Введение

Не ослабевает интерес к проблемам международного частного права. Возникая на стыке разнонациональных правовых систем, в условиях международной жизни с ее калейдоскопом правовых ситуаций, мозаикой деловых и житейских отношений, они неизменно привлекают внимание доктрины и практики, становятся предметом дискуссий и теоретических разработок.

Многообразие форм международного общения, в котором участвуют граждане и юридические лица, интернационализация гражданского оборота, расширение географии интеграционных процессов обусловливают потребность в совершенствовании институтов и механизмов международного частного права, их своевременном и надлежащем применении. Обращение к средствам международного частного права оказываетсявсе более необходимым для целей предотвращения “столкновения” российских и иностранных законов, формирования гармонизированной и унифицированной юридической основы сотрудничества, усиления защиты прав и интересов участников международного гражданского обмена.

Цель данной работы ознакомиться и изучить основные особенности в вопросах международного частного права воздущных и морских перевозок.

1. Гражданский кодекс Российской Федерации и транспортные уставы и кодексы

Ко дню вступления в силу части второй Гражданского кодекса Российской Федерации продолжали действовать Устав автомобильного транспорта РСФСР, утвержденный постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. а также союзные акты — Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР, утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г., Устав железных дорог Союза ССР, утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 6 апреля 1964 г., Кодекс торгового мореплавания Союза ССР, утвержденный Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 сентября 1968 г., Воздушный кодекс Союза ССР, утвержденный Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 мая 1983 г. (с изменениями и дополнениями).

С 1 апреля 1997 г. введен в действие Воздушный кодекс РФ.[[1]](#footnote-1)

В указанных уставах и кодексах предусмотрены нормы, относящиеся к международным перевозкам пассажиров, багажа и грузов.

В январе1998 г. вступил в силу Транспортный устав железных дорог Российской Федерации.[[2]](#footnote-2)

В соответствии со ст. 784 ГК РФ транспортные уставы и кодексы должны быть приняты в форме федеральных законов. В силу вводных законов к частям первой и второй Гражданского кодекса РФ впредь до приведения законов и иных правовых актов, действующих на территории России, в соответствие с этим Кодексом законы и иные правовые акты Российской Федерации, а также акты законодательства Союза ССР, действующие на территории России в пределах и в порядке, предусмотренных российским законодательством, применяются постольку, поскольку они не противоречат этим частям кодекса. Изданные до введения в действие частей первой и второй Гражданского кодекса РФ нормативные акты Правительства РФ и применяемые на территории России постановления Правительства СССР по вопросам, которые согласно этим частям Кодекса могут регулироваться только федеральными законами, действуют впредь до введения соответствующих законов.

Российская Федерация участвует в многосторонних и двусторонних международных договорах, регулирующих международные перевозки пассажиров, багажа и грузов, а также в международных транспортных организациях. Это отвечает задаче повышения эффективности перевозок в международном сообщении, осуществляемом российскими перевозчиками, является необходимым условием международного общения, способствует становлению и развитию международных связей.

2. Международные морские перевозки

Действующие в области торгового мореплавания нормы международного частного права образуют одну из его наиболее развитых подсистем. В юридической литературе, исследующей проблемы торгового мореплавания, эта подсистема нередко обозначается как “международное частное морское право”.

“Срез” нормативных предписаний международного частного морского права обнаруживает много общего со структурой международного частного права в целом. Они также включают нормы “прямого” действия и коллизионные нормы, закрепляемые в национальном законодательстве, материально-правовые и коллизионные нормы международных договоров, обычаи[[3]](#footnote-3).

Отношения, опосредуемые договорами перевозки пассажиров, багажа и грузов, образуют одну из сфер, охватываемых понятием “торговое мореплавание”. Другие сферы включают отношения по осуществлению вещных прав на морские суда, отношения, связанные с риском мореплавания (морское страхование, общая и частная авария, столкновение судов, спасание на море и др.).

Заметной особенностью регулирования этих разнообразных отношений в последние годы является расширение круга многосторонних соглашений, предусматривающих унифицированные материально-правовые и коллизионные нормы, позволяющие решать на единообразной основе сложные вопросы торгового мореплавания. Предметом унификации являются, к примеру, правила о перевозке пассажиров, груза и багажа, об ограничении ответственности судовладельца, об ответственности за загрязнение нефтью, о последствиях столкновения судов и других инцидентов, осложняющих плавание, о спасании, о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов и некоторые другие правила.

