

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ  
ГОУ ВПО «Уральский государственный лесотехнический университет»  
Кафедра экономической теории

К.И. Романов

# **МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО**

Методические рекомендации  
к изучению курса «Международное транспортное право»  
для студентов специальностей:  
Транспортные средства 190702 (240400) – Организация и  
безопасность движения,  
Транспортные средства 190701 (240100) – Организация перевозок и  
управления на транспорте (автомобильном)  
Транспортные средства 190601 (150200) – Автомобили и  
автомобильное хозяйство

Екатеринбург  
2009

Печатаются по рекомендации методического совета гуманитарного факультета. Протокол № 1 от 01.09.2008

Рецензент – кандидат исторических наук, доцент С.М. Верзилов

Редактор Е.Л. Михайлова  
Оператор Г.И. Романова

---

Подписано в печать 07.10.09		Поз. 17
Плоская печать	Формат 60×84 1/16	Тираж 100 экз.
Заказ №	Печ. л. 0,93	Цена 3 руб. 00 коп.

---

Редакционно-издательский отдел УГЛТУ  
Отдел оперативной полиграфии УГЛТУ

## Оглавление

Введение .....	4
I. Сущность международных перевозок.....	5
1. Понятие и правовая регламентация международных перевозок.....	5
1.1. Понятие международных перевозок. ....	5
1.2. Правовая регламентация международных перевозок. ....	8
II. Международные транспортные организации. ....	10
Понятие и классификация международных транспортных средств.....	10
III. Договоры международной перевозки. ....	12
Понятие и виды договоров международной перевозки.....	12
IV. Ответственность при международных перевозках. ....	13

## ВВЕДЕНИЕ

Окончание XX – начало XXI в. в. характеризуется расширением и укреплением международных связей, бурным развитием международной торговли как регионального, так и межконтинентального уровня.

Осуществление этих процессов было невозможным без использования транспорта, осуществления международных перевозок.

Главными отличительными признаками последних по сравнению с внутренними перевозками являются следование транспорта по территории не одного государства, пересечение государственных границ.

Это существенно усложняет организацию и осуществление перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа, грузов. В частности, речь идет об особом порядке пересечении государственных границ на основе действия разрешительной системы, подготовке комплекта дополнительных документов для выполнения таможенных, санитарных и других административных формальностей, об использовании транспортных артерий различных государств с несовпадающими техническими характеристиками и т.п.

Данные обстоятельства потребовали специальной нормативной регламентации перевозочного процесса.

В настоящей методической разработке рассмотрена сущность международных перевозок, их нормативно-правовая регламентация. Методическая разработка включает в себя некоторые темы учебной программы по дисциплине «Международное транспортное право». Раскрывается сущность международных перевозок, их специфические черты, дается общая характеристика международно-правовых актов, регулирующих организацию и осуществление перевозок, анализируются договоры международной перевозки.

Планы контрольных заданий включают информационные блоки, рассчитанные на реализацию методической системы выполнения задания, складывающиеся:

- 1) из глубокого изучения теоретических аспектов рассматриваемой темы;
- 2) усвоения международных транспортных норм;
- 3) ознакомления с практикой их применения;
- 4) ознакомления с практикой применения этих норм к конкретным жизненным ситуациям.

Составным элементом самостоятельного изучения каждой темы является реферат (для очной формы обучения) и контрольная работа (для заочной формы обучения). Это письменная работа объемом 10–15 страниц, включающая вводную, основную и заключительную части, а также список использованных нормативных источников и литературы. В вводной части необходимо указать место и роль рассматриваемой проблемы в рамках изученной темы. В основной части необходимо раскрыть суть проблемы,

проанализировать характеризующие ее признаки, исследовать структурные элементы. В заключительной части должны содержаться краткие выводы, оценки рассмотренной проблемы и в первую очередь ее значение.

## **I. СУЩНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

### **1. Понятие и правовая регламентация международных перевозок**

#### *1.1. Понятие международных перевозок*

Рассмотрение и анализ важнейