

Место международного транспортного права в системе международного права

Коссе А.А.*

Статья посвящена анализу отраслевой принадлежности международного транспортного права, его месту в системе международного права. В статье исследуются существующие мнения по данному вопросу, среди которых: концепции отнесения международного транспортного права в систему международного частного права, международного коммерческого права, международного административного права, международного экономического права, концепция признания международного транспортного права комплексной отраслью, находящейся на стыке международного публичного и международного частного права и другие.

В основу определения места международного транспортного права в системе международного права были положены такие критерии как: особенности предмета, метода, автономия норм, особенности институционального механизма, специальные принципы, источники, особенности ответственности. По итогам проведенного анализа, автор делает вывод о том, что международное транспортное право является подотраслью международного экономического права.

Ключевые слова: международное транспортное право; специальные принципы МТП; система МТП.

В связи с активизацией внешнеэкономических связей между государствами возникла необходимость совершенствования правового регулирования международных перевозок.

Актуальность исследования проблем международно-правового регулирования перевозок весьма высока для России, что обусловлено ее географическим расположением. Множество иностранных авиаперевозчиков желают использовать воздушное пространство России, в частности для транзитных полетов.

Возрастание объемов торговли между государствами способствовало повышению значимости транспортных операций в международных экономических отношениях. В XXI веке для России становится

* Коссе Андрей Александрович – аспирант кафедры международного права Южного федерального университета. ankosse@yadex.ru.

крайне важным разработать нормы транспортного права, соответствующие международным стандартам, для чего, в первую очередь, необходимо определить сущность международного права и его место в системе отраслей.

Правоотношения, возникающие в связи с осуществлением международной перевозочной деятельности, по нашему мнению, входят в предмет правового регулирования международного транспортного права.

О месте международного транспортного права в системе отраслей были высказаны разные мнения. С точки зрения Н.Ю. Ерпылевой, необходимо разделить транспортные правоотношения на частные и публично-правовые. Водораздел между международным транспортным частным и международным транспортным публичным правом, по ее мнению, проходит по предмету правового регулирования¹.

В международном публичном праве предметом регулирования выступают межгосударственные отношения властного характера, имеющие публично-правовую природу, тогда как предметом международного частного права выступают имущественные и личные неимущественные отношения невластного характера, имеющие частноправовую (главным образом гражданско-правовую) природу.

Ю.М. Колосовым и Э.С. Кривчиковой высказано мнение, что международное транспортное право – комплексная часть международного права, в которую входят отношения как публично-правового, так и (преимущественно) частноправового характера². При таком подходе, предметом правового регулирования международного транспортного права являются общественные отношения между транспортными предприятиями и иными субъектами права, возникающие в связи с оказанием услуг по использованию транспортных средств для осуществления перевозок – с одной стороны и международные публичные правоотношения по поводу предоставления государством возможности иностранным предприятиям осуществлять перевозочную деятельность в пределах своей территории – с другой стороны. Однако авторы не определяют сущность международного транспортного права, а употребляют термин «часть». Как часть, только уже международного экономического права, определяет место международного транспортного

¹ Ерпылева Н.Ю. Правовое регулирование международных речных перевозок грузов // Транспортное право. 2007. № 2. С. 39.

² Колосов Ю.М., Кривчикова Э.С. Международное право. М., 2004. С. 653.

права в системе международно-правовых отраслей Г.М. Вельяминов³. Известный российский юрист-международник И.И. Лукашук определяет международное транспортное право как подотрасль международного экономического права⁴. Кроме того, различными учеными уже не раз высказывалось мнение, что международное публичное и международное частное право должны действовать в тесной связи⁵.

Идея объединения публично-правовых и частноправовых институтов в международном праве не нова, такого понимания МЭП придерживаются многие ученые. Так, например, Г.В. Игнатенко неоднократно указывал на тенденцию сближения и взаимопроникновения международного частного и публичного права⁶. Однако на современном этапе развития, как неоднократно подчеркивала Л.И. Волова, частноправовые и публично-правовые институты продолжают функционировать в тесной связи, но комплексных отраслей права не образуют. Как представляется, следует сделать акцент на особенностях правоотношений, регулируемых международным транспортным правом. Данные отношения сопутствуют торговому обороту, являются вторичными. По мнению Г.М. Вельяминова, предметом экономического права являются торговые отношения и те, которые обслуживают торговлю⁷. Транспортные отношения торговлю обслуживают и, следовательно, входят в предмет международного экономического права. Аналогичной позиции придерживается А.Я. Капустин, С.В. Черниченко⁸. Как представляется, международное транспортное право не следует делить на публичное и частное, хотя оно использует общие принципы и нормы, структуру как международного публичного, так и международного частного права, но в большей частью имеют правовую ориентацию в сторону международного права, является его отраслью.