В целом ряде таких многосторонних соглашений Российская Федерация не участвует. В немалой степени это объясняется включением в них положений, в той или иной мере отражающих неизвестные России правила других правовых систем. Вместе с тем в связи с разработкой российского Кодекса торгового мореплавания должен быть, очевидно, рассмотрен вопрос о возможности присоединения России к приемлемым для нее многосторонним международным соглашениям. К международным договорам такого рода могут быть отнесены, в частности: Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, 1952 г.; Международная конвенция о спасании 1989 г.; Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 г.; Протокол 1996 г, об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.; Протокол 1979 г. об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г., измененной Протоколом 1968 г.

Федеральным законом от 26 февраля 1997 г. была ратифицирована Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.[[4]](#footnote-4) Определяя всеобъемлющий режим в области морского права, Конвенция содержит ряд положений, затрагивающих проблемы международного частного права (гражданская юрисдикция в отношении иностранных судов, иммунитет государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, национальность судов, применение клаузулы о наиболее благоприятствуемой нации и др.).

К наиболее представительным многосторонним международным договорам, регламентирующим перевозку грузов в торговом мореплавании, относятся Международная конвенция об Унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, 1924 г. (Гаагские правила), протоколы 1968 г. (правила Висби) и 1979 г. о ее изменении, Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила). Российская Федерация в этих международных договорах не участвует. Не вступили в силу Конвенция ООН о международной смешанной перевозке грузов 1980 г., Международная конвенция об ответственности и компенсации ущерба в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г.

В 1979 г. СССР ратифицировал Конвенцию о кодексе поведения линейных конференций, одной из основных целей которой является создание баланса интересов перевозчика и грузовладельца.

В отношении государств, присоединившихся к Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г., прекращается действие Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, 1924 г., и Протокола 1968 г. Положения Гамбургских правил применяются к договорам морской перевозки между двумя государствами, если: 1) порт погрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств; или 2) порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств; или 3) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки и находится в одном из Договаривающихся государств; или 4) коносамент либо другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из Договаривающихся государств; или 5) коносамент либо другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, предусматривает, что договор должен регулироваться положениями Гамбургских правил или законодательством любого государства, вводящим их в действие.

Сопоставление Гамбургских и Гаагских правил позволяет сделать вывод о более широкой сфере применения первых. В Гамбургских правилах расширен период ответственности перевозчика: он охватывает время, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, в процессе перевозки и в порту разгрузки.

В связи с тем, что принцип вины выражен в Гамбургских правилах недостаточно четко, в заключительном акте конференции, принявшей Конвенцию 1978 г., было оговорено, что ответственность перевозчика в соответствии с Конвенцией основывается на принципе презюмируемой вины. Гамбургские правила ограничивают(за отдельными изъятиями) ответственность перевозчика и определяют расчетную единицу ограничения ответственности в виде “специальных прав заимствования”. Конвенция исключает правило об освобождении перевозчика от ответственности при навигационной ошибке. Срок исковой давности по требованиям, связанным с перевозкой, в Гамбургских правилах увеличен (по сравнению с Гаагскими правилами) с одного до двух лет.

В качестве государства — продолжателя СССР Российская Федерация выступает стороной в Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. и Протоколе 1976 г. к этой Конвенции.

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

Конвенция подлежит применению к любой международной перевозке, поскольку: 1) судно плавает под флагом государства, являющегося Стороной Конвенции, или зарегистрировано в таком государстве; либо 2) договор перевозки заключен в государстве, являющемся Стороной Конвенции; либо 3) в соответствии с договором перевозки место отправления или назначения находится в государстве, являющемся Стороной Конвенции. 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 смерти либо нанесению телесного повреждения, утрате или повреждению багажа.

Афинской конвенцией предусмотрен предел ответственности перевозчика в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира, а также в случае утраты или повреждения каютного[[5]](#footnote-5) и иного багажа, автомашины, включая весь багаж перевозимый в машине или на ней. Размер ответственности определялся (до вступления в силу Протокола 1976 г. к Конвенции) во франках[[6]](#footnote-6). Конвенция предоставляет перевозчику и пассажиру право на основе точно выраженного письменного соглашения установить более высокие пределы ответственности. Перевозчик не вправе воспользоваться пределами ответственности, если доказано, что ущерб возник в результате его действий или упущений, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности, с сознанием возможного причинения ущерба.

При присоединении к Афинской конвенции Советский Союз сделал заявление, предусмотренное п. 1 ст. 22 Конвенции. Согласно этому пункту любая Сторона может во время подписания, ратификации, принятия или одобрения Конвенции либо присоединения к ней сделать заявление в письменной форме о том, что она не будет применять положения Конвенции, когда пассажир и перевозчик являются лицами или гражданами этой Стороны.

