

А. С. Касаткина

КОЛЛИЗИОННОЕ И МАТЕРИАЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

***Аннотация.** Настоящая статья посвящена рассмотрению вопроса о коллизионном и материальном регулировании международных пассажирских перевозок. В рамках настоящей статьи проводится детальный анализ национально-правового и международно-правового регулирования перевозок пассажиров на различных видах транспорта, в частности рассматриваются вопросы о классификации и типах прикрепления коллизионных норм применительно к международным пассажирским перевозкам.*

***Ключевые слова:** международное право, международное частное право, международная перевозка, пассажир, багаж, международный договор, национальное законодательство, материальное право, коллизионное право, формула прикрепления.*

Напомним, что современное международное частное право (далее – МЧП) представляет собой устойчивое единство коллизионных и материально-правовых начал, опосредующих два способа регулирования частноправовых отношений, осложненных иностранным элементом¹. Исторически основу МЧП всегда составляли коллизионные нормы, которые с юридико-технической стороны представляют собой наиболее сложные нормы, входящие в область МЧП. Совокупность таких норм, применимых для регулирования частноправовых отношений, осложненных иностранным элементом, составляет коллизионное право².

¹ См. библиографические ссылки в работе: Звеков В.П. Коллизии законов в международном частном праве. М., 2007. С. 1-10.

² См. об этом более подробно: Матвеева Т.В. Новое в российском коллизионном праве // Журнал международного частного права. 2003. №1-2; Белозерцев Е.П. Международное частное право: коллизионное регулирование. М., 2004; Толстых В.Л. Международное частное право: коллизионное регулирование. М., 2004; Звеков В.П. Указ. Соч.; Briggs A. The Conflict of Laws (Clarendon Law Series)/ Oxford, 2008; Fawcett J., Carruthers J. Cheshire, North & Fawcett Private International Law. Oxford, 2008; Hay P., Weintraub R., Borchers P. Conflict of Laws: Cases and Materials (University Casebook Series). London, 2008; Stone P. EU Private International Law: Harmonization of Laws (Elgar European Law Series). Cheltenham, 2008; Mills A. The Confluence of Public and Private International Law: Justice, Pluralism and Subsidiarity in the International Constitutional Ordering of Private Law. Cambridge, 2009.

В отношениях международного транспорта также отводится особое место коллизионным нормам. Коллизионная норма определяет право какого государства должно быть применено к конкретному транспортному частноправовому отношению, осложненному иностранным элементом. Главная особенность такой нормы заключается в том, что как отсылочная норма она не регулирует конкретные правоотношения, а лишь указывает на правовой источник, в котором они находят регламентацию.

Актуальность изучения коллизионных норм, прежде всего, связана с разнообразием транспортных отношений, осложненных иностранным элементом, которые необходимо регулировать, основываясь на коллизионные нормы МЧП. Но на практике вопрос о применимом праве вызывает у правоприменителя определенную сложность, поскольку он должен выяснить не только какая коллизионная норма подлежит применению и к праву какой страны она отсылает, но и в случае выбора иностранного права решить дело основываясь на законодательство другой страны.

Коллизионные нормы в области международных пассажирских перевозок могут быть классифицированы по различным основаниям. Так, в зависимости от источников, в которых закреплены коллизионные нормы, они делятся на нормы, закрепленные в международных источниках, и нормы, закрепленные в национальных источниках. Следует особо отметить неравномерность закрепления коллизионных норм в рамках каж-

дой из указанных групп источников. Что касается международных источников, то наиболее широко они представлены в международных договорах, регулирующих железнодорожные перевозки. Что же касается национальных источников, то здесь на первый план выдвигаются нормативные правовые акты, регулирующие морские перевозки. Так, в Кодексе торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. в редакции от 07 ноября 2011 г.³ (далее – КТМ) имеется специальная глава XXVI «Применимое право», содержащая систему коллизионных норм.

Глава XXVI КТМ «Применимое право» – это комплекс коллизионных норм, используемых для определения права, применимого к отношениям в сфере торгового мореплавания, связанным с иностранным правопорядком. Положения данной главы применяются «к отношениям, возникающим из торгового мореплавания с участием иностранных граждан или иностранных юридических лиц либо осложненным иностранным элементом, в том числе если объект гражданских прав находится за пределами Российской Федерации». Компетентное право определяется в соответствии с международными договорами РФ, российским законодательством и признаваемыми в России обычаями торгового мореплавания.

Критерий формы выражения воли законодателя позволяет классифицировать коллизионные нормы на императивные, диспозитивные и альтернативные. Императивными коллизионными нормами являются нормы, содержащие категорические предписания относительно выбора права, которые не могут быть изменены по соглашению сторон. Примером данной нормы может служить положение п. 1 ст. 419 КТМ, в соответствии с которым «в случаях, если все лица, интересы которых затронуты общей аварией, принадлежат к одному и тому же государству, применяется закон данного государства». Таким образом, в данной конкретной ситуации исключается усмотрение сторон в выборе права, напротив, закрепляется безоговорочность применения права соответствующего государства.