По мнению Е.С. Кувшинова, международное транспортное право представляет собой подотрасль складывающегося международно-

³ Вельяминов Г.М. Международное экологическое право и процесс. М., 2004. С. 36.

⁴ Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть: учебник для студентов юридических факультетов и вузов. М., 2005. С. 91.

⁵ Волова Л.И. Международно-правовые механизмы разрешения инвестиционных споров // Северо-Кавказский юридический вестник. 2001. № 1. С. 22.

⁶ Международное право /Под ред. Игнатенко Г.В. М., 1995. С. 17.

⁷ Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. М., 2004. С. 49.

⁸ Материалы по классификации от 12.05.1998 г. № МКПА-10 // СПС Консультант Плюс: Эксперт Приложение [Электронный ресурс]. 2007.

го административного права⁹. Такой же точки зрения придерживается В.М. Шумилов, который указывает, что к сфере международного административного права следует отнести полностью или частично (в качестве межотраслевых институтов или подотраслей) международное таможенное право, международное атомное право, международное транспортное право, международное налоговое право и т.п.¹⁰

В странах, где признается существование международного коммерческого права, международное транспортное право представляется как его часть. Так, например, еще в 1931 году английский профессор Х.В. Дисней писал, что коммерческое право – общее наименование (определение), которое включает в себя часть права Англии, специально направленное на регулирование коммерции, торговли и деловой активности в целом¹¹. Причем, по мнению автора, международное коммерческое право включает в себя как отношения между хозяйствующими субъектами, так и отношения властей различных государств между собой и с иностранными хозяйствующими субъектами, в свою очередь урегулированные на основе международных договоренностей государств.

Аналогичной позиции придерживался Х.С. Гуттеридж, он отмечал, что международное коммерческое право включает специальные правила, регулирующие контрактные обязательства купли-продажи, перевозки, страхования и иных контрактов, направленных на обеспечение исполнения договора международной купли-продажи товаров¹². Международное транспортное право существует с той лишь целью, чтобы обеспечить мировую торговлю и туризм.

Несколько иной позиции придерживается Сер Рой Гуд. Он считает, что коммерческое право – совокупность норм, направленных на урегулирование [частных] торговых споров¹³. При этом большинство норм коммерческого права регулирующих транспортные отношения содержится в международном частном праве, а нормы, регулирующие межгосударственные отношения в области торговли, транспорта и туризма содержатся в международном публичном праве.

⁹ Кувшинов Е.С. Государственное регулирование внешнеторговой деятельности в Российской Федерации (правовые аспекты), М., 1998.

¹⁰ Шумилов В.М. Международное экономическое право в эпоху глобализации. – М.: Междунар. отношения, 2003. С. 226.

¹¹ Disney H.W. “The elements of Commercial Law” (1931) p 1.

¹² Gutteridge H.C. “Contact and Commercial law” 1935 51LQR117.

¹³ Goode R. M. “Commercial law” (3 rd edn, 2004), p 8.

Американские юристы, в частности один из авторов унифицированного коммерческого кодекса США Карл Н. Левелин, стоял на позиции исключения ненужной теоретизации торговых отношений, но учитывая реалии бизнеса, включил положения, регулирующие транспортные отношения, их частноправовой аспект, в коммерческий кодекс, что, по мнению Роя Гуда, сделало кодекс чрезвычайно работоспособным. Публично-правовые аспекты по мнению Карла Левелина должны регулироваться международными договоренностями. Особо ученый отмечал роль международных организаций в достижении таких договоренностей и негласных договоренностей между представительными органами различных государств в регулировании таких отношений.

Необходимо учитывать, что в англо-американской доктрине, в отличие от европейской, нет четкого разделения международного права на частное и публичное. Так, например, Тони Веар, в своей книге Международная энциклопедия сравнительного права, утверждает, что все коммерческие отношения [будь то частные или публичные] регулируются общим правом Англии, актами парламента, международными договорами, решениями международных организаций¹⁴.