Протокол 1976 г. к Афинской конвенции внес изменения в порядок исчисления пределов ответственности перевозчика и ввел расчетную единицу “специальные права заимствования” (как она определена Международным валютным фондом). Согласно Протоколу ответственность перевозчика в случае смерти пассажира или причинения ему телесного повреждения не должна превышать 46666 расчетных единиц в отношении перевозки в целом, за утрату или повреждение каютного багажа — 833 расчетных единицы на пассажира в отношении перевозки в целом, за утрату или повреждение автомашины, включая весь багаж, перевозимый в машине или на ней, — 3333 расчетных единицы за автомашину в отношении перевозки в целом, а иного багажа — 1200 расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом. Протоколом определен порядок перевода исчисленных таким образом сумм возмещения в национальную валюту государства, суд которого рассматривает дело (для государств, как являющихся членами Международного валютного фонда, так и не относящихся к ним). Советский Союз в ноябре 1988 г. присоединился к Протоколу 1976 г. к Афинской конвенции.

3. Международные воздушные перевозки

3.1. Международные договоры Российской Федерации

Основу системы международных договоров, регулирующих воздушные перевозки, образуют положения Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (Чикагская конвенция). Частью Конвенции является Устав Международной организации гражданской авиации (ИКАО) — специализированного учреждения ООН. В восемнадцати приложениях к Конвенции, а также в издаваемых ИКАО документах предусматриваются международные авиационные регламенты — стандарты, рекомендуемая практика, процедуры.

Российская Федерация участвует в более чем 130 двусторонних международных договорах о воздушном сообщении. Этими договорами, базирующимися на правилах Чикагской конвенции, определяются коммерческие права сотрудничающих государств при осуществлении воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза и почты, которые (права) реализуются назначенными государствами авиапредприятиями (фактическими пользователями прав) в соответствии с заключаемыми ими коммерческими соглашениями. “Пакет” таких прав включает семь так называемых “свобод воздуха”, охватывающих транзитные перевозки, перевозки между государствами — партнерами по соглашению, перевозки из государства, участвующего в соглашении, в третьи страны[[7]](#footnote-7).

Примером регламентации права полетов и перевозокна Двусторонней основе является ст. 3 Соглашения между Правительством РФ и Правительством Словацкой Республики о воздушном сообщении 1995 г.[[8]](#footnote-8) В соответствии с этим Соглашением авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами: а) совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки; б) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями в пунктах, названных в приложении к Соглашению; в) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, названных в приложении к Соглашению, с целью погрузки и (или) выгрузки пассажиров, почты и груза международного следования.

Предоставление авиапредприятиям Сторон таких прав не может рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

Условия широкого, охватывающего различные регионы сотрудничества в области воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов определяются Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г. (Варшавская конвенция 1929 г.). В 1955 году Варшавская конвенция была изменена Гаагским протоколом, в последующем дополнена Гвадалахарской конвенцией 1961 г., Гватемальским протоколом 1971 г. и Монреальскими протоколами (№ 1—4) 1975 г. Российская Федерация в Гватемальском протоколе и Монреальских протоколах, предусмотревших повышение пределов ответственности перевозчика независимо от его вины, не участвует.

В Варшавской конвенции (здесь и далее имеется в виду Конвенция, измененная Гаагским протоколом) под международной перевозкой понимается любая перевозка, при которой место отправления и место назначения (вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка) расположены либо на территории двух государств — участников Конвенции, либо на территории одного и того же государства-участника, если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже когда это последнее не является участником Конвенции. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается как международная в смысле Конвенции.

Перевозка может осуществляться несколькими последовательно действующими перевозчиками. Такая перевозка считается единой, если она рассматривается как одна операция, вне зависимости от того, оформлена ли она одним договором или рядом договоров. Перевозка такого рода не утрачивает свой международный характер лишь потому, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностьюна территории одного и того же государства.

Конвенция не применяется к перевозке почтовой корреспонденции и почтовых посылок.

В Конвенции устанавливаются единые требования, предъявляемые к реквизитам перевозочных документов (проездного билета, багажной квитанции, авиагрузовой накладной), порядку их выдачи, последствиям отсутствия, неправильности в оформлении, утери.

