



*На правах рукописи*

*Касаткина Александра Сергеевна*

**ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ  
ПАССАЖИРА И БАГАЖА  
В МЕЖДУНАРОДНОМ ЧАСТНОМ ПРАВЕ**

Специальность 12.00.03 —  
Гражданское право; предпринимательское право;  
семейное право; международное частное право

Автореферат  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Москва — 2013

Работа выполнена в Федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Национальный исследовательский университет “Высшая школа экономики”».

**Научный руководитель:** доктор юридических наук, профессор  
Ерпылева Наталия Юрьевна

**Официальные оппоненты:** Канашевский Владимир Александрович,  
доктор юридических наук, ФГБОУ ВПО  
«Московский государственный юридический университет имени О. Е. Кутафина (МГЮА)», профессор кафедры международного частного права

Попова Антонина Васильевна,  
кандидат юридических наук, доцент, ФГБОУ  
ВПО «Российская академия правосудия»,  
заместитель заведующего кафедрой международного права

**Ведущая организация:** ФГБОУ ВПО «Дипломатическая академия  
Министерства иностранных дел Российской Федерации»

Защита состоится 30 мая 2013 года в \_\_\_\_\_ часов на заседании диссертационного совета Д 229.001.01, созданного на базе ФГБОУ ВПО «Российская правовая академия Министерства юстиции Российской Федерации», по адресу: 117638, г. Москва, ул. Азовская, д. 2, корп. 1, зал заседаний диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГБОУ ВПО «Российская правовая академия Министерства юстиции Российской Федерации».

Автореферат разослан «\_\_\_\_\_» апреля 2013 года.

Ученый секретарь диссертационного совета  
доктор юридических наук, доцент

Ю. Л. Смирникова

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** В настоящее время перевозка пассажиров и багажа занимает значительное место в деятельности транспортных организаций. Следует учитывать, что всеобъемлющий характер перемещения пассажиров и багажа требует подробной регламентации договорно-документационного обеспечения перевозок и четкого регулирования как правового статуса сторон договора, так и оперативного разрешения спорных ситуаций, возникающих между ними при перевозках. Расширение и интенсивность разнообразных международных связей, охватывающих действительно весь мир, закономерно влекут за собой неуклонный рост числа заключаемых договоров международной перевозки пассажира и багажа (на различных видах транспорта), а также развитие практики его регулирования и правоприменения, что объективно усиливает актуальность рассмотрения вышеуказанного явления как особого предмета исследования.

Ввиду вышеизложенного система правового регулирования договора международной перевозки пассажира и багажа в целом (на различных видах транспорта) представляет собой специальный предмет для всестороннего научного анализа, причем в рассмотрении нуждается как цивилистический блок правовых проблем регламентации договоров международной перевозки, так и подход к ним с точки зрения международного частного права (далее — МЧП) вообще, а не только их так называемая международно-правовая составляющая. Указанные обстоятельства, а также необходимая вовлеченность в транспортный процесс всех стран мира свидетельствуют о несомненной актуальности, научной и практической значимости исследования вопроса о договоре перевозки пассажира и багажа в МЧП.

**Целью диссертационного исследования** выступает комплексный анализ договора перевозки пассажира и багажа в МЧП, в частности аспектов, включающих положения о форме и содержании договора международной перевозки пассажира и багажа, системе его регулирования, ответственность сторон по договору международной перевозки пассажира и багажа, судебные формы защиты прав пассажира применительно к исполнению договора международной перевозки пассажира и багажа, а также коллизионное регулирование договора международной перевозки пассажира и багажа.

Достижение указанной цели определило постановку и решение следующих **задач**:

- конструирование нормативно-правовой основы регулирования договора международной перевозки пассажира и багажа и ее составляющих — международного соглашения и национально-правового акта как взаимосвязанных и взаимно влияющих друг на друга источников правового регулирования международной перевозки пассажира и багажа (на различных видах транспорта);

- исследование понятия «международная перевозка пассажира и багажа»; классификация международных перевозок пассажира и багажа;

- выявление правовой природы договора международной перевозки пассажира и багажа;

- исследование категорий «форма, порядок заключения и содержание договора международной перевозки пассажира» и «форма, порядок заключения и содержание договора международной перевозки багажа», исследование особенностей формы и содержания договоров с учетом отличительных признаков и характерных черт на основе российского гражданского права и МЧП;

- исследование коллизионно-правовых и материально-правовых аспектов международной перевозки пассажира и багажа;

- комплексный анализ вопросов ответственности и судебных форм защиты прав пассажира применительно к исполнению договора международной перевозки пассажира и багажа; установление иерархии применимых национальных и международно-правовых коллизионных и материально-правовых норм.

**Объектом диссертационного исследования** выступают общественные отношения в сфере осуществления и исполнения договора международной перевозки пассажира и багажа и оказания услуг на различных видах транспорта, связанных с выполнением перевозок такого рода.

**Предметом диссертационного исследования** являются нормы гражданского законодательства и нормативные правовые акты, относящиеся к МЧП РФ и других государств, положения международных договоров, которые касаются межгосударственного сотрудничества в области установления прав и обязанностей, возникающих у пассажира и перевозчика в рамках заключения и исполнения договора международной перевозки пассажира и багажа, а также ответственности за несоблюдение условий такого договора. В предмет исследования входят практика судебной защиты прав пассажира по спорам, обусловленным договорами международной перевозки пассажиров и багажа на различных видах транспорта; анализ разнообразия существующих

в российском и зарубежном правоведении подходов к системе, содержанию и различным видам транспортных договоров и обязательств, критериев внешнеэкономических и международных сделок.

**Степень научной разработанности проблемы.** За последние десятилетия отечественная юридическая литература пополнилась рядом трудов, в которых освещаются как общие, так и специальные аспекты проблематики, касающейся частноправовых вопросов договорных отношений, в том числе в сфере транспортных услуг. При разработке теоретических аспектов и практических рекомендаций, относящихся к теме, диссертант опирался на работы отечественных и зарубежных ученых, имеющие значение для изучения и решения исследуемого круга проблем, а также на труды дореволюционных авторов. Несмотря на наличие солидной теоретической базы, послужившей основой для данного диссертационного исследования, необходимо подчеркнуть, что подход к изучению договоров международной перевозки в целом и договора международной перевозки пассажира и багажа (на различных видах транспорта) в аспекте МЧП предпринимался сугубо с позиций анализа норм международных соглашений, действующих в данной области. Публикаций, посвященных коллизионному направлению в регулировании отношений по международной перевозке пассажиров и багажа, очень мало.

Вопросам правового регулирования частноправовых сделок, включая сделки в МЧП, и договорных отношений, включая и отношения по перевозке с учетом последних тенденций в изменении российского законодательства, посвящали свои работы, правда, в весьма различной степени, и современные авторы: Т. Е. Абова, О. И. Аксаментов, Л. П. Ануфриева, Л. В. Багров, П. И. Бажан, А. А. Баталов, В. А. Белов, В. Д. Бордунов, М. И. Брагинский, А. Н. Верещагин, Н. Г. Вилкова, В. В. Витрянский, А. В. Выгодянский, С. З. Гасымов, В. Н. Гречуха, А. Д. Грюнвег, В. А. Егиазаров, Б. П. Елисеев, Н. Ю. Ерпылева, В. В. Залесский, В. П. Звекон, Н. С. Игнатова, М. Н. Илюшина, А. О. Иншакова, В. А. Канашевский, Н. С. Ковалевская, А. С. Кокин, Л. А. Лунц, А. Л. Маковский, Ю. Н. Малеев, Д. А. Медведев, В. В. Молчанов, Н. Н. Остроумов, П. В. Ремишевский, Г. П. Савичев, О. Н. Садиков, С. В. Саркисов, В. М. Сенчило, И. В. Спирин, Д. П. Стригунова, Е. А. Суханов, Л. А. Гальцева, К. В. Холопов, А. А. Щурова и др.

Обращает на себя внимание и тот факт, что имеющиеся диссертационные исследования как в области международного транспортного права, так и в сфере российского транспортного права в основном

тяготеют к анализу отдельных транспортных обязательств, но не к комплексному анализу пассажирских перевозок на различных видах транспорта. В то же время бурное поступательное развитие науки и техники, усложнение международных перевозок, появление новых подходов к регулированию и непосредственно самих международно-правовых актов сделали актуальным с учетом действия современных тенденций рассмотрение предмета, сущности и системы правового регулирования договора международной перевозки пассажира и багажа в его целостности и единстве с позиций МЧП.

**Методологическую основу исследования** составили общенаучные и специальные методы познания предмета, традиционно относящиеся к методологическому аппарату юридической науки: диалектико-материалистический, историко-ретроспективный, метод системного анализа; формально-логический и формально-юридический, сравнительного правоведения; методы научного абстрагирования, аксиоматизации, теоретического моделирования, аналогии, экстраполяции, конкретно-социологического и прогностического исследования. Особое значение для методологии диссертационного исследования имели принципы логической определенности, системности и всесторонности, составляющие предметное содержание применяемых методов.

**Теоретическая основа исследования** представлена работами отечественных правоведов в области общей теории права и гражданского права: Т. Е. Абовой, М. М. Агаркова, С. С. Алексеева, С. Н. Браутуся, А. М. Васильева, А. Б. Венгерова, Б. П. Елисеева, О. С. Иоффе, О. Э. Лейста, Р. З. Лившица, Г. В. Мальцева, М. Н. Марченко, В. П. Монолина, Г. С. Остроумова, А. С. Пиголкина, О. Н. Садикова, Е. А. Суханова, Р. О. Халфиной, В. Ф. Яковлева и др. Для исследования роли международно-правовых соглашений в регулировании договоров международной перевозки и общих положений гражданского права и МЧП были использованы труды советских и российских юристов-международников: Л. П. Ануфриевой, А. А. Баталова, М. М. Богуславского, В. Д. Бордунова, В. Г. Буткевича, Г. М. Вельяминова, Л. Н. Галенской, И. В. Гетьман-Павловой, В. Э. Грабаря, В. Н. Гречухи, В. Н. Дурденевского, Н. Ю. Ерпылевой, Н. В. Захаровой, В. П. Звезкова, Г. В. Игнатенко, В. А. Канашевского, А. С. Кокина, С. Б. Крылова, М. И. Кузнецова, Л. А. Лунца, Н. И. Марышевой, Н. В. Миронова, Р. А. Мюллерсона, Т. Н. Нешатаевой, Н. Н. Остроумова, Е. Т. Усенко, Г. Ю. Федосеевой и др. Привлекались также зарубежные исследования, в которых затрагивались общие понятия МЧП и конкретные вопросы меж-

