАК) - образована в 1974 г.; Международная организация морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) - основана в 1976 г.;

Международное хозяйственное судоходное предприятие (ИНТЕРЛИХТЕР) - создано в 1978 г.

Транспортными конвенциями регламентированы в основном три сферы морских перевозок:

во-первых, развитие торгового судоходства;

во-вторых, безопасность мореплавания;

в-третьих, имущественная ответственность морского перевозчика (судовладельца) за причиненный ущерб.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. является одним из важнейших достижений мирового сообщества. Она содержит ряд положений, касающихся гражданской юрисдикции иностранных судов, иммунитета государственных судов, национальности судов и др.

В области морских перевозок грузов наиболее крупными транспортными конвенциями являются: Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 г. (сокращенно - Брюссельская конвенция 1924 г.); Брюссельский протокол от 23 февраля 1968 г., внесший изменения в Брюссельскую конвенцию 1924 г. (сокращенно -Брюссельский протокол 1968 г.); Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций от 6 апреля 1974 г. (сокращенно - Конвенция о Кодексе 1974 г.); Конвенция ООН о морской перевозке грузов от 30 марта 1978 г. (сокращенно - Гамбургские правила).

Основные условия морских пассажирских перевозок регулируются следующими транспортными конвенциями: Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем, от 29 апреля 1981 г. (сокращенно - Конвенция 1981 г.);Международная конвенция об унификации некоторых правил о перевозке морем багажа и пассажиров от 27 мая 1967 г. (сокращенно - Конвенция 1967 г.); Афинская конвенция о перевозках морем пассажиров и их багажа от 13 декабря 1974 г. (сокращенно - Афинская конвенция 1974 г.).

Основы правового режима торгового судоходства закреплены в двусторонних соглашениях о торговле и мореплавании. Этими соглашениями предусмотрено взаимное предоставление национального режима судам другой страны, оказание помощи при авариях на море и т.д.

Многие условия международных морских перевозок регулируются нормами внутреннего (национального) законодательства, в частности морскими, торговыми кодексами соответствующих государств.

При международных морских перевозках широко используются морские обычаи (например, обычаи морских портов). Некоторыми международными организациями специально издаются своды обычаев в области морского транспорта.

На морском транспорте сложились две основные формы его эксплуатации:

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

б) регулярное (линейное) судоходство, при котором движение морских судов осуществляется между определенными портами по заранее объявленному расписанию.

Основной организационной формой доставки грузов морем являются регулярные (линейные) перевозки. Такие перевозки, как правило, осуществляются объединениями судовладельческих компаний, получившими название линейных конференций [3,158].

Линейные конференции создаются на важнейших морских путях, где имеются стабильные грузопотоки. Правовой статус этих конференций определяется соглашением, заточенным ее участниками.

Организация международных морских перевозок требует обслуживания морских судов в портах иностранных государств. По общему правилу это обслуживание выполняйся агентами судовладельца и именуется агентированием с удов, которое включает, в частности, обеспечение морско-ю корабля причалом, надлежащее выполнение погрузо-разгрузочных работ, снабжение морского корабля топливом И водой, оформление документации, выполнение таможенных и иных формальностей.

Международные морские перевозки грузов могут осуществляться по чартеру или по коносаменту.

С помощью чартера осуществляется морская перевозка крупных партий грузов. Поэтому при такого рода перевозках предоставляется все судно или его часть.

Согласно договору перевозки в форме чартера, судовладелец обязуется на возмездной основе в течение обусловленного соглашением сторон срока осуществлять перевозку грузов морским путем по определенным маршрутам.

Международно-правовой практике известны различные виды чартеров: рейсовый чартер, тайм-чартер и др.

При рейсовом чартере морское судно или его часть предоставляется для перевозки грузов на один или несколько рейсов.

При тайм-чартере морское судно или его часть предоставляется для перевозки грузов на определенное время (например, на десять суток). Сколько при этом будет совершено рейсов, существенного значения не имеет.

Морской чартер является сложной сделкой: содержит в общей сложности до 60 условий перевозки грузов (характеристика предоставляемого судна, порядок его подачи, сведения о перевозимом грузе, порядок проведения погрузо-разгрузочных работ, расчеты по фрахту и т.д.). Условия морского чартера могут по соглашению сторон изменяться и дополняться путем включения соответствующих оговорок.

Отсутствие международных транспортных конвенций о чартере восполняется в известной мере системой проформморских чартеров, разрабатываемых объединениями судовладельцев, а также некоторыми международными организациями. В частности широкую известность получили проформы морских чартеров, разработанных БИМКО.

Проформы морских чартеров, которые носят рекомендательный характер, разрабатываются применительно к отдельным видам грузов. В связи с этим различают зерновые, лесные, угольные, нефтяные и другие проформы морских чартеров.

Во многих странах мира фрахтование морских судов в форме чартера осуществляют брокеры. Правовой основой их деятельности является договор поручения, который заключается между брокером и его доверителем (грузовладельцем или отправителем груза). Брокер по поручению своего доверителя подыскивает необходимые морские суда и заключает от его имени договор фрахтования в форме чартера.