Диспозитивными являются коллизионные нормы, которые закрепляют общее правило о выборе права, предоставляющее сторонам транспор-

тных правоотношений возможность отказаться от него, заменив другим правилом. Отличительным признаком диспозитивной коллизионной нормы является использование в ее тексте таких словосочетаний, как «стороны могут применить...», «если иное не установлено соглашением сторон⁴». К альтернативной коллизионной норме относится норма, предусматривающая несколько вариантов выбора права для конкретного транспортного правоотношения.

В российской юридической науке было справедливо отмечено, что проблема деления правовых норм на диспозитивные и императивные – на первый взгляд, довольно элементарная и ясная – при внимательном ее анализе ставит большое число сложных теоретических и практических вопросов, затрагивающих как сферу законодательства, так и правоприменительную деятельность органов суда и арбитража. В МЧП помимо уяснения диспозитивного и императивного характера входящих в его состав коллизионных норм возникает вопрос о значении императивных норм национального законодательства при применении иностранного права, к которому отсылает коллизионная норма или соглашение сторон. При этом необходимо выяснить значение императивных норм как государства, право которого вследствие коллизионной отсылки устраняется, так и того государства, правом которого надлежит руководствоваться⁵.

Коллизионные привязки транспортных конвенций, как правило, являются императивными. А привязки, устанавливаемые внутренним правом, чаще всего носят диспозитивный характер. Особенность коллизионных норм в сфере международного транспорта заключается в подчинении основного института – договора перевозки – действию нескольких коллизионных привязок. Это обусловлено тем обстоятельством, что

⁴ См.: Международное частное право: учебник / под ред. Г. К. Дмитриевой. М.: Проспект, 2004. С. 123; Федосеева Г.К. Международное частное право: учебник. М.: Остожье, 1999. С. 62. Ерпылева Н.Ю. Международное частное право: учебник. Юрайт, 2011. С. 32. Гетьман-Павлова И.В. Международное частное право: учебник. Эксмо, 2011. С. 95.

⁵ См. об этом более подробно: Садиков О.Н. Императивные нормы в международном частном праве // Московский журнал международного права. 1992. №2. С. 71.

³ СЗ РФ. 1999. №18. Ст. 2207; СЗ РФ. 2011. №45. Ст. 6335.

пассажиры фактически следуют по территории нескольких стран, в каждой из которых подлежат выполнению различные транспортные операции: посадка пассажира, перевозка, прибытие пассажира. Подчинение этих разных «транспортных этапов» одному правопорядку не учитывало бы особенности транспортного законодательства отдельных стран и создавало неудобства при выполнении перевозочных операций⁶.

Исходя из формы коллизионной привязки коллизионные нормы можно классифицировать на односторонние и двусторонние. Данная классификация имеет важное практическое значение. Односторонняя коллизионная норма – это норма, содержащая привязку к праву определенной страны. Как правило, односторонняя коллизионная норма содержится в национальных источниках и указывает на применение права своей страны. Так, согласно п. 2 ст. 420 КТМ закреплена норма, в соответствии с которой, если столкновение судов произошло в открытом море и спор рассматривается в Российской Федерации, к возникшим отношениям применяются правила гл. XVII КТМ. Из приведенного положения следует, что привязка прямо указывает на применение российского источника, и поэтому коллизионная норма является односторонней. Что же касается двусторонней коллизионной нормой, то под ней следует понимать такую норму, привязка которой не называет право конкретного государства, а формулирует общий признак (правило), используя который можно выбрать соответствующее право. Двусторонние коллизионные нормы наиболее часто встречаются в международных конвенциях. Следует отметить, что именно применение формулы прикрепления к определенной ситуации означает выбор права того государства, которое компетентно регулировать соответствующие транспортные правоотношения, указанные в двусторонней коллизионной норме.

На сегодняшний день, каждое государство имеет свое коллизионное право, в виду чего существуют весьма разнообразные и многочисленные коллизионные привязки. Вместе с тем процесс международно-правовой унификации норм, в том числе коллизионных, применяемых при

перевозках, привел к тому, что указанные нормы строятся на общих типовых правилах. Эти правила именуются коллизионными принципами, или типами коллизионных привязок. Сложившаяся практика их применения позволяет выделить следующие специальные коллизионные привязки для отношений по перевозкам пассажиров:

- 1) закон страны отправления;
- 2) закон страны следования;
- 3) закон страны, в которой предъявлена претензия;
- 4) закон страны, в которой производится изменение договора перевозки;
- 5) закон страны места происшествия;
- 6) закон страны назначения;
- 7) закон страны, в которой рассматривается судебный спор (закон суда).