дународной перевозки на различных видах транспорта, таких авторов, как Л. Векаш, П. Винклер фон Моренфельс, П. Гийо, И. Дерэн, В. Езе, М. Иссад, М. Келлер, Х. Кетц, Дж. Колльер, М. Коппенол-Ляфорс, Дж. Кордеро Мосс, Х. Кох, В. Кутиков, П. Лялив, У. Магнус, Ф. Мадл, П. Майе, П. Норт, Л. Раапе, Л. Рецеи, Ч. Санфилиппо, К. Сир, Т. Хартли, К. Цвайгерт, Б. Ченг, Дж. Чешир, Х. Шак и др.

**Нормативную основу исследования** составили международные договоры, действующие национально-правовые акты РФ и ряда зарубежных стран, которые регулируют общественные отношения в сфере международных перевозок пассажиров и багажа на различных видах транспорта.

Применительно к национально-правовому регулированию РФ в нормативную базу диссертационной работы вошли источники, представляющие собой достаточно разветвленную систему, которые в зависимости от предмета регулирования можно разделить на три группы. Первую группу составляют источники, закрепляющие общие правовые принципы и институты, которые применимы и к международным перевозкам. К ним относятся прежде всего Конституция РФ, закрепляющая положение о признании общепризнанных принципов и норм международного права и международных договоров РФ составной частью ее правовой системы, принципы свободы передвижения граждан, выезда за пределы РФ и беспрепятственного возвращения в Российскую Федерацию, свободного перемещения товаров и услуг.

В число источников входит также и российское гражданское законодательство: ч. 1 ГК РФ, регулирующая общие положения о договоре, его заключении, изменении и исполнении, о гражданско-правовой ответственности при неисполнении или ненадлежащем исполнении договорных обязательств; ч. 2 ГК РФ, содержащая специальное регулирование обязательств по перевозке грузов, пассажиров и багажа применительно ко всем видам транспорта, включая автомобильный, морской, воздушный, внутренневодный и железнодорожный.

Ко второй группе источников, которые были использованы в данной работе, относятся в первую очередь транспортные законы — главным образом, транспортные кодексы и уставы. В частности, в «Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации» (утвержденном Федеральным законом от 10.01.2003 № 18-ФЗ, далее — УЖТ) перевозке пассажиров посвящена гл. VI; в «Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ —



гл. IX; в «Воздушном кодексе Российской Федерации» от 19.03.1997 № 60-ФЗ — гл. XV; в «Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 № 24-ФЗ — гл. XIII; в «Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (утвержденном Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ, далее — УАТ) — разд. IV.

Третья группа внутренних нормативных правовых актов, регулирующих международные перевозки, представлена значительным количеством документов различной юридической силы. Это и законы, и подзаконные нормативные источники. В частности, диссертантом был рассмотрен Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» с последующими изменениями и др.

Кроме того, при подготовке данной работы автором был проанализирован широкий круг международных транспортных договоров. Основным видом источников этой группы являются конвенции. В отдельных случаях ими могут быть соглашения. Так, в области автомобильных перевозок и перевозок речным транспортом это конвенции о договоре перевозки: Женевская конвенция Европейской экономической комиссии ООН 1973 г. о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (далее — КАПП), измененная Женевским протоколом 1978 г. к КАПП; Бишкекская конвенция СНГ 1997 г. о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа. Относительно морского и внутренневодного транспорта — Афинская конвенция 1974 г. о перевозке морем пассажиров и их багажа, измененная Лондонским протоколом 1976 г., Лондонским протоколом 1990 г. и Лондонским протоколом 2002 г.; Брюссельская конвенция 1961 г. об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем; Женевская конвенция 1976 г. о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (далее — КППВ).

На воздушном транспорте действуют конвенции о правилах перевозки: Варшавская конвенция 1929 г. об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, измененная Гаагским протоколом 1955 г., Гватемальским протоколом 1971 г., Монреальскими протоколами № 1–4 1975 г.; Монреальская конвенция 1999 г. для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. На железнодорожном транспорте в работе были рассмотрены Бернская конвенция 1980 г., касающаяся международных железно-

дорожных перевозок; Соглашение о международном железнодорожном пассажирском сообщении 1951 г. в ред. Таллинского соглашения 1997 г.

В ходе проведения исследования диссертантом использованы также нормативные правовые акты некоторых стран СНГ, других иностранных государств, в том числе США, Японии, государств — членов Европейского союза, регламентирующие заключение, исполнение и ответственность сторон по договору международной перевозки пассажира и багажа.

**Эмпирическую основу исследования** составляет практика судебной защиты прав пассажира по спорам, обусловленным договорами международной перевозки пассажира и багажа на различных видах транспорта. В диссертации подвергнуты анализу дела, рассмотренные российскими судами различных инстанций, в том числе опубликованные, а также судебные разбирательства по спорам, связанным с нарушением одной из сторон обязательств по договору международной перевозки пассажира и багажа на различных видах транспорта. В эмпирическую базу диссертационного исследования включается и зарубежная судебная практика.