Для анализа отраслевой принадлежности норм, выявления места определенной группы норм в правовой системе юристами выработаны определенные критерии: предмет правового регулирования, методы правового регулирования, автономность норм, институциональный механизм, специальные принципы, источники, особенность ответственности.

Предметом правового регулирования международного транспортного частного права являются отношения между транспортными предприятиями и иными субъектами права, возникающие в связи с оказанием услуг по использованию транспортных средств для осуществления перевозок. Международные публичные правоотношения по поводу предоставления государством возможности иностранным предприятиям осуществлять перевозочную деятельность в пределах своей территории и способы контроля такой деятельности, регулируются международным транспортным правом.

Нередко однородные общественные отношения (как, например, в транспортной деятельности) складываются и развиваются под воздействием целого ряда других отраслей права: воздушного, морского и других. В таких случаях возникает необходимость в дополнительных

¹⁴ Tony Weir "International Encyclopedia of Comparative law" vol. II, ch 2, Part III, para 146.

критериях, позволяющих определить сущность данной отрасли права. Следует отметить, что международное транспортное право не обладает самостоятельными методами правового регулирования, оно всецело заимствует их у международного экономического права. А там, где методы правового регулирования не трансформируются и не видоизменяются, еще не созрели условия для появления новой отрасли права.

Используя все вышеуказанные критерии, мы приходим к выводу о необходимости включения международного транспортного права в систему международного экономического права. Одним из доводов в пользу включения МТП в систему МЭП является тот факт, что все отраслевые принципы международного экономического права оказывают непосредственное влияние на нормы международного транспортного права. В частности, данное утверждение можно подтвердить на примере применения в международном транспортном праве отраслевого принципа МЭП – принципа недискриминации. Этот принцип наделяет государство правом на предоставление, как правило, на основе взаимности ему (а также его гражданам и иным субъектам его национального права со стороны государства-партнера) общих условий, равных, не худших, чем те, которые предоставляются этим государствам-партнерам в отношении всех прочих государств. При этом, как отмечает Г.М. Вельяминов, данное право не распространяется на предоставление правомерно применяемых особых, льготных, более благоприятных условий¹⁵.

В международном транспортном праве данный принцип нашел свое отражение в международных многосторонних и двусторонних соглашениях. Так, например, данный принцип закреплен в Соглашении о стабилизации и ассоциации между республикой Хорватия с одной стороны, и Европейскими Сообществами и их государствами-членами, с другой стороны, которое было заключено в г. Люксембурге 29.10.2001, вступило в силу 01.02.2005.

Часть 1 ст. 58 указанного соглашения устанавливает, что в отношении внутреннего водного и наземного транспорта Протокол 6 определяет правила, применяемые в отношениях между Сторонами в целях обеспечения перевозок по открытым для транзита дорогам в Хорватии и Сообществе в целом, эффективного применения принципа недискриминации и последовательной гармонизации транспортного законодательства Хорватии с законодательством Сообщества.

¹⁵ Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. М., 2004. С. 52.

Принцип недискриминации закреплён также в Соглашении между правительством Российской Федерации и Правительством Алжирской Народной Демократической Республики о Сотрудничестве в области морского транспорта¹⁶. В преамбуле данного соглашения Стороны указали на желание поощрять, развивать и гармонизировать отношения в области морского транспорта между Российской Федерацией и Алжирской Народной Демократической Республикой, которые основываются на принципах свободы морского судоходства, недискриминации и взаимной выгоды.

На международное транспортное право оказывают влияние и такие принципы международного экономического права как:

- принцип предоставления режима наибольшего благоприятствования. В соответствии с данным принципом государство обязано предоставлять иностранному государству, его юридическим и физическим лицам условия не хуже, чем аналогичные условия иным иностранным государствам, их юридическим и физическим лицам. Выделяют две модели данного принципа – европейская (безусловная), и американская (условная модель, форма эффективной взаимности);

- принцип предоставления национального режима. В соответствии с данным принципом государство обязано предоставлять иностранному государству, его юридическим и физическим лицам условия не хуже, чем аналогичные условия для национальных юридических лиц и граждан;

- принцип предоставления преференциального режима;

- принцип взаимности.

Г.М. Вельяминов отмечает, что тысячи договоров о торговле и мореплавании, о торговом сотрудничестве и т.д., заключены за долгие годы. Главное в них – закрепление правовых принципов и определённого торгово-экономического режима во взаимных отношениях государств и их физических и юридических лиц. Это – режим наибольшего благоприятствования, национальный, преференциальный режим, принципы недискриминации, взаимной выгоды, главный предмет которых, торговля в её широком понимании, включая и так называемые невидимые статьи (транспорт, туризм, страхование и т.п.)¹⁷.