Применительно к законодательству Российской Федерации, в частности КТМ, содержит следующие общие коллизионные привязки: закон флага (п. 1 ст. 415, ст. 416); закон суда (ст. 424); закон перевозчика (п. 2 ст. 418). Субсидиарные коллизионные привязки: закон государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства одна из сторон договора (п. 2 ст. 418). Специальные коллизионные привязки: закон государства, в котором судно зарегистрировано непосредственно до смены флага (п. 2 ст. 415); закон государства, в котором судно принято к постройке или строится (п. 3 ст. 415); закон государства, в котором имущество затонуло (п. 1 ст. 417); закон государства, указанного в билете пассажира (п. 1 ст. 418); закон государства, в порту которого судно закончило рейс после аварии (п. 1 ст. 419); закон государства, на территории которого произошло столкновение судов (п. 1 ст. 420); закон государства, в котором имело место спасание (п. 1 ст. 423); закон государства регистрации ипотеки (ст. 425).

По своей форме специальные коллизионные нормы в сфере транспорта отличны от тех коллизионных норм, которые используются в МЧП, применительно к другим обязательствам. Однако это преимущественно чисто внешнее отличие обусловлено юридически-техническими особенностями договора перевозки. Закон страны отправления пассажира есть закон места заключения договора (*lex loci contractus*), закон страны, в которой производится изменение дого-

⁶ См.: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юридическая литература, 1981.

вова перевозки, есть не что иное, как закон места совершения акта (*lex loci aktus*), закон страны назначения представляет собой закон места исполнения договора (*lex loci solutionis*).

Специфической коллизионной привязкой является в сущности лишь закон страны следования. Необходимость использования этого коллизионного начала обусловлена тем, что в ходе исполнения договора перевозки пассажир должен проследовать по территории ряда стран, и некоторые условия перевозок должны соответствовать требованиям, содержащимся в законах стран следования. Ввиду различий внутреннего законодательства такая привязка может ставить клиентуру в неблагоприятное положение: условия перевозки, выполненные при отправлении, могут в дальнейшем оказаться нарушенными на дорогах транзита или назначения.

Для пассажирских перевозок важную роль играют отсылки к закону места происшествия и закону суда, на основании которых определяются условия ответственности перевозчика перед пассажиром, если они не определены в соответствующем соглашении о пассажирских перевозках. Рассмотрим более подробно каждую из выше обозначенных коллизионных привязок, а именно закон страны происхождения, закон суда, закон страны отправления, закон страны прибытия, закон страны заключения договора, закон юридического лица (перевозчика), закон флага.

Закон страны происхождения. Коллизионная привязка – закон страны происхождения означает применение права того государства, на территории которого обнаружено нарушение положений, устанавливающих требование к условиям перевозки. Так, в соответствии со ст. 19 Соглашения о международном железнодорожном пассажирском сообщении (далее – СМПС), действующее в редакции Таллиннского соглашения 1997 г.⁷,

пассажир, сдавший багаж, несет ответственность за несоблюдение установленного запрета на перевозку огнеопасных, легковоспламеняющихся, самовозгорающихся, взрывчатых, радиоактивных, едких и отравляющих веществ, огнестрельного оружия, боеприпасов, предметов, которые могут внести инфекцию или обладающих зловонным запахом; золота серебра, платины, драгоценных камней и других драгоценностей, ценных бумаг, денег, предметов искусства; животных, за указанным исключением; скоропортящихся продуктов и некоторых других. П. 3 данной статьи закрепляет положение о том, что с таким багажом в этом случае поступают в соответствии с внутренним законодательством и правилами страны, железные дороги которой обнаружили указанные нарушения.

Другой вариант применения рассматриваемой коллизионной привязки, содержащийся в СМПС, касается регулирования ситуации при несохранности багажа. Суть ее заключается в следующем. Согласно п. 9 ст. 21 СМПС, в случае обнаружения железной дорогой или пассажиром во время перевозки багажа признаков его повреждения или частичной утраты железная дорога обязана произвести проверку содержимого багажа и о результатах составить коммерческий акт. В том случае, если пассажир «не признает фактов, установленных коммерческим актом, он вправе потребовать, чтобы состояние багажа, а также причины и объем ущерба были установлены экспертизой согласно законам и правилам страны, где производится такое определение».

Закон суда. Другой важной коллизионной привязкой при международных пассажирских перевозках играет – закон суда (*lex fori*). Под данной привязкой следует понимать применение правовой системы того государства, в котором рассматривается спор в связи с международной перевозкой. Закон суда является формулой прикрепления, в соответствии с которой коллизия права решается в пользу правовой системы государства, в котором рассматривается спор в связи с международной перевозкой. Суть данной коллизионной привязки заключается в том, что компетентный суд, в который обратился истец, руководствуется правовыми источниками своей страны. Данная привязка является одной из наиболее распространенных коллизионных

⁷ Вестник Совета по железнодорожному транспорту. 1997. №1. С. 203-237. СМПС вступило в силу 01 ноября 1951 г. Таллинское соглашение вступило в силу 01 сентября 1997 г. СМПС содержит императивные унифицированные материально-правовые и коллизионные нормы. Двусторонние соглашения, отступающие от положений данного акта, считаются недействительными. СМПС устанавливает запрет выбора применимого права и иных коллизионных привязок. Применение национальных законов допустимо только по вопросам, не урегулированным в соглашении.