**Научная новизна исследования** заключается в том, что оно представляет собой первую диссертационную работу, специально посвященную комплексному анализу договора перевозки пассажира и багажа на различных видах транспорта, рассмотренному через призму МЧП. В диссертации выявлены основные проблемы понятийного аппарата, относящегося к договору международной перевозки пассажира и багажа, которые существуют в рамках соответствующих разделов гражданского права и МЧП; установлены сущность, отличительные признаки формы и содержания договора международной перевозки пассажира и багажа с позиции МЧП; проанализировано коллизионное и материальное регулирование международных пассажирских перевозок, а также рассмотрены вопросы ответственности и способы защиты прав пассажира при международных перевозках пассажира и багажа.

Работа направлена на создание целостной концепции системы регулирования при международных перевозках пассажира и багажа на различных видах транспорта, позволившей выявить ряд существенных недостатков как в уже устоявшихся позициях, закрепленных в действующих нормативных правовых актах, так и в относительно недавно введенных новеллах регулирования, а также позволившей определить

основные направления его совершенствования, прежде всего, с помощью надлежащего учета взаимодействия международно-правового и национально-правового регулирования договорных отношений по международной перевозке пассажиров и багажа. В связи с этим автором предпринят комплексный анализ такой первостепенной сферы правового регулирования, как защита прав и интересов пассажира при международных перевозках пассажира и багажа, а также совместимость закрепленных в национальном праве РФ подходов с единством всей системы регулирования договора международной перевозки пассажира и багажа, включающей международно-правовую составляющую.

**В результате проведенного исследования на защиту выносятся следующие новые или содержащие элементы новизны положения:**

1. Сформулировано понятие категории «международная перевозка пассажиров». Под международной перевозкой пассажиров следует понимать такую перевозку, при которой пассажиры пересекают границу государства и перемещаются через территорию более чем одного государства. В этой связи трудно согласиться с определением международной перевозки, существующим в науке МЧП и гласящим, что международная перевозка — это перевозка между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями. Данное определение будет справедливо только для части международных перевозок, хотя и достаточно значительной. В ряде случаев международная перевозка не подчиняется международным соглашениям государств, через территорию которых такая перевозка производится, однако при этом она не перестает быть международной, поскольку пассажир перемещается через территорию нескольких государств. При отсутствии международных соглашений, участником которых являются эти государства, перевозка подчиняется национальному законодательству в соответствии с подлежащими применению коллизионными нормами.

2. Юридическая квалификация договора международной перевозки пассажира и багажа различными видами транспорта характеризуется известным «расщеплением»: его можно обозначить как внешне-экономическую сделку лишь с позиции одной стороны — перевозчика. Именно он осуществляет предпринимательские действия, оказывая услуги пассажиру, который, в свою очередь, выступает в качестве потребителя услуги и не ведет коммерческой деятельности. Реализация коммерческих операций лежит целиком на плечах перевозчика (связанных с ним других транспортных организаций), но никак не на пас-

сажире. В договорных отношениях сторон налицо лишь одно коммерческое предприятие, причем далеко не обязательно оно должно находиться в стране иной, нежели государство, с которым связан пассажир. Более того, в большинстве случаев пассажир заключает договор перевозки как раз с тем перевозчиком, который имеет свое коммерческое предприятие именно в его стране, т. е. в государстве постоянного местожительства пассажира. Следовательно, договор международной перевозки пассажира и багажа лишь для перевозчика подпадает под определение внешнеэкономической сделки, поэтому более точной представляется квалификация договора международной перевозки как международной сделки, осуществляемой в рамках трансграничного хозяйственного оборота.

3. Современное международное регулирование исходит из необходимости юридического единообразия в обеспечении защиты интересов потребителей при международных перевозках пассажиров и багажа на различных видах транспорта, а также справедливой компенсации на основе принципа полноты возмещения убытков, формирующего компенсаторно-восстановительную функцию частного права. Данный принцип должен гармонично сочетаться с установлением пределов ответственности перевозчика при международных перевозках пассажиров и багажа. Инструментом такой гармонизации может выступать повышение пределов ответственности перевозчика в международных соглашениях и введение двухуровневой системы ответственности перевозчика, позволяющей сочетать объективную и виновную ответственность. Принцип полноты возмещения убытков означает получение результата, в наибольшей степени отвечающего интересам пассажира как слабой стороны в договоре.

4. Унификация материально-правовых норм, регулирующих международную перевозку пассажиров и багажа на различных видах транспорта, преодолела множественность различий в транспортной документации, требованиях к билетам и багажным квитанциям, способах возмещения ущерба, порядке предъявления претензий по перевозке, разрешении споров между перевозчиком и пассажиром. Однако унификации подверглась лишь часть правил международных перевозок. Заключение и исполнение договора международной перевозки пассажира и багажа по-прежнему регулируется коллизионными нормами МЧП и определяемым в соответствии с ними национальным законодательством. Следовательно, национально-правовые нормы, регулирующие перевозки пассажиров и багажа на различных видах транспорта, должны быть сформулированы как можно более детально. Например, на морском виде транспорта в действующем

российском законодательстве отсутствует указание на основания, при которых международная морская перевозка пассажиров может быть временно приостановлена без прекращения действия соответствующего договора.