Центральное место в Конвенции занимают правила об ответственности перевозчика. Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший в случаях:

- смерти, ранения или любого другого телесного повреждения пассажира, если несчастный случай, в результате которого причинен вред, произошел на борту воздушного судна или во время операций по посадке и высадке;

- уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или груза, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки;

- опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа, грузов. Перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что он принял все необходимые меры, чтобы избежать вреда, или что такие меры ему было невозможно принять. Но в случае, если перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или способствовала ему, суд может в соответствии со своим законом устранить или ограничить ответственность перевозчика.

Конвенция ограничивает ответственность перевозчика за вред, причиненный пассажиру, багажу, грузу, ручной клади.

Варшавской конвенцией 1929 г. пределы ответственности перевозчика были определены в размере 125 000 французских золотых франков за каждого пассажира, 250 французских золотых франков за 1 кг груза или багажа и 5000 французских золотых франков за вещи, находящиеся при пассажире. Гаагой протокол удвоил предельные размеры ответственности в отношении пассажира (250 000 французских золотых франков).

Закон суда, в который предъявлен иск, может устанавливать возмещение в виде периодических платежей. В этом случае эквивалентная капитализированная сумма платежей не должна превышать 250 000 французских золотых франков. Перевозчик и пассажир, заключив особое соглашение, могут установить и более высокий предел ответственности.

Всякая оговорка, ведущая к освобождению перевозчика от ответственности или к установлению предела ответственности меньшего, чем тот, который установлен в Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность оговорки не влечет за собой недействительности самого договора.

Пределы ответственности не подлежат применению, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или упущения перевозчика, совершенных с намерением причинить вред или носивших опрометчивый характер с сознанием того, что в результате такого действия (упущения) возможно причинение вреда.

Иск об ответственности должен быть возбужден в пределах территории одного из государств — участников Конвенции по выбору истца — в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия, по месту, где перевозчик имеет контору, посредством которой был заключен договор, или в суде места назначения. Конвенция определяет срок, в течение которого подлежит возбуждению иск об ответственности: в течение двух лет с момента прибытия воздушного судна по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или с момента остановки перевозки. Порядок исчисления срока определяется законом суда, в который предъявлен иск.

Немногочисленные коллизионные нормы, содержащиеся в Конвенции, отсылают к закону суда: для решения вопросов о возможности установления возмещения в виде периодических платежей, о присуждении истцу понесенных им судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, о порядке исчисления срока, по истечении которого истец утрачивает право на иск. Не решаются в Конвенции вопросы, относящиеся к порядку определения размера возмещения, кругу лиц, имеющих право на возмещение в случае гибели пассажира.

Монреальское соглашение 1966 г., подписанное авиакомпаниями, совершающими полеты в США, повысило предел ответственности перевозчика в случае смерти или телесного повреждения пассажира при международной перевозке осуществляемой на авиалиниях, проходящих через США, до 75 000 долларов США, включая судебные издержки, или до 58 000 долларов США, если судебные издержки возмещаются особо. В Соглашении предусмотрена объективная ответственность перевозчика.

В 1971 г. Гватемальским протоколом предел ответственности перевозчика перед пассажиром увеличен в шесть раз по сравнению с Гаагским протоколом (до 1,5 млн. французских золотых франков). Гватемальский протокол допускает последующее увеличение этого предела через каждые пять лет и вносит ряд изменений в Варшавскую конвенцию (регламентация ответственности перевозчика за причинение вреда здоровью пассажира независимо от вины; независимо от вины строится и ответственность перевозчика за несохранность багажа). Протокол не набрал необходимого количества ратификаций и не вступил в силу.

В Монреальских протоколах (№ 1—4.) 1975 г. размеры ответственности перевозчика выражаются в СПЗ. Предел ответственности перевозчика за пассажира составляет в Протоколе № 1 — 8300 СПЗ, Протоколе № 2 — 16 600 СПЗ, Протоколе № 3 — 100 000 СПЗ; предел ответственности за 1 кг груза составляет согласно протоколам № 1, 3, 4—17 СПЗ[[9]](#footnote-9).

Гвадалахарская конвенция, в которой участвует Российская Федерация, распространила действие Варшавской конвенции и Гаагского протокола на международные перевозки, выполняемые фактическим перевозчиком (а не перевозчиком по договору).

3.2. Воздушный кодекс Российской Федерации и вопросы международных воздушных перевозок

Воздушный кодекс РФ определяет международную воздушную перевозку как перевозку, 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.

Это определение основывается на положениях Варшавской конвенции 1929 г.

Перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна и грузовладельцем в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, международными договорами РФ, а также договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты. Ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с правилами главы 59 Гражданского кодекса РФ (“Обязательства вследствие причинения вреда”), если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика, а также международными договорами РФ.