привязок, применяемых в транспортных правоотношениях. В частности, она закреплена в Женевской конвенции ЕЭК ООН 1973 г. о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (далее – КАПП), измененная Женевским протоколом 1978 г. к КАПП⁸ (ст. 21), в Монреальской конвенции 1999 г. для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (далее – Монреальская конвенция 1999 г.)⁹ (ст. 33, 34), в Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 г. (далее – Брюссельская конвенция 1961 г.)¹⁰ и др.

Общепризнанной сферой применения закона суда является международный гражданский процесс, в котором реализуется основополагающая концепция, согласно которой суд при рассмотрении гражданских дел с иностранным элементом руководствуется процессуальным правом своего государства. Однако, как справедливо замечает Г.К. Дмитриева, в данном случае уместнее говорить о законе суда не как о формуле прикрепления, а как об одном из принципов международно-

го гражданского процесса, поскольку в этой сфере проблема выбора права отсутствует¹¹.

Вопрос о применении процессуального права в деятельности суда по рассмотрению споров в связи с международной перевозкой пассажиров урегулирован в ряде транспортных конвенций и соглашений, в том числе в Монреальской конвенции 1999 г. Так, в п. 4 ст. 33 указывается «процедура определяется законом суда, в котором предъявлен иск».

Следует помнить, что указанием на *lex fori* Варшавская конвенция 1929 г. об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (далее – Варшавская конвенция 1929 г.)¹² и Монреальская конвенция 1999 г. однозначно не предопределяют применимого материального права, поскольку истец в соответствии со ст. 28 Варшавской конвенции 1929 г. выбирает место разрешения спора из четырех возможных вариантов, а в соответствии со ст. 33 Монреальской конвенции 1999 г. – из пяти вариантов. Следовательно, истец «практически свободен в выборе применимого материального права»¹³. Наличие в Варшавской конвенции 1929 г. ссылок на *lex fori* привело к обсуждению вопроса, как следует оценивать те проблемы, которые прямо или через указания на коллизионную привязку не урегулированы в международных договорах. В зарубежной научной литературе существует точка зрения, что судья как в случаях квалифицированного молчания (при указании на *lex fori*), так и в случаях, не урегулированных Варшавской конвенцией 1929 г. и Монреальской конвенцией 1999 г., должен применять свое материальное право¹⁴. Представляется, что такое применение

⁸ Treaty Series. Volume 1774. New York: United Nations, 2000. P. 109 – 162. КАПП вступила в силу 12 апреля 1994 г. Россия в данной конвенции не участвует. Женевский протокол к КАПП в силу не вступил.

⁹ Текст Монреальской конвенции 1999 г. в неофициальном переводе на русский язык см.: Московский журнал международного права. 2001. №1. С. 314-339. Монреальская конвенция 1999 г. вступила в силу 04 ноября 2003 г. Россия в данной конвенции не участвует, хотя подписала Заключительный акт конференции, который содержит Резолюцию, призывающую государства к скорейшей ратификации Монреальской конвенции 1999 г.. Подробнее см.: Хлестова И.О. Международная воздушная перевозка в международном частном праве // Отдельные виды обязательств в международном частном праве / Отв. ред. В.П.Звеков. М., 2008. С. 247-287; Остроумов Н.Н. Электронная форма договора международной воздушной перевозки // Закон. 2007. №7. С. 121.

¹⁰ Текст Брюссельской конвенции 1961 г. опубликован в сборнике «Многосторонние международные соглашения о морском транспорте». М., 1983. С. 109. Брюссельская конвенция 1961 г. содержит и материальные, и коллизионные нормы. Все коллизионные нормы основаны на принципе применения закона суда. Брюссельская конвенция 1961 г. имеет ограниченную сферу действия: она применяется только к международным пассажирским перевозкам (перевозкам между портами разных государств или одного государства, но с заходом в иностранный порт).

¹¹ Дмитриева Г.К. Указ. соч. С. 135.

¹² СЗ СССР. 1934. №20, отд. 2. Варшавская конвенция 1929 г. вступила в силу 13 февраля 1933 г. После ратификации для СССР настоящая конвенция вступила в силу 18 ноября 1934 г.

¹³ См. Решение Земельного суда Мюнхена от 15 июля 1975 г.: «der Klager habe praktisch freie Wahl des Sachrechts und sei einseitig begünstigt». LG Munchen, Urteil vom 15.Juli 1975. Цит. по: Dettling-Ott R. Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht. Zurich: Schulthess Polygraphischer Verlag, 1993. S. 73.

¹⁴ См., например: Riese O. Zum Warschauer Luftprivatrechtsabkommen // Zeitschrift für Ausländisches und Internationales Privatrechts. 1930. S. 244-260; Bentivoglio L.

будет способствовать общей цели конвенций – унификации. Судьи в открытых вопросах будут действовать по единому методу¹⁵.

Вместе с тем буквальное и систематическое толкование Варшавской конвенции 1929 г. и Монреальской конвенции 1999 г. говорит об ошибочности утверждения, что как при квалифицированном молчании, так и в случаях, не урегулированных в Конвенции, коллизионная проблема подлежит разрешению в соответствии с *lex fori*. Вопросы, которые судья решает в соответствии со своим материальным правом, прямо обозначены в Варшавской конвенции 1929 г. и Монреальской конвенции 1999 г. В других случаях разработчики конвенции отказываются от такого указания. Это означает, что судья отвечает на вопрос в соответствии с применимым правом, определяемым при помощи национальных коллизионных норм¹⁶. Такое решение гарантирует, что будет применено право, с которым правоотношение наиболее тесным образом связано.

Унифицированные материальные и коллизионные предписания регулируют только часть вопросов, возникающих в связи с осуществлением международной воздушной перевозки пассажира. Р. Деттлинг-Отт, к примеру, приводит следующий перечень «важнейших пробелов» Варшавской конвенции 1929 г., которые разрешаются в судебной практике в соответствии с применимым национальным правом¹⁷:

- неисполнение договора воздушной перевозки;
- правоспособность и дееспособность сторон договора международной воздушной перевозки;

- форма, действительность, прекращение договора международной воздушной перевозки;
- возможность передачи воздушно-перевозочного документа. Варшавская конвенция 1929 г. (в ред. Гаагского протокола 1955 г.) указывает в п. 3 ст. 15, что «ничто в настоящей Конвенции не препятствует передаче выданного воздушно-перевозочного документа». Этот пункт предоставляет национальному праву определить статус воздушного перевозочного документа как коносамента;
- основания ответственности воздушного перевозчика. В ст. 24 Варшавской конвенции 1929 г. и ст. 29 Монреальской конвенции 1999 г. определено, что иск об ответственности может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и пределами ответственности, которые предусмотрены конвенциями, независимо от его основания (на основании конвенций, договора, правонарушения или на любом другом основании);
- круг лиц, имеющих право предъявления требований в суде: Варшавская конвенция 1929 г. оставляет открытым вопрос, кто имеет право потребовать возмещение вреда, наступившего в результате авиационного происшествия. Спорным в практике остается прежде всего право на получение компенсаций третьими лицами;
- квалификация договора международной воздушной перевозки как безвозмездного, который осуществляется воздушным перевозчиком, не являющимся предпринимателем;
- Варшавская конвенция 1929 г. не регулирует регрессные требования. Однако Дополнительный Монреальский протокол №3 1975 г. в ст. 30А прямо указывает, что Конвенция не затрагивает вопроса возможности лица, которое выплатило компенсацию пострадавшим, предъявления регрессных требований к третьим лицам.

Э. Гимюлла дополняет данный перечень вопросом правового статуса капитана и персонала воздушного судна, а также основаниями их ответственности¹⁸.

M. Conflicts Problems in Air Law // Recueil des cours (Haagse Academie voor Internationaal Recht). 1966 – III. Tome 119 de la collection. P. 130; Sadikov O. N. Conflicts of Laws in International Transport Law // Recueil des cours (Haagse Academie voor Internationaal Recht). 1985 – I. Tome 190 de la collection. P. 249-250.

¹⁵ См.: Giemulla E., Schmid R. Kommentar zum Warschauer Abkommen, Stand 7 – München (комм. к п. 2 ст. 24).

¹⁶ См.: Ruhwedel E. Der Luftbeförderungsvertrag: 3. Auflage. – Neuwied, Kriftel, Berlin, 1998. S. 26; Dettling-Ott R. Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht. Zurich, 1993. S. 64.

¹⁷ См.: Dettling-Ott R. Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht. Zurich, 1993. S. 75-76.

¹⁸ См.: Giemulla E., Schmid R., Müller-Rostin W., Dettling-Ott R. Montrealer Übereinkommen. Internationales Lufttransportrecht. Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht.

Перечень «важнейших пробелов» в равной степени можно отнести и к Монреальской конвенции 1999 г. Таким образом, можно прийти к выводу, что при отсутствии материального или коллизионного предписания в Варшавской конвенции 1929 г. и Монреальской конвенции 1999 г. следует обратиться к нормам коллизионного права страны суда, принимающего решение по делу.

Таким образом, для международных воздушных перевозок пассажиров Варшавская конвенция 1929 г. предусматривает лишь некоторые специальные коллизионные привязки и общей коллизионной нормы не устанавливает. Наиболее важная коллизионная норма сформулирована в ст. 21 Варшавской конвенции 1929 г., согласно которой, если перевозчик докажет, что причиненный убыток был полностью или частично вызван виной потерпевшего, суд в соответствии со своим законом может полностью или частично освободить перевозчика от ответственности.

Закон суда подлежит также применению при решении следующих вопросов: о выплате пассажиру возмещения в виде периодических платежей (п. 1 ст. 22), о возмещении истцу судебных издержек по делу (п. 4 ст. 22), об исчислении срока для заявления иска к перевозчику (ст. 29).