5. В интересах пассажира выбрать подлежащее применению право, наиболее благоприятное для защиты его имущественных прав. Однако реализация принципа автономии воли сторон в международных транспортных обязательствах должна быть ограничена тесной связью такого обязательства с правом конкретного государства. В связи с этим автором предлагается дополнить разд. VI части 3 ГК РФ статьей об автономии воли сторон договора перевозки пассажиров, содержащей альтернативную коллизионную привязку: «стороны могут выбирать в качестве права, подлежащего применению, только право страны, где: имеет постоянное местожительство пассажир; имеет постоянное местожительство перевозчик; имеет местонахождение основное коммерческое предприятие перевозчика; находится место отправления транспортного средства; находится место назначения транспортного средства. При отсутствии выбора права подлежащим применению к договору перевозки пассажира является право страны, где имеет постоянное местожительство пассажир при условии, что место отправления транспортного средства также находится в этой стране. Если данное условие не выполняется, то применяется право страны, где имеет постоянное местожительство перевозчик, или имеет местонахождение основное коммерческое предприятие перевозчика, или имеет местонахождение коммерческое предприятие перевозчика, посредством которого был заключен договор перевозки пассажира и багажа. Если при отсутствии выбора права из всех обстоятельств дела вытекает, что договор имеет явно более тесные связи с другой страной, чем та, которая указана в соответствующих нормах, то применяется право этой другой страны».

6. В интересах пассажира выбрать юрисдикционный орган (суд), более удобный для себя, а не для перевозчика (транспортной организации). Отсутствие выбора суда может означать для пассажира возникновение реальной проблемы при необходимости проведения судебного разбирательства спора. Если суд, рассматривающий спор, будет находиться вне местожительства пассажира, у последнего возникнут дополнительные издержки, связанные с разбирательством спора. Чем больше издержки, связанные с рассмотрением спора, тем меньше у пассажира как потребителя транспортных услуг стимулов к тому, чтобы довести разбирательство до конца. Предлагается дополнить гл. 44 ГПК РФ нормами об альтернативной судебной юрисдикции применительно к международным перевозкам пассажиров и багажа с одновременной элиминацией норм об исключительной подсуд-

ности в отношении данной категории споров. В этом случае судебное разбирательство (по выбору пассажира) может проводиться в государстве, на территории которого: имеет постоянное местожительство пассажир и находится место отправления транспортного средства; имеет постоянное местожительство перевозчик; имеет местонахождение основное коммерческое предприятие перевозчика; имеет местонахождение коммерческое предприятие перевозчика, посредством которого был заключен договор перевозки пассажира и багажа; находится место назначения транспортного средства.

#### **Теоретическая и практическая значимость исследования.**

Сформулированные в диссертации выводы и предложения углубляют теоретическую разработку правовых проблем договора международной перевозки пассажира и багажа на различных видах транспорта, осуществленную в отечественном правоведении, и могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях данного предмета в аспекте гражданского права и МЧП, а также послужат основой для совершенствования российского законодательства, регулирующего международные перевозки в целом и защиту прав и интересов пассажиров в частности. Материалы диссертации могут стать частью учебно-методических пособий в рамках образовательного процесса в высших учебных заведениях при подготовке специалистов юридического и экономического профиля в ходе изучения проблем правового регулирования международных отношений частного правового характера, связанных с договором международной перевозки пассажира и багажа на различных видах транспорта.

**Апробация результатов исследования.** Результаты исследования были обсуждены и одобрены на совместном заседании кафедры предпринимательского права и кафедры международного частного права Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», а также на совместном заседании кафедры международного права и кафедры гражданского права Российской правовой академии Министерства юстиции Российской Федерации. Основные теоретические выводы и положения диссертационного исследования нашли отражение в выступлениях автора на конференциях, а также в опубликованных статьях, включая издания, рекомендованные ВАК Минобрнауки России, по правовым проблемам международной перевозки пассажиров и багажа на различных видах транспорта.

**Структура диссертации** определена кругом исследуемых проблем, ее целью и задачами. Она включает введение, четыре главы, заключение и библиографический список.

## СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** обоснована актуальность темы исследования, указана степень ее разработанности, определены цели, задачи, предмет, объект, методология исследования и его теоретическая основа, раскрыта научная новизна исследования и сформулированы положения, выносимые на защиту, показаны теоретическая и практическая значимость результатов исследования, приводятся сведения об апробации результатов и структуре исследования.

**Первая глава** «Источники правового регулирования международных перевозок пассажира и багажа» посвящена анализу нормативно-правовой основы регулирования договора международной перевозки пассажира и багажа и ее составляющих — международного соглашения и национально-правового акта как взаимосвязанных и взаимно влияющих друг на друга источников правового регулирования международной перевозки пассажира (на различных видах транспорта).