¹⁶ Соглашение между правительством Российской Федерации и Правительством Алжирской Народной Демократической Республики о Сотрудничестве в области морского транспорта // Собрание законодательства РФ. 2007. № 20.

¹⁷ Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. М., 2004. С.45.

Таким образом, отраслевые принципы международного экономического права оказывают непосредственное влияние на правовые нормы, регулирующие транспортные отношения. Теперь необходимо проанализировать отраслевые принципы международного административного права и выяснить, оказывают ли они непосредственное влияние на международное транспортное право. Провести такой анализ в настоящее время очень сложно ввиду объективных причин. Так, международное административное право находится на этапе становления и научного осмысления¹⁸. Перечень принципов административного права является открытым¹⁹. Однако существуют некоторые принципы административного права, которые получили широкое признание в научных кругах, именно влияние таких принципов на международное транспортное право мы и будем анализировать в настоящей работе.

Одним из основных принципов административного права является принцип дозволительной направленности, который звучит как «разрешено только то, что прямо предписано». Этот принцип в равной мере распространяется как на международное административное право, так и на внутригосударственное. Субъектами международного административного права являются государства в лице компетентных органов. Механизм правового регулирования предполагает реализацию воли государств, выраженной в международных договорах и обычаях, только в рамках такого согласования. Государственные органы должны строго выполнять предписания, содержащиеся в международных договорах. В международном праве действует принцип диспозитивности – разрешено все, что не запрещено. Таким образом, уже на первом этапе исследования, напрашивается вывод о том, что международное административное право и международное транспортное право очень далеки друг от друга. Однако при детальном анализе правового регулирования международных воздушных перевозок, принцип дозволительной направленности прослеживается достаточно четко. Так при осуществлении международных воздушных перевозок, как государства, так и авиакомпании должны строго соблюдать нормы, закрепленные в договорах о воздушном сообщении, не имеют права отступать от соответствующих установлений. В договорах

¹⁸ Шумилов В.М. Международное экономическое право в эпоху глобализации. – М.: Междунар. отношения, 2003. С. 226.

¹⁹ Звоненко Д.П., Малумов А.Ю., Малумов Г.Ю. Административное право: учебник. ЗАО Юстицинформ, 2007. С. 9.

о воздушном сообщении устанавливается конкретный перечень коммерческих прав в воздушном сообщении (свобод воздуха), предоставляемых государствами друг другу, в качестве обязательного условия устанавливается процедура назначения авиапредприятий, призванная установить ответственность одного государства перед другим за деятельность национальных авиакомпаний. Тесная связь международного административного права и международного транспортного права налицо. Следовательно, необходимо исследовать другие принципы международного административного права.

Наиболее четко различия в правовом регулировании прослеживаются на примере следующего принципа административного права – презумпции невиновности, в то время как в международном транспортном праве вина перевозчика предустановлена, если только перевозчик не докажет обратное.

Так, например, анализ положений Варшавской конвенции 1929 г. для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, в редакции Гаагского протокола 1955 г.²⁰, в частности ст. ст. 17–21, позволяет сделать вывод о презумпции вины авиационного перевозчика. Ст. ст. 20–21 устанавливают правило, согласно которому перевозчик не несет ответственности, если докажет, что им или его агентами были приняты все необходимые меры для избежания причинения ущерба; что принятие таких мер было объективно невозможным; что причинение ущерба было вызвано виновными действиями или упущениями потерпевшего лица. Аналогичные положения содержатся в Женевской конвенции УНИДРУА-ЕЭК ООН 1956 г. о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Так, согласно п.2 ст. 17 указанной конвенции, автоперевозчик обязан возместить причиненный вред, если не докажет наличие одного из обстоятельств, освобождающих от ответственности. Принцип презумпции вины применим к железнодорожным, морским перевозкам. Он закреплен в Гаагских²¹ и Гамбургских правилах²², Бернской конвенции о международных железнодорожных перевозках 1980 г.

В западной доктрине международное административное право понимается иначе. Так профессор Йельского университета Даниэль Эсти

²⁰ Закон, 2000, № 6, с. 62–71.

²¹ Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанная 25 августа 1924 года в Брюсселе.

²² Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, принятая в Гамбурге в 1978 году.

понимает под международным административным правом совокупность принципов и процессуальных норм, регулирующих процедурные аспекты деятельности международных организаций²³. Придерживаясь указанной концепции, иностранные исследователи выделяют специфические черты, присущие международному административному праву:

направленность на достижение благосостояния,
экспертиза проектов решений, принцип порядка и стабильности,
наличие сдержек и противовесов в процедурах принятия решений,
политический диалог при принятии решений²⁴.

При таком понимании международного административного права, о принадлежности к нему международного транспортного права говорить не приходится.

На основе изложенного, представляется, что международное транспортное право не является частью административного права.

Для уяснения сущности международного транспортного права целесообразно проследить соотношение международного транспортного и международного торгового права, так как перевозка может рассматриваться как услуга, с одной стороны, и как процесс с другой стороны.

По мнению В.М. Шумилова, предметом международной торговли, помимо материальных вещей, интеллектуальной собственности и имущественных прав, выступают услуги (транспортные, коммуникационные, научно-технические, финансовые, страховые, информационные, туристические и др.)²⁵. Автор указывает, что торговля услугами на начало XXI века составила около 30 % мирового экспорта, и неуклонно растет. Однако данный вопрос требует глубокого осмысления и отдельного исследования.

Как уже было отмечено выше, международные транспортные правоотношения регулируются, в том числе, отраслевыми принципами международного экономического права. Поскольку международное транспортное право – подотрасль международного экономического права, оно имеет лишь специальные принципы. Специальные принципы международного транспортного права как подотрасли международного экономического права в науке получили название принципов-стандартов.

²³ Daniel C. Esty. Good Governance at The World Trade Organization: building a foundation of administrative law // The future of International Economic Law. 2008 p.71.

²⁴ Thomas M. Franck. The Power of Legitimacy Among Nations. New York: Oxford University Press, 1990.

²⁵ Шумилов В.М. Международное экономическое право в эпоху глобализации. – М.: Междунар. отношения, 2003. С. 96.

Они представляют собой базовые начала международного транспортного права. Их применение является оправданным.

Проанализируем специальные принципы МТП.

1. Принцип свободы транзита. Наибольшее влияние на формирование принципа свободы транзита оказал механизм транзитных перевозок, действующий в рамках ГАТТ/ВТО.

В соответствии со статьей V ГАТТ должна существовать свобода транзита через территорию каждого государства по путям, наиболее подходящим для международного транзита вне зависимости от происхождения транспортного средства, его места отправления и места назначения²⁶.

Действие данного механизма направлено на то, чтобы полноправные участники системы ГАТТ/ВТО при осуществлении транзитных перевозок, безусловно, предоставляли друг другу режим наибольшего благоприятствования. Это означает, что в отношении всех сборов, правил и формальностей, связанных с транзитом, каждая страна-участница должна предоставить транзитным перевозкам на территорию любой другой страны-участницы или из нее режим, не менее благоприятный, чем режим, предоставленный перевозкам в любую третью страну или из любой третьей страны. Более того, в отношении транзитных перевозок недопустимо применение дискриминационных мер.

Страна, через территорию которой осуществляется транзит, может требовать, чтобы транзитные перевозки совершались через соответствующую входную таможенную. Вместе с тем, транспортные перевозки не вправе подвергаться каким-либо излишним ограничениям, а перевозимые товары должны быть освобождены от пошлин и всех транзитных или других сборов, установленных в отношении транзита, за исключением сборов за перевозку или сборов, соразмерных с административными расходами, вызываемыми транзитом, или со стоимостью предоставляемых услуг²⁷.

Гарантии предоставления свободы транзита входят в комплекс обязательств, которые берет на себя страна при вступлении в ВТО. Таким образом, каждая страна, готовящаяся к присоединению к данной

²⁶ Генеральное соглашение по тарифам и торговле от 30 октября 1947 года // Консультант Плюс: Проф. Технология 3000 /ООО «Юрспектр». [Электронный ресурс]. 2007.

²⁷ Романова М. Принцип свободы транзита в международном праве и законодательстве Республики Беларусь // Журнал международного права и международных отношений. 2006. № 4.

организации, обязана будет закрепить принцип свободы транзита в национальном законодательстве.