Закон страны отправления. Коллизионная привязка, именуемая законом страны отправления, заключается в том, что в соответствии с ее названием определенные условия перевозки регулируются законодательством страны отправления (закон страны отправления пассажира).

Привязка закона страны отправления пассажира применяется в международных источниках, регулирующих их перевозки. В частности, отсылку к правовым источникам места отправления содержит СМПС. В п. 12 ст. 4 СМПС закреплено положение, согласно которому предварительная продажа проездных документов прямого международного сообщения производится согласно правилам, действующим на дороге отправления. Также СМПС регулирует порядок сдачи багажа к перевозке. П. 2 ст. 16 установлена процедура выполнения пассажиром требования по заблаговременной сдаче багажа для перевозки. СМПС закрепляет важное положение о том, что порядок

заблаговременного приема багажа от пассажира устанавливается внутренними правилами места отправления.

Закон страны прибытия. Следующая коллизионная привязка – закон страны прибытия, как и предыдущая – закон страны отправления, – относится к наиболее распространенным в практике применения. Данная коллизионная привязка заключается в регулировании порядка прибытия в пункт назначения, условий информирования о прибытии пассажира в пункт назначения. Так, данная коллизионная привязка содержится в КАПП. Речь идет о регулировании порядка сдачи и хранения багажа, не востребованного по прибытии в место назначения. В КАПП закреплено положение, согласно которому данный багаж сдается на хранение в соответствующее надежное место, перевозчик хранит его за счет пассажира, может поручить хранение третьему лицу, хранитель багажа имеет право на справедливое вознаграждение. При этом п. 3 ст. 10 КАПП указывает на то обстоятельство. Что хранение багажа регулируется, кроме того, законодательством действующим в месте сдачи багажа на хранение.

Закон страны заключения договора. Коллизионная привязка – закон страны заключения договора состоит в том, что применяется право того государства, на территории которого совершен частноправовой акт (заключение договора). В частности, данная привязка, используется при заключении договора перевозки пассажира морским транспортом. Так, п. 1 ст. 418 КТМ закрепляет следующие положения: отношения, возникающие из договора морской перевозки пассажира, регулируется законом государства, указанным в билете пассажира.

Английские авторы полагают, что применительно к международным воздушным перевозкам, следовало бы применять закон страны, где был начат первый участок полета, что во многих случаях будет применим закон места заключения договора. Однако не исключается и применение по аналогии с морским правом закона национальности воздушного судна. В практике воздушных перевозок имели место случаи, когда суды отдельных стран прибегали к использованию и других коллизионных норм. Так, французские суды применяли закон места заключения договора, суды латино-

американских стран – закон места назначения, закон суда. Новейшие исследования в этой области рекомендуют применение закона, который имеет наиболее тесную связь с договором перевозки.

Что же касается международных договоров, то в качестве примера применения рассматриваемой коллизионной привязки можно сослаться на СМПС. Так, в специальном п. 12 СМПС она сформулирована следующим образом: предварительная продажа проездных документов прямого международного сообщения производится согласно правилам, действующим на дороге отправления.

Закон юридического лица (перевозчика). Рассматриваемая коллизионная привязка – закон юридического лица (перевозчика) означает применение права того государства, которому принадлежит юридическое лицо (перевозчик). Основные вопросы, которые регулируются в рамках данной коллизионной привязки, – характер полномочий юридического лица и его ответственность в связи с осуществлением перевозки. Принадлежность государству юридического лица (перевозчика) определяется на основании таких признаков, как учреждение (регистрация), а также местопребывания органов управления или место основной производственной деятельности юридического лица. Относительно международных морских перевозок закон юридического лица (перевозчика) конкретизирован, в частности, в КТМ. Так, ст. 418 КТМ закрепляет положение, в соответствии с которым при отсутствии соглашения сторон договора морской перевозки о подлежащем применению праве отношения между ними регулируются законом государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся перевозчиком.

Теория и практика европейских стран (ФРГ, Италия, Бельгия, Швейцария) отдают предпочтение именно закону перевозчика. Итальянский юрист Бентивоглио указывает, что авиакомпании заинтересованы в создании единого правового режима для перевозок, а это в большей мере обеспечивается применением их права¹⁹. С дру-

гой стороны, пассажиры должны понимать, что, вступая в договор перевозки, они тем самым подчиняют себя правовой сфере, в которой действует перевозчик.

Закон флага (*lex flagi*). Коллизионная привязка – закон флага заключается в применении права того государства, флаг которого несет судно, используемое при осуществлении перевозок. Наиболее широко эта привязка применяется при осуществлении международных морских перевозок. В качестве примера одного из вариантов применения данной привязки можно привести положение ст. 426 КТМ, согласно которой пределы ответственности судовладельца определяются законом государства флага судна.