В первом параграфе первой главы «Международные морские перевозки» анализируется система правового регулирования международных перевозок пассажиров и багажа на морском виде транспорта. Автором особо отмечается, что для международного частного морского права характерно видоизменение общих коллизионных начал, их трансформация в специальные: закон порта отправления — вместо закона места заключения договора, закон места столкновения судов — вместо закона совершения правонарушения<sup>1</sup>. Наиболее важными коллизионными принципами являются принцип автономии воли, закон флага и закон суда.

Во втором параграфе первой главы «Международные воздушные перевозки» рассматривается правовое регулирование международных воздушных перевозок пассажиров и багажа. Национальное законодательство в области международных перевозок применяется, по мнению ряда авторов, субсидиарно по отношению к международным договорам. Иными словами, внутреннее законодательство подлежит применению к договорам международной перевозки в случае, если какой-либо вопрос не урегулирован транспортной конвенцией, или же сама конвенция (ее коллизионная норма) отсылает к национальному

---

<sup>1</sup> См.: *Лунц Л. А.* Курс международного частного права. Общая часть. 3-е изд., доп. М. : Юрид. лит., 1973. С. 237.

законодательству<sup>2</sup>. Действительно, если некие отношения не урегулированы международным договором, то применение внутригосударственного акта в этом случае носит субсидиарный (вспомогательный) характер.

Однако вторую ситуацию, когда имеет место отсылка к национальному праву посредством конвенционной коллизионной нормы, вряд ли можно квалифицировать как «субсидиарность» применения национального закона. Здесь, как указывали теоретики международного частного права (И. С. Перетерский, С. Б. Крылов, Л. А. Лунц, Л. П. Ануфриева), коллизионная норма действует «в совокупности», «в сочетании», «вместе» с материальной нормой национального права соответствующего государства. Это действие носит не вспомогательный, а основной характер. В этом заключается специфика коллизионно-правового метода, применяемого в международном транспортном праве и МЧП в целом<sup>3</sup>. Наибольшее практическое значение в регулировании рассматриваемых отношений имеют такие коллизионные привязки, как закон страны отправления, закон перевозчика и закон суда.

В третьем параграфе первой главы «Международные автомобильные перевозки» рассматриваются особенности нормативно-правовой составляющей международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа. На сегодняшний день международная автомобильная перевозка пассажиров представляет собой перевозку пассажиров автотранспортным средством на основе международного договора, при которой пункт отправления находится на территории одного государства, а пункт назначения — на территории другого, а также перевозки транзитом. Соглашение о международной автомобильной перевозке представляет собой особый вид внешнеэкономических сделок, особое коммерческое соглашение: автоперевозки обычно осуществляются не сторонами контракта, а связанными с ними фирмами, которые могут сами заключить договор автоперевозки. Коллизионное регулирование предусматривает применение общих и специальных коллизионных норм: автономия воли, закон суда, закон страны отправления, закон перевозчика (общие); закон места нахождения главного управления

---

<sup>2</sup> См.: *Канаевский В. А.* Международное частное право : учебник. 2-е изд., доп. М. : Междунар. отношения, 2009. С. 422.

<sup>3</sup> См.: *Перетерский И. С., Крылов С. Б.* Международное частное право. М. : Госюриздат, 1959. С. 11; *Лунц Л. А.* Указ. соч. С. 153; *Ануфриева Л. П.* Международное частное право : учебник : в 3 т. Т. 1: Общая часть. М. : БЕК, 2002. С. 169.



предприятия ответчика, закон места нахождения конторы, заключившей договор (специальные).

В четвертом параграфе первой главы «Международные железнодорожные перевозки» анализируется значение международных договоров, регулирующих международную железнодорожную перевозку пассажира и багажа, а также взаимное влияние и взаимодействие международного договора и национального закона как источников права в указанной области. Анализ основных особенностей организации международных железнодорожных сообщений показывает, что эти особенности обуславливаются установленным порядком осуществления перевозок пассажиров железнодорожным транспортом. Это проявляется, в частности, в системе взаимосвязанных нормативных положений о порядке пересечения перевозчиком границ и передачи пассажиров на пограничных станциях железным дорогам иностранных государств. При наличии международной железнодорожной конвенции применение национального законодательства допускается только при отсылке к нему в самой конвенции либо для решения вопросов, не урегулированных в конвенции. Наибольшее практическое значение в регулировании рассматриваемых отношений имеют такие коллизионные привязки, как закон страны отправления, закон перевозчика и закон суда.

**Вторая глава** «Правовое понятие и классификация международных перевозок пассажира и багажа» содержит отправные для темы диссертации теоретические проблемы, касающиеся понятия и видов договора международной перевозки пассажира. В ней содержатся два параграфа.

В первом параграфе второй главы «Понятие международной перевозки пассажира и багажа» проведен анализ норм международных конвенций, регулирующих вопросы международной перевозки пассажиров и багажа, содержащие определения данного вида перевозок. Автор делает вывод о том, что под международной перевозкой пассажира и багажа следует понимать такой вид перевозки, при которой в соответствии с договором пункт отправления пассажира и пункт назначения расположены в двух государствах, либо в одном государстве в том случае, если промежуточный пункт (пункты) находится в другом государстве. В работе особо отмечается, что приведенное определение будет справедливо только для части международных перевозок, хотя и достаточно значительной.