В настоящее время наиболее крупными организациями в области фрахтования морских судов являются брокерские фирмы Гамбурга, Лондона, Нью-Йорка, Парижа, Токио и др.

Морские перевозки грузов по коносаменту регулируются рядом транспортных конвенций. Среди них основной конвенцией по коносаменту является Брюссельская конвенция 1924 г. Данной Конвенцией установлен перечень реквизитов, который должен включаться в коносамент как транспортный документ (основные сведения о перевозимом грузе, число мест либо количество или вес, внешнее состояние груза и т.д.). В коносамент могут включаться оговорки участников договора перевозки.

Согласно Брюссельской конвенции 1924 г., коносамент выдается морским перевозчиком после принятия груза. Поэтому коносамент является документом наличия договора перевозки и удостоверяет факт принятия груза.

В зависимости от того, осуществляется морская перевозка на основании чартера или без такового, различают коносаменты чартерные и линейные.

По способу обозначения грузовладельца коносаменты делятся на именные, ордерные и предъявительские. Особым видом коносамента являются так называемые прямые коносаменты. Они предусматривают выполнение перевозок грузов несколькими перевозчиками.

Брюссельская конвенция 1924 г. предусмотрела обязанность морского перевозчика «действовать надлежащим образом при погрузке, обработке, укладке, перевозке, сохранении, выгрузке перевозимых грузов».

Международное законодательство о морских пассажирских перевозках (в отличие от законодательства о морских перевозках грузов) менее разработано. Международные конвенции о перевозках пассажиров морем регламентируют лишь некоторые условия пассажирских перевозок: ответственность судовладельца перед пассажиром, сроки исковой давности, порядок разрешения возникающих споров. Так, Конвенция 1961 г. возлагает на морского перевозчика ответственность при наличии его ошибки или небрежности, которые презюмируются, если имело место кораблекрушение, столкновение, посадка на мель, взрыв или пожар. В других случаях причинение вреда должно быть доказано истцом (пассажиром). Согласно Конвенции 1967 г., ответственность морского перевозчика исключается в отношении перевозимых транспортных средств в случае навигационной ошибки, а также в отношении особо ценного имущества (золото, драгоценности, ценные бумаги, произведения искусства), если по нему не было заключено письменное соглашение.

Конвенция 1961 г. установила предел имущественной ответственности морского перевозчика перед каждым пассажиром в размере 250 тысяч франков.

Правовые вопросы перевозки багажа и ручной клади решены Конвенцией 1967 г., согласно которой предел имущественной ответственности судовладельца для ручной клади установлен в размере 10 тысяч франков, транспортных средств - 30 тысяч франков, других предметов 16 тысяч франков на пассажира.

Афинская конвенция 1974 г. повысила предел имущественной ответственности морского перевозчика: за вред, причиненный здоровью пассажира, - 700 тысяч франков; в отношении ручной клади - 12,5 тысячи франков; в отношении транспортных средств - 50 тысяч франков; в отношении других предметов - 18 тысяч франков на пассажира.

Гамбургскими правилами предел имущественной ответственности морского перевозчика за несохранность груза определен в размере 835 СПЗ за место или другую единицу отгрузки либо 2,5 СПЗ за килограмм веса брутто. Отменена норма, освобождающая судовладельца от ответственности за так называемую «навигационную ошибку». Предусмотрена ответственность морского перевозчика за убытки от 1 просрочки в доставке груза в пределах уплаченного фрахта.

В соответствии с Афинской конвенцией 1974 г. срок исковой давности по морским пассажирским перевозкам равен двум годам. Этот же срок исковой давности предусмотрен и Гамбургскими правилами.

4) Международные перевозки грузов в смешанном сообщении.

В международном частном праве перевозки грузов именуются перевозками в смешанном сообщении (смешанными перевозками), если они осуществляются с участием нескольких видов транспорта.

Основной транспортной конвенцией, регулирующей условия перевозки грузов в смешанном сообщении, является Конвенция о международных смешанных перевозках грузов, принятая в мае 1980 г. на Дипломатической конференции в Женеве (сокращенно - Конвенция 1980 г.). Действие данной Конвенции распространяется на все виды транспорта [3, c.165].

Конвенция 1980 г. имеет приложение, в котором содержатся правила, направленные на упрощение таможенных процедур при осуществлении международных перевозок грузов в смешанном сообщении.

Нормы о смешанных перевозках грузов содержатся в ряде действующих транспортных конвенций (Соглашение КОТИФ, Конвенция КДПГ, Варшавская конвенция и др.).

Конвенция 1980 г. возлагает осуществление смешанных перевозок на оператора, который объединяет функции экспедитора и перевозчика.

Оператором может быть юридическое или физическое ЛИЦО, заключившее в установленном порядке договор смешанной перевозки, и взявшее на себя за определенное вознаграждение ответственность за исполнение этого договора.

Оператор принимает груз для выполнения смешанной перевозки. Доказательством сдачи груза оператору является экспедиторская расписка установленной формы.