За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, при международных воздушных перевозках перевозчик несет ответственность в соответствии с международными договорами РФ.

Перевозчику предоставляется право заключать соглашения с пассажирами, грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными Воздушным кодексомРФили международными договорамиРФ.

Владелец воздушного судна за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу пассажира воздушного судна при воздушной перевозке, а также за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством РФ, если иное не предусмотрено международным договором РФ.

Воздушный кодекс предусматривает обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами. При выполнении полетов и авиационных работ в воздушном пространстве Российской Федерации минимальная страховая сумма устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования, за каждый килограмм максимального взлетного веса воздушного судна. При выполнении международных полетов и авиационных работ в воздушном пространстве иностранных государств минимальный размер страховой суммы устанавливается в соответствии с законодательством соответствующего иностранного государства.

Установлены следующие размеры страховых сумм при обязательном страховании ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна: по договору страхования жизни и здоровья пассажира — не менее тысячи минимальных размеров оплаты труда; по договору страхования багажа — не менее двух минимальных размеров оплаты труда; по договору страхования вещей, находящихся при пассажире, —неменее десяти минимальных размеров оплаты труда.

Страхование ответственности перевозчика перед пассажирами воздушного судна, выполняющего международный полет в том числе ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, а также вещей, находящихся при пассажирах, является обязательным. Размер страховой суммы не должен быть менее размера, предусмотренного международными договорами РФ или законодательством соответствующего иностранного государства.

Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации в порядке, установленном законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

Воздушным кодексом РФ (ст. 63) предусматриваются следующие требования, подлежащие выполнению при осуществлении этой деятельности:

1) международные воздушные перевозки и (или) авиационные работы выполняются при условии получения соответствующих лицензий;

2) названные предприятия, агентства и предприниматели не имеют права: а) принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или перевозить их на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, если иное не предусмотрено международным договором РФ или выдаваемыми в порядке, установленном Правительством РФ, разовыми разрешениями специально уполномоченного органа в области гражданской авиации; б) принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации без разрешений специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемых в порядке, установленном Правительством РФ.

Иностранные авиационные предприятия могут открывать свои представительства на территории Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации и (или) международными договорами РФ.

# Заключение

Завершая написание данной работы, я хочу отметить следующее: международное частное право, касающееся морских и воздушных перевозок хорошо развито и затрагивает практически все аспекты по вопросам регулирования и организации данного вида экономической деятельности. Оно помогает сводить до минимума возникновения различных конфликтов, препятствующих к осуществлению внешнеэкономической политики государства. Помогает странам развивать и совершенствовать экономические отношения.

# Литература:

1. Анцелевич Г.А., Высоцкий А.Ф. «Современное международное морское право» К,1995
2. Грязнов В. «Международно-правовое регулирование воздушных перевозок// Закон 1997 №8
3. Звеков В.П. «Международное частное право» М.:НОРМА, 2000
4. Лазарев М.И. Теоретические вопросы современного морского права. М.,1995
5. Молодцов С.В. Международное морское право. М.,1993
6. Иванов Г.Г., Маковский А.Л. «Международное частное морское право» Ленинград: Судостроение, 1984

1. СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383 [↑](#footnote-ref-1)
2. СЗ РФ. 1998. № 2. Ст. 218 [↑](#footnote-ref-2)
3. А. Л. Маковского «Многосторонние международные соглашения о морском транспорте» М.: Торгово-промышленная палата СССР, 1983. [↑](#footnote-ref-3)
4. СЗ РФ. 1997. № 9. Ст. 1013; № 48. Ст. 5493. Конвенция вступила в силу для Росссийской Федерации 11 апреля 1997 г. [↑](#footnote-ref-4)
5. Под каютным багажом в Конвенции понимается багаж, который находится в каюте пассажира или иным образом находится в его владении, под его охраной или его контролем, а также, за некоторыми исключениями, багаж, который пассажир имеет в своей автомашине или на ней. [↑](#footnote-ref-5)
6. Франк, упоминаемый в Конвенции, означает единицу, содержащую 65,5 мг золота 900-й пробы (п. 1 ст. 9 Конвенции). [↑](#footnote-ref-6)
7. В. Грязнов. «Международно-правовое регулирование воздушныхперевозок» // Закон. 1997. № 8. [↑](#footnote-ref-7)
8. Бюллетень международных договоров. 1997. № 6. [↑](#footnote-ref-8)
9. В. Грязнов. «Международно-правовое регулирование воздушныхперевозок» // Закон. 1997. № 8 [↑](#footnote-ref-9)