В этой связи, появляется необходимость разработки национальных подпрограмм формирования и развития международных транспортных коридоров, решающих следующие основные задачи:

- эффективный выход экономически развитых районов стран и регионов на международные товарные рынки;

- обеспечение крупных международных транзитных перевозок в сообщениях между двумя динамично развивающимися регионами мира – Европой и Азией, а также на направлениях Северо-Западная Европа – Тихоокеанское побережье США и Канады; северо-восточные районы Китая, Монголия » западные регионы США и Канады, Япония;

- концентрация межрегиональных транспортно-экономических связей на наиболее технически оснащенных транспортных магистралях, создающая предпосылки для существенного сокращения транспортных затрат и тем самым способствующая ослаблению ограничений для развития экономических связей, упрочению позиций местных товаропроизводителей и перевозчиков на товарных и фрахтовых рынках.

Помимо ГАТТ, принцип свободы транзита закреплён на международном уровне ещё в целом ряде международно-правовых актов. Так, в Барселонских конвенциях и Статуте о свободе транзита 1921 года участвует около 40 государств, обязавшихся способствовать друг другу в осуществлении свободы транзита по железнодорожным и водным путям, открытым и предназначенным для транзита в международном сообщении, применительно к пассажирам, багажу, грузам, пассажирским и грузовым вагонам и судам и другим средствам транспорта²⁸. Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных стран 1965 года имеет целью обеспечение условий свободы транзита для указанных стран при соблюдении защиты интересов и суверенитета государств транзита.

Одним из основных международных договоров в данной области также является Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе, заключённая в Женеве 21 октября 1982 года для того, чтобы повысить эффективность международной перевозки грузов²⁹. Она регламентирует порядок проведения на границе

²⁸ Статут о свободе транзита от 30 апреля 1921 г. Барселона // Консультант Плюс: Проф. Технология 3000 /ООО «Юрспектр». [Электронный ресурс]. 2007.

²⁹ Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах // Консультант Плюс: Проф. Технология 3000 / ООО «Юрспектр»,

различных видов контроля. Вопросам транзитного перемещения товаров посвящена глава III данной Конвенции. Участники Конвенции соглашаются применять простой и ускоренный режим в отношении транзитных грузов, особенно грузов, которые перевозятся в соответствии с системой международного таможенного транзита. В статье 10 Конвенции обращено внимание и на принцип предоставления свободного доступа к морю внутриконтинентальным государствам.

Таким образом, странам, не имеющим выхода к морю, предоставляется свобода доступа к нему. В связи с этим, можно сделать вывод, что свобода доступа к морю не является отраслевым принципом международного экономического права, как указывают некоторые отечественные ученые³⁰, а лишь входит в качестве нормативного элемента в принцип свободы транзита. Такой позиции, в частности, придерживается Л.И. Волова, которая считает принцип свободы доступа к морю отраслевым принципом международного морского права.

Наконец, следует упомянуть такие региональные международные договоры, заключенные в рамках СНГ, как Соглашение о порядке транзита 1992 года и Соглашение о порядке таможенного оформления транзитных грузов. В них также декларируется приверженность принципу свободы транзита. Здесь необходимо сделать оговорку, что при осуществлении международных воздушных перевозок принцип свободы транзита несколько ограничен по сравнению с другими видами транспорта, так как предоставление права транзитных полетов иностранным воздушным судам имеет и другую сторону, кроме коммерческой, а именно обеспечение интересов государственной безопасности.

Вместе с тем, большинство участников Чикагской конференции 1944 года не возражали против разрешения транзитных полетов иностранных гражданских воздушных судов через свою территорию. Договоренность эта была оформлена подписанием специального многостороннего соглашения – Чикагского соглашения о транзитном воздушном сообщении 1944 года. Право транзитных полетов предполагает, что иностранным воздушным судам разрешается выполнять полеты в воздушном пространстве данного государства без посадки на его территории.

Выполнение транзитных полетов имеет большое значение в организации сети международных линий, поскольку во многих случаях

[Электронный ресурс]. 2007.

³⁰ Международное публичное право: Учебник /Под ред. К.А. Бекяшева. М., 2007.

линии, соединяющие два государства, проходят через территории третьих стран. По этому соглашению каждое договаривающееся государство предоставило другим участникам соглашения право перелета над его территорией без посадки. Другим многосторонним соглашением, предусматривающим взаимное предоставление права транзитных полетов, является Чикагское соглашение о международном воздушном транспорте 1944 года.