В ряде случаев международная перевозка не регламентируется международными соглашениями стран, через территорию которых она

производится, в силу отсутствия таких соглашений. Однако при этом данная перевозка не перестает быть международной, поскольку пассажир перевозится по территории различных государств. При отсутствии международных соглашений, участниками которых являются эти государства, перевозка подчиняется национальным правилам в соответствии с коллизионными нормами соответствующей страны. Кроме этого, стороны договора перевозки могут в договоре сами определить, какому правопорядку подчиняются их отношения, связанные с договором перевозки.

Во втором параграфе второй главы «Виды международных перевозок пассажира и багажа» рассмотрены различные критерии классификации международной перевозки пассажира и багажа. Международные перевозки пассажиров и багажа обладают разнообразными признаками и особенностями, связанными со спецификой видов транспорта, осуществляющих перевозку, видами транспортных документов, составляемых при заключении договоров перевозки, систематичностью выполнения перевозок, завершением перевозки в соответствующем государстве и рядом других особенностей. Данные особенности нашли правовую регламентацию в соответствующих международных договорах, что и позволяет классифицировать международные перевозки пассажиров по различным основаниям.

**Третья глава** «Договор международной перевозки пассажира и багажа» содержит четыре параграфа.

В первом параграфе «Правовая природа договора международной перевозки пассажира и багажа» исследована правовая природа договора международной перевозки пассажира и багажа. Представлено разнообразие существующих в российском и зарубежном правоведении подходов к системе, содержанию и различным видам транспортных договоров и обязательств, а также критериев внешнеэкономических и международных сделок. При рассмотрении указанных аспектов в диссертации ставятся проблемы теории, а именно идентификация данного договора с точки зрения существования различных типов сделок и видов гражданско-правовых договоров.

Во втором параграфе третьей главы «Форма, порядок заключения и содержание договора международной перевозки пассажира» исследованы категории «понятие и содержание договора международной перевозки пассажира» и «форма и порядок заключения договора международной перевозки пассажира», рассмотрены особенности формы и содержания договора с учетом отличительных признаков и характерных

черт на основе российского гражданского права и МЧП. В данном параграфе внимание автора концентрируется на особенностях отношений по международной перевозке пассажира и багажа на различных видах транспорта и оформляющего их договора, которые заключаются в том, что на основании соглашения сторон транспортная организация принимает на себя обязательство доставить пассажира в пункт назначения, за что пассажир, в свою очередь, обязуется уплатить установленную провозную плату, при этом пункт отправления и пункт назначения находятся на территории разных государств, или же в процессе перевозки предусмотрена остановка на территории иностранного государства. Эти признаки сформулированы международными конвенционными актами, а также национальным законодательством участвующих в них стран.

Третий параграф третьей главы «Форма, порядок заключения и содержание договора международной перевозки багажа» посвящен проблеме разграничения договора международной перевозки багажа и договора международной перевозки пассажира. Как было выяснено, данный вид перевозки (договор международной перевозки багажа) характеризуется более сложной системой правоотношения сторон. Предъявление багажа перевозчику обусловлено наличием билета пассажира. В случае его отсутствия багаж к перевозке не принимается. Перевозка багажа, как и перевозка пассажиров, имеет ряд особенностей в международных документах и национальном законодательстве. В частности, на некоторых видах транспорта отличия касаются предметов, которые могут перевозиться в качестве багажа. Например, в соответствии с подп. «а» п. 3 ст. 1 КППВ к багажу относятся любые предметы, перевозимые в соответствии с договором перевозки, включая транспортные средства. В законодательстве РФ регулирование внутренним водным транспортом не содержит положений, указывающих на перевозку в качестве багажа транспортных средств. Налицо различия, касающиеся оформления перевозки багажа. Так, согласно п. 1 ст. 20 УАТ сдача пассажиром багажа удостоверяется отдельным документом — багажной квитанцией, в то время как КАПП в ст. 8 допускает совмещение багажной квитанции с билетом пассажира.

В четвертом параграфе третьей главы «Коллизионно-правовое регулирование международных перевозок пассажира и багажа» исследованы коллизионно-правовые и материально-правовые аспекты регулирования применительно к международной перевозке пассажи-

ра и багажа. 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.

Автором особо подчеркивается, 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.

**Четвертая глава** «Ответственность перевозчика при международных перевозках пассажира и багажа» включает в себя три параграфа.

Первый параграф «Ответственность перевозчика при международных перевозках пассажира» посвящен анализу различных оснований ответственности перевозчика при международных перевозках пассажира на различных видах транспорта. Международные договоры, как правило, определяют ответственность перевозчика не в общей форме, а дают перечень случаев такой ответственности. Соглашения о международных пассажирских перевозках однозначно оговаривают ответственность перевозчика только в случаях причинения вреда здоровью пассажира. Как было выяснено в результате проведенного исследования, данное положение имеется практически во всех международных договорах, касающихся всех видов транспорта.