Оператор обязуется транспортировать полученный им груз в пункт назначения. Он принимает также на себя обязательство оформлять в процессе перевозки необходимые документы, производить (за счет грузовладельца) соответствующие платежи, выполнять таможенные формальности и совершать другие действия, связанные с перевозкой груза.

Оператор может сам осуществлять те или иные транспортные операции либо вправе заключать для выполнения таких операций договор перевозки с предприятиями и организациями других видов транспорта.

Правоотношения в связи с перевозкой груза в смешанном сообщении у грузовладельца возникают с оператором, а не с отдельными перевозчиками (исполнителями смешанной перевозки).

При смешанных перевозках доставка груза на всем пути его следования производится, как правило, по одному перевозочному документу - прямому (сквозному) смешанному коносаменту.

Международными организациями разработан ряд проформ смешанных коносаментов. В основе их лежит прямой (сквозной) коносамент, применяемый в практике морских перевозок грузов (коносаменты Балтийской и международной морской конференции, Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций и др.). В 1973 г. Международной торговой палатой изданы Унифицированные правила о документе смешанной перевозки.

Согласно Конвенции 1980 г., имущественная ответственность оператора смешанной перевозки наступает за вину, которая презюмируется. В случае несохранности груза предел имущественной ответственности оператора установлен в размере 920 СПЗ за место или 2,75 СПЗ за килограмм веса. Но если в перевозке груза в смешанном сообщении не участвует морской перевозчик, предел имущественной ответственности оператора установлен более высокий, а именно 8,33 СПЗ за килограмм веса.

В соответствии с Конвенцией 1980 г. при просрочке в доставке груза предел имущественной ответственности оператора определен в размере не более 2,5 провозных платежа, приходящегося на задержанный доставкой груз.

Конвенция 1980 г. не препятствует применению других международных соглашений о перевозках грузов в смешанном сообщении.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, из вышесказанного можно сделать определенные выводы:

1) Международной перевозкой признается перемещение грузов или пассажиров, осуществляемое на том или ином виде транспорта, при котором место отправления и место назначения расположены: а) на территории двух или более государств; б) на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства.

2) Участники международной перевозки заключают между собой договор перевозки, согласно которому транспортная организация принимает на себя обязательство доставить груз или пассажира в пункт назначения, а грузовладелец или пассажир обязуется возместить ей понесенные расходы;

3) Международные перевозки регулируются различными международными документами в зависимости от вида транспорта, которым перевозиться товар.

Задача №5

Согласно Конвенции «О договоре международной дорожной перевозки грузов» (Заключена в Женеве 19.05.1956) ст.8 ч.1. При принятии груза перевозчик обязан проверить:

1) точность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их маркировки и номеров;

2) внешнее состояние груза и его упаковки.

Согласно ст.8 ч.2. Если перевозчик не имеет достаточной возможности проверить правильность записей, упомянутых в пункте 1 a) настоящей статьи, он должен вписать в накладную обоснованные оговорки. Он должен также 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.

Согласно статье 9.

1. Накладная, если не доказано противного, имеет силу договора относительно его условий и удовлетворения принятия груза перевозчиком.

2. При отсутствии в накладной обоснованных перевозчиком оговорок имеется презумпция, что груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест, а также их маркировка и номера соответствовали указаниям накладной.

Согласно ст. 10

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб и повреждения, причиненные лицам, оборудованию и другим грузам, а также за любые расходы, которые могут быть вызваны поврежденной упаковкой груза, если только при видимом или известном перевозчику в момент принятия груза повреждении перевозчиком не было сделано относительно этого надлежащих оговорок.

1.Таким образом, груз при отправлении считается исправным, так как ни каких оговорок о его неисправности не отмечалось и отправитель не несет ответственности.

Согласно ст. 17 ч.1 Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за опоздание доставки.

Если ,согласно ст.26 ч.1 (Отправитель может указать, вписав в накладную и при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, объявленную ценность груза на случай потери или повреждения груза, а также недоставки груза в оговоренный срок), в накладной оговорены условия оплаты, то в данной ситуации данные условия соблюдаются.

Согласно ст. 23. ч.1. Когда согласно постановлениям настоящей Конвенции перевозчик обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки [1].

2. Таким образом, требования грузоотправителя будут удовлетворены, т.к. тара при отправлении не имела дефектов, и об этом не было оговорено, и белорусская сторона выполнила свои договорные обязательства, а за утраченный груз, по вине перевозчика согл. ст. 17 ч.1, имеет право на полное возмещение утраченного груза.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов" (Заключена в Женеве 19.05.1956) [Электронный ресурс]: режим доступа:http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=LAW;n=419;p=2. Дата доступа 26.08.2010г.
2. Международное частное право: Тексты лекций для студентов специальности – правоведение\\ УО «ГРОДНЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ ЯНКИ КУПАЛЫ» с.105.
3. Тихиня, В.Г. Международное частное право: Учебник \ В.Г. Тихиня. – Мн.: Книжный Дом, 2007. – 320 с.