Представляет интерес применение рассматриваемой привязки в случае временного предоставления судну права плавать под флагом другого государства, т.е. при смене флага. В этой ситуации согласно п. 2 ст. 415 КТМ к вещным правам на судно применяется закон государства, в котором судно было зарегистрировано непосредственно до смены флага. В некоторых случаях закон флага используется как привязка к закону места совершения акта: «Закон флага морского или речного судна или закон того государства, в котором было зарегистрировано воздушное судно, применяется к юридическим фактам и действиям, совершенным на борту, если в силу своего характера они регулируются законом места их совершения» (ст. 139 Закона Румынской Республики 1992 г. №105 применительно к регулированию отношений международного частного права²⁰). Закон флага применяется для решения следующих вопросов: полномочия, компетенция, права и обязанности капитана или командира судна; договор найма членов экипажа; ответственность судовладельца или авиапредприятия за действия командира (капитана) и экипажа; обязанности членов экипажа и внутренний судовой распорядок; вещные и обеспечительные права на суда; морская ипотека, привилегии и гарантии вещного характера; формы регистрации актов, на основании которых возникают, передаются или прекращаются вещные и обеспечительные права

¹⁹ Bentivoglio L. M. Conflicts Problems in Air Law // Recueil des cours (Haagse Academie voor Internationaal Recht). 1966 – III. Tome 119 de la collection. P. 130

²⁰ Текст Закона доступен по адресу: <http://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/041301>

на суда; права кредиторов после продажи судна и погашение этих прав.

Предпринятый анализ позволяет сделать следующие выводы: во-первых, на сегодняшний день, в области международных перевозок принято большое количество международных договоров, содержащих как материально-правовые, так и коллизионно-правовые нормы. В предмет их регулирования входит широкий круг вопросов, возникающих в связи с осуществлением перевозок: регламентация обязательств перевозчика; предписания требований, предъявляемых к правоустанавливающим документам; положения о распределении убытков в случае аварии и другие.

Учитывая, что не все вопросы в области международных перевозок получили материальное регулирование, следует выделить те коллизионные принципы, которые восполняют соответствующий материальный «пробел». К ним, в частности, относятся: закон места отправления (багажа, пассажиров); закон дороги следования; закон места назначения; закон флага..... Широкое распространение в области международных перевозок получил коллизионный принцип *lex fori*, являющийся своеобразным «спасательным кругом» при регулировании любых правоотношений. Применение *lex fori* обусловлено не только национальным законодательством или связано с правоприменительной практикой государств, но и его закреплением в соответствующих международных конвенциях.

Таким образом, специфика международных перевозок порождает сложности в определении

применимого права и установлении юрисдикции. В основном данные вопросы регулируются посредством унификации материальных норм международных конвенций. Однако возникает и ряд коллизионных вопросов. Национальные законодательства большинства государств не содержат специальных коллизионных привязок в сфере международных пассажирских перевозок, поэтому применяются общие коллизионные начала: закон страны происхождения, закон суда, закон страны отправления, закон страны прибытия, закон страны заключения договора, закон юридического лица (перевозчика), закон флага.

Во-вторых, унифицированные материальные и коллизионные предписания регулируют только часть вопросов, возникающих в связи с осуществлением международной перевозки пассажиров. Для всех остальных случаев вопрос о применимом праве разрешается в соответствии с внутренними коллизионными нормами суда, рассматривающего дело по существу.

Также необходимо отметить, что в процессе осуществления международных пассажирских перевозок могут возникать отношения, уже непосредственно не связанные с перемещением пассажиров, но имеющие далеко не последнее к ним отношение. Речь идет о тех ситуациях, при которых во время осуществления перевозок причиняется вред здоровью пассажира или наносится ущерб его имуществу и возникают деликтные обязательства. В таких случаях коллизионное регулирование может быть дифференцированным: к международным перевозкам будут применяться одни коллизионные нормы, к деликтным правоотношениям – другие.

Библиография

1. Белозерцев Е.П. Международное частное право: коллизионное регулирование. М., 2004;
2. Гетьман-Павлова И.В. Международное частное право: учебник. Эксмо, 2011;
3. Ерпылева Н.Ю. Международное частное право: учебник. Юрайт, 2011;
4. Звеков В.П. Коллизии законов в международном частном праве. М., 2007;
5. Матвеева Т.В. Новое в российском коллизионном праве // Журнал международного частного права. 2003. №1-2;
6. Международное частное право: учебник / под ред. Г. К. Дмитриевой. М.: Проспект, 2004;
7. Остроумов Н.Н. Электронная форма договора международной воздушной перевозки // Закон. 2007. №7;