Во втором параграфе четвертой главы «Ответственность перевозчика при международных перевозках багажа» рассмотрены различные основания ответственности при перевозке багажа на различных видах транспорта. Так, основаниями ответственности при перевозке

багажа является его уничтожение, утеря или повреждение<sup>4</sup>. Данные основания закреплены практически во всех международных договорах, регулирующих перевозку пассажиров и багажа на различных видах транспорта. Автором делается вывод о том, что ответственность перевозчика за несохранность перевозимого багажа носит ограниченный характер: в случае утраты или недостачи багажа перевозчик возмещает его стоимость; в случае повреждения (порчи) багажа — сумму, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного багажа — его стоимость; при утрате багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, — сумму объявленной стоимости багажа (п. 2 ст. 796 ГК РФ, ст. 110 УЖТ).

Третий параграф четвертой главы «Судебная форма защиты прав пассажира применительно к исполнению договора международной перевозки пассажира и багажа» посвящен анализу мер ответственности на различных видах транспорта, применяемых к перевозчику для защиты нарушенных прав пассажира. С этой целью пассажир вправе обращаться к следующим способам защиты субъективных гражданских прав: самозащита (предъявление претензии), возмещение убытков, взыскание неустойки, изменение или прекращение правоотношения, компенсация морального вреда, признание недействительным акта государственного органа или органа местного самоуправления.

В **заключениях** содержатся выводы по теме исследования, а также формулируются практические рекомендации по совершенствованию отечественного законодательства и практики регулирования международного сотрудничества Российской Федерации с другими странами в области международных перевозок пассажиров и багажа.

**По теме диссертации автором опубликованы следующие работы:**

**Статьи, опубликованные в ведущих  
рецензируемых научных журналах и изданиях,  
указанных в перечне ВАК Минобрнауки России**

1. Правовое понятие и классификация международных пассажирских перевозок / А. С. Касаткина // Адвокат. — 2011. — № 3. — 1 п. л.

---

<sup>4</sup> «Повреждение (порча)» означает несоответствие качества прибывшего багажа принятому к перевозке и, как правило, совпадает во всех правовых системах. См.: *Остроумов Н. Н.* Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М., 2009. С. 97–98.

2. Ответственность перевозчика при международных перевозках пассажира и багажа / А. С. Касаткина // Право. Журнал Высшей школы экономики. — 2011. — № 3. — 0,9 п. л.

3. Правовые основы регулирования международных пассажирских перевозок / А. С. Касаткина // Право и политика. — 2012. — № 3. — 1,3 п. л.

4. Защита прав пассажиров применительно к исполнению договора международной перевозки пассажира и багажа / А. С. Касаткина // Вопросы правоведения. — 2012. — № 3. — 0,8 п. л.

### **Другие публикации**

5. Договор международной перевозки багажа / А. С. Касаткина // Право. Гражданин. Общество. Экономика. — М. : Изд. дом ВШЭ, 2011. — Вып. 5. — 0,3 п. л.

6. О некоторых проблемах квалификации договора международной перевозки пассажира и багажа / А. С. Касаткина // Проблемы современной юридической науки и практики : сб. ст. студентов, аспирантов и молодых ученых : в 2 т. — Т. 2. — Красноярск : ИПК СФУ, 2011. — 0,5 п. л.

7. К вопросу о форме и содержании договора международной перевозки пассажира / А. С. Касаткина // II Международная молодежная Интеллектуальная Ассамблея : сб. науч.-исслед. работ / под ред. М. В. Волковой. — Чебоксары : НИИ педагогики и психологии, 2011. — 0,5 п. л.

8. Понятие «международная перевозка» и его соотношение с категорией «договор международной перевозки пассажира и багажа» / А. С. Касаткина // Экономика и право: актуальные проблемы и перспективы развития : материалы Междунар. науч.-практ. конф. — Караганда : Караганд. эконом. ун-т Казпотребсоюза, 2011. — 0,4 п. л.

9. Коллизионное и материальное регулирование международных пассажирских перевозок / А. С. Касаткина // Международное право и международные организации. — 2012. — № 4. — 1 п. л.

10. Правовая природа и сущность договора международной перевозки пассажиров и багажа / А. С. Касаткина // Глобализация правового пространства: международный, наднациональный, национальный уровни : материалы Междунар. науч.-практ. конф. — Харьков, 2012. — 0,3 п. л.

11. Международные железнодорожные перевозки пассажиров и багажа: источники правового регулирования / А. С. Касаткина //

Правовая система и вызовы современности : материалы IX Междунар. науч. конф. — Уфа : РИЦ БашГУ, 2012. — 0,3 п. л.

12. О некоторых аспектах международных морских перевозок пассажиров и багажа / А. С. Касаткина // Право. Гражданин. Общество. Экономика. — М. : Изд. дом ВШЭ, 2012. — Вып. 6. — 0,4 п. л.

13. О некоторых аспектах договора об организации перевозок пассажиров / А. С. Касаткина // Законность и правопорядок на современном этапе развития общества : сб. материалов Междунар. науч.-практ. конф. — Краснодар : ЦНТИ, 2012. — 0,3 п. л.

Подписано в печать 24.04.2013  
Формат 60x90 1/16. Усл. печ. л. 1,4. Тираж 100 экз.

Федеральное государственное бюджетное  
образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
«Российская правовая академия  
Министерства юстиции Российской Федерации».  
117638, г. Москва, ул. Азовская, д. 2, корп. 1.