

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ЧАСТНО-ПРАВОВЫЕ И ПУБЛИЧНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ

Дробышевская К. В., Национальный центр законодательства и правовых исследований

Транспортное перемещение грузов между двумя и более государствами на условиях, определенных международными договорами, представляет собой международную перевозку. Правовой режим международной перевозки (как вторичной внешнеэкономической сделки) независимо от вида транспорта, характеризуется публично-правовым и частно-правовым регулированием посредством сочетания двух разносистемных источников: международных договоров и национального законодательства. В настоящее время устоялся принцип, согласно которому международные перевозки регулируются преимущественно международно-правовыми средствами, а национальное право применяется лишь по вопросам, не урегулированным международными источниками. Правовой статус транспортной среды определяется нормами публично-правового характера, а непосредственно сама организация перевозки имеет частно-правовой характер регулирования. В. Н. Гречуха выделяет три группы взаимодействующих и взаимосвязанных между собой правовых норм, комплексно регулирующих международные перевозки.

I. Правовые нормы, регулирующие международные транспортные частно-правовые отношения (отношения, вытекающие из транспортных условий договоров международной купли-продажи). К ним относятся договорные отношения по перевозке грузов, отношения, обусловленные международными перевозками пассажиров и багажа, отношения по транспортно-экспедиционному обеспечению международных перевозок и отношения, складывающиеся в связи с транспортным страхованием при осуществлении перевозок.

II. Правовые нормы, регулирующие международные публичные отношения, отражающие отдельные аспекты транспортной деятельности: отношения между государствами по поводу установления международных сообщений, возможности свободно передвижения иностранных перевозчиков по территории суверенных государств, использования Мирового океана, международного воздушного пространства, международных рек и каналов, отношения, которые возникают в связи с участием государств в международных организациях, занимающихся вопросами подготовки проектов международных транспортных договоров, транспортных регламентов, правил перевозок пассажиров и грузов, оказания помощи транспортным организациям в осуществлении международных перевозок.

III. Правовые нормы, регулирующие международные административно-правовые транспортные отношения. Это группа отношений, возникающих между участниками международных перевозок по эксплуатации транспорта и транспортных артерий в процессе осуществления международных перевозок; отношения, связанные с соблюдением таможенного режима, с финансовыми расчетами в связи с налогами, сборами и пошлинами при международных перевозках.

Последняя группа выделена в самостоятельную группу норм согласно источникам правового регулирования, в число которых, помимо международных соглашений, входят национальные нормативные правовые акты публичного права.

Несмотря на то, что вид транспорта определяет специфику правового регулирования того или иного вида международной перевозки, есть ряд ключевых положений, которые носят общий характер для всех видов международной перевозки. Стороны по договору международной перевозки заведомо поставлены в рамки, определенные императивными требованиями соответствующих международных договоров, которые в той или иной степени ограничивают автономию воли сторон в формулировании договорных условий. Эти положения касаются: 1) формы договора, 2) тарифов на международную перевозку, 3) предельных сроков доставки грузов, 4) ответственности перевозчи-

ка, распределения бремени доказывания вины, оснований освобождения от ответственности перевозчика и установления пределов ответственности, 5) сроков исковой давности, 6) приоритета претензионного порядка урегулирования споров.

Заключение договора международной перевозки подтверждается транспортным (перевозочным) документом, составляемым на основе международных источников правового регулирования — накладная СМГС, накладная КДПГ/*CMR waybill*, коносамент, воздушно-перевозочный документ и т. п. Транспортные конвенции по-разному регулируют содержание перевозочных документов. Например, вопросы содержания накладной очень тщательно проработаны в СМГС, вплоть до утверждения ее формы (прил. 12.1-12.4 к СМГС), Конвенция *CMR* определяет перечень обязательных и факультативных условий, которые должны содержать накладная (ст. 6 Конвенции). Коносамент же не имеет жестко установленной формы, определен лишь перечень его реквизитов.

Ответственность перевозчика базируется на принципе презумпции вины — он должен доказать отсутствие вины. Ответственность перевозчика ограничивается определенным размером, предусмотренным международными договорами.

Унификация правового регулирования международных перевозок получила широкое распространение. Российский ученый О. Н. Садиков отмечает, что активное развитие международных связей и широкое использование в связи с этим различных видов транспорта требуют от государств общих решений в области перевозок. Желательным становится принятие на себя странами определенных международно-правовых обязательств в отношении порядка осуществления транспортировки грузов и людей. Отсутствие таких обязательств создает неопределенность в вопросах межгосударственных связей и может порождать трудности в деятельности международного транспорта. Потребность в унификации законодательств в сфере международных перевозок объясняется необходимостью устранить излишние барьеры на пути международных транспортных сообщений. Факторами, способствующими возникновению и развитию унификации в сфере международных перевозок, можно назвать развитие многостороннего и двустороннего сотрудничества между государствами в области международных связей; необходимость устранения противоречий между потребностями в установлении единообразных условий международных перевозок и множественностью внутригосударственных способов регулирования международных перевозок; потребность в единообразном применении правил международных перевозок перевозчиками и судебными органами разных государств при разрешении споров между перевозчиками и пассажирами; неэффективность разрешения сложных вопросов, касающихся перевозок, коллизионным методом; потребность в унифицированном режиме международных перевозок; необходимость обеспечения имущественных прав и интересов пассажиров и возмещения вреда, причиненного их жизни и здоровью и багажу при осуществлении международных перевозок.

О НЕКОТОРЫХ РАЗЛИЧИЯХ В ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ЭКСПРОПРИАЦИИ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВАХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Зеньков А. В., Белорусский государственный университет

Изучение правового регулирования экспроприации как принудительного возмездного изъятия государством имущества, принадлежащего частным лицам, и эквивалентных такому изъятию мер, неминуемо порождает вопрос о соотношении соответствующих норм национального законодательства с конституционными гарантиями неприкосновенности частной собственности. При этом анализ положений законодательства, регламентирующих вопросы экспроприации, в сравнении с нормами Основного закона позволяет выделить ряд особенностей в национальном правовом регулировании.