Это соглашение также включило в себя, в качестве одного из видов коммерческой деятельности, «право перелета над территорией государства без посадки».

В договорной практике право транзитных полетов регулируется путем заключения как многосторонних, так и двусторонних соглашений между государствами. Особенность свободы транзита в международных авиаперевозках состоит в том, что право транзита предоставляется не гражданам или организациям другой стороны, а самому государству. Ограничение же состоит в процедуре назначения авиаперевозчиков и контроля за их деятельностью.

2. Вторым специальным принципом международного транспортного права является принцип облегчения международного морского судоходства, который оказывает важное влияние на организацию международной морской перевозки грузов. Так, принимая во внимание процедуры, выполняемые при приходе судна в первый порт захода на территории государства, государственным властям следует сводить до минимума предъявляемые ими требования в отношении формальностей и документов в каком-либо последующем порту захода в той же стране, посещаемом без промежуточного захода в порт другой страны.

Согласно Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года, при отходе из порта не следует требовать новой Декларации о грузе в отношении груза, уже указанного в декларации при приходе в этот порт и остающегося на борту. Также не следует требовать отдельной Декларации о судовых припасах, уже указанных в ней при приходе, или в отношении припасов, принятых на борт в порту и включенных в другой таможенный документ, представленный в том же порту.

Таким образом, содержание данного принципа тесно связано с разрешительным порядком международных перевозок грузов. При этом государственные власти могут потребовать для оставления у себя при приходе и отходе судов следующие документы: общую декларацию,

декларацию о грузе, декларацию о судовых припасах, декларацию о личных вещах экипажа судна, судовую роль, список пассажиров, документ, предписываемый Всемирной Почтовой Конвенцией, Морскую санитарную декларацию.

Кроме того, в международном транспортном праве существуют институциональные принципы по каждому виду транспорта, принципы, носящие техническую направленность и иные специальные принципы. Вопрос о специальных принципах объемов и требует специального полного и всестороннего исследования.

Международное транспортное право имеет свою систему. В системе международного транспортного права можно выделить общую и особенную часть. В структуру общей части входят институт субъектов и участников, специальные принципы, источники. К особенной части относятся институты правового регулирования международных перевозок в зависимости от видов транспорта, а именно: институт морских перевозок, воздушных, автомобильных, речных, железнодорожных, а также институт смешанных и контейнерных перевозок.

Международное транспортное право имеет и свои источники, наиболее важное значение, среди которых имеют международные договоры, которые регулируют межгосударственные отношения в области международного транспорта, касающиеся взаимных прав и обязанностей государств по вопросам транспортных сообщений (включая транзит), порядка установления межгосударственных сообщений, также их деятельности в международных транспортных отношениях.

Отношения, складывающиеся в области международного транспорта, регулируются как многосторонними конвенциями, договорами соглашениями, принимаемыми, как правило, под эгидой международных организаций, так и двусторонними договорно-правовыми актами. Как первые, так и вторые принято именовать транспортными конвенциями, договорами.

Источники международного транспортного права представлены соглашениями регламентирующими: правовой статус путей сообщения; торгово-политический режим транспортных операций; требования к транспортным средствам (техничко-эксплуатационные стандарты); порядок пересечения границы и перемещения по иностранной территории; транспортную документацию; условия взаимных расчетов по перевозкам, таможенные и административные формальности, налоговый режим; порядок урегулирования спорных вопросов.

Вторую группу соглашений – источников транспортного права, образуют соглашения направленные на облегчение транспортных связей между государствами, в которую входят следующие международные соглашения: о таможенных формальностях; о налоговом режиме международных транспортных средств и перевозимых грузов; о правовом режиме международных транспортных средств; об общем парке грузовых железнодорожных вагонов; о контейнерной системе.

Международные конвенции, регулирующие транспортную деятельность, могут быть представлены также в иной классификации по видам транспорта. Так, по утверждению А.С. Кокина, на практике проявляется тенденция в дифференциации источников транспортного права в соответствии с видами транспорта. По аналогичному признаку подразделяются международные транспортные конвенции, а также государственные органы, управляющие деятельностью транспорта³¹. Однако, несмотря на широкое многообразие источников международного транспортного права, ученые юристы уже на современном этапе смогли выделить общие черты, присущие всем транспортным конвенциям. Так Н.Ю. Ерпылева, выделяет в качестве специфических признаков транспортных конвенций следующие:

- во-первых, международные конвенции предусматривают перевозки пассажиров, грузов, багажа на основании договора перевозки, оформляемого соответствующим транспортным документом,
- во-вторых, конвенции предусматривают строго ограниченный предел ответственности перевозчика, который отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, как правило, по принципу презюмируемой вины,
- в-третьих, конвенции предусматривают претензионный порядок урегулирования споров между сторонами и сокращенные сроки исковой давности³².