8. Садиков О.Н. Императивные нормы в международном частном праве // Московский журнал международного права. 1992. №2;
9. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юридическая литература, 1981;
10. Толстых В.Л. Международное частное право: коллизийное регулирование. М., 2004;
11. Федосеева Г.К. Международное частное право: учебник. М.: Остожье, 1999;
12. Хлестова И.О. Международная воздушная перевозка в международном частном праве // Отдельные виды обязательств в международном частном праве / Отв. ред. В.П.Звеков. М., 2008;
13. Bentivoglio L. M. Conflicts Problems in Air Law // Recueil des cours (Haagse Academie voor Internationaal Recht). 1966 – III. Tome 119 de la collection;
14. Briggs A. The Conflict of Laws (Clarendon Law Series)/ Oxford, 2008;
15. Dettling-Ott R. Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht. Zurich: Schulthess Polygraphischer Verlag, 1993;
16. Fawcett J., Carruthers J. Cheshire, North & Fawcett Private International Law. Oxford, 2008;
17. Giumulla E., Schmid R., Muller-Rostin W., Dettling-Ott R. Montrealer Ubereinkommen. Internationales Luft-transportrecht. Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht. Band 3. Einschlie Blich 24. Aktualisierung (AL) August 2004. – Einleitung, Rnd. 41;
18. Hay P., Weintraub R., Borchers P. Conflict of Laws: Cases and Materials (University Casebook Series). London, 2008; Stone P. EU Private International Law: Harmonization of Laws (Elgar European Law Series). Cheltenham, 2008;
19. Mills A. The Confluence of Public and Private International Law: Justice, Pluralism and Subsidiarity in the International Constitutional Ordering of Private Law. Cambridge, 2009;
20. Riese O. Zum Warschauer Luftprivatrechtsabkommen // Zeitschrift fur Auslandsches und Internationales Privatrechts. 1930;
21. Ruhwedel E. Der Luftbeforderung svertrag: 3. Auf lage. – Neuwied, Krif tel, Berlin, 1998;
22. Sadikov O. N. Conflicts of Laws in International Transport Law // Recueil descours (Haagse Academie voor Internationaal Recht). 1985 – I. Tome 190 de la collection.

References (transliteration)

1. Belozertsev E.P. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: kollizionnoe regulirovanie. M., 2004;
2. Get'man-Pavlova I.V. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: uchebnik. Eksmo, 2011;
3. Erpyleva N.Yu. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: uchebnik. Yurayt, 2011;
4. Zvekov V.P. Kollizii zakonov v mezhdunarodnom chastnom prave. M., 2007;
5. Matveeva T.V. Novoe v rossiyskom kollizionnom prave // Zhurnal mezhdunarodnogo chastnogo prava. 2003. №1-2;
6. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: uchebnik / pod red. G. K. Dmitrievoy. M.: Prospekt, 2004;
7. Ostroumov N.N. Elektronnaya forma dogovora mezhdunarodnoy vozdushnoy perevozki // Zakon. 2007. №7;
8. Sadikov O.N. Imperativnye normy v mezhdunarodnom chastnom prave // Moskovskiy zhurnal mezhdunarodnogo prava. 1992. №2;
9. Sadikov O.N. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh perevozok. M.: Yuridicheskaya literatura, 1981;
10. Tolstykh V.L. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: kollizionnoe regulirovanie. M., 2004;
11. Fedoseeva G.K. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: uchebnik. M.: Ostozh'e, 1999;
12. Khlestova I.O. Mezhdunarodnaya vozdushnaya perevozka v mezhdunarodnom chastnom prave // Otdel'nye vidy obyazatel'stv v mezhdunarodnom chastnom prave / Otv. red. V.P.Zvekov. M., 2008;
13. Bentivoglio L. M. Conflicts Problems in Air Law // Recueil des cours (Haagse Academie voor Internationaal Recht). 1966 – III. Tome 119 de la collection;
14. Briggs A. The Conflict of Laws (Clarendon Law Series)/ Oxford, 2008;

15. Dettling-Ott R. Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht. Zurich: Schulthess Polygraphischer Verlag, 1993;
16. Fawcett J., Carruthers J. Cheshire, North & Fawcett Private International Law. Oxford, 2008;
17. Giumulla E., Schmid R., Muller-Rostin W., Dettling-Ott R. Montrealer Ubereinkommen. Internationales Luft-transportrecht. Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht. Band 3. Einschlie Blich 24. Aktualisierung (AL) August 2004. – Einleitung, Rnd. 41;
18. Hay P., Weintraub R., Borchers P. Conflict of Laws: Cases and Materials (University Casebook Series). London, 2008; Stone P. EU Private International Law: Harmonization of Laws (Elgar European Law Series). Cheltenham, 2008;
19. Mills A. The Confluence of Public and Private International Law: Justice, Pluralism and Subsidiarity in the International Constitutional Ordering of Private Law. Cambridge, 2009;
20. Riese O. Zum Warschauer Luftprivatrechtsabkommen // Zeitschrift fur Auslandsches und Internationales Privatrechts. 1930;
21. Ruhwedel E. Der Luftbeforderung svertrag: 3. Auf lage. – Neuwied, Krif tel, Berlin, 1998;
22. Sadikov O. N. Conflicts of Laws in International Transport Law // Recueil descours (Haagse Academie voor Internationaal Recht). 1985 – I. Tome 190 de la collection.