Кроме того, в международном транспортном праве имеются источники комплексного характера, охватывающих несколько видов транспорта. В частности, к таким источникам относится Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г., Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевоз-

³¹ Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. Волтерс Клувер, 2007. С. 104.

³² Ерпылева Н.Ю. Международное частное право. 2-е изд. М. 1994. С. 231-232.

ке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом 1989 г. и др.

Специфической чертой международного транспортного права является то, что решения международных организаций, как межправительственных, так и неправительственных играют существенную роль в регулировании транспортных отношений.

Проанализировав предмет, метод, принципы, систему и источники международного транспортного права можно сделать вывод о том, что международное транспортное право – это подотрасль международного экономического права, представляющая собой совокупность международно-правовых принципов и норм, регулирующих межгосударственные отношения, возникающие в связи с международными перевозками пассажиров и грузов.

Библиографический список.

Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. М., 2004.

Волова Л.И. Международно-правовые механизмы разрешения инвестиционных споров // Северо-Кавказский юридический вестник. 2001. № 1.

Ерпылева Н.Ю. Международное частное право. 2-е изд. М. 1994.

Ерпылева Н.Ю. Правовое регулирование международных речных перевозок грузов // Транспортное право. 2007. № 2.

Звоненко Д.П., Малумов А.Ю., Малумов Г.Ю. Административное право: учебник. ЗАО Юстицинформ, 2007.

Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. Волтерс Клувер, 2007.

Колосов Ю.М., Кривчикова Э.С. Международное право. М., 2004.

Кувшинов Е.С. Государственное регулирование внешнеторговой деятельности в Российской Федерации (правовые аспекты), М., 1998.

Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть: учебник для студентов юридических факультетов и вузов. М., 2005.

Материалы по классификации от 12.05.1998 г. № МКПА-10 // СПС Консультант Плюс: Эксперт Приложение [Электронный ресурс]. 2007.

Международное право / Под ред. Игнатенко Г.В. М., 1995.

Международное публичное право: Учебник /Под ред. К.А. Бекяшева. М., 2007.

Романова М. Принцип свободы транзита в международном праве и законодательстве Республики Беларусь // Журнал международного права и международных отношений. 2006. № 4.

Шумилов В.М. Международное экономическое право в эпоху глобализации. – М.: Междунар. отношения, 2003.

Daniel C. Esty. Good Governance at The World Trade Organization: building a foundation of administrative law // The future of International Economic Law. 2008.

Gutteridge H.C. “Contact and Commercial law” 1935 51LQR117.

Disney H.W. “The elements of Commercial Law” (1931).

Goode R. M. “Commercial law” (3rd edn, 2004).

Thomas M. Franck. The Power of Legitimacy Among Nations. New York: Oxford University Press, 1990.

Tony Weir “International Encyclopedia of Comparative law” vol. II.

The Place of the International Transport Law in the International Law System (Summary)

*Andrey A. Kosse**

There are many different opinions about place of the international transport law in a system of branches of the law. Various approaches exist. Some authors consider the international transport law as branch of the international private law, others as a sub branch of the international commercial law. There are concepts of reference of the international transport law in a system of the international administrative law. The international transport law is represented as sub branch the international economic law, as the complex branch uniting in of norm of a various branch accessory, as interdisciplinary institute. The question on a branch accessory has both theoretical and practical value as the branch accessory specifies in applicability of principles, allows understanding the basic beginnings of construction and essence of concrete rules of law.

For the analysis of a branch accessory of norms, revealing of a place of certain group of norms in legal system have been used certain criteria: a subject of legal regulation, methods of legal regulation, autonomy of norms, institutional mechanism, special principles, sources, feature of responsibility. Following the results of the analysis made a conclusion that at the present stage of development international transport law is the sub branch of international economic law. It regulates the interstate relations developing in the course of realization of the international transportation activity.

Keywords: international transport law; special principles of the ITL; system of the ITL.

* Andrey A. Kosse – post-graduate student of the Chair of International law, Southern Federal University. ankosse@yadex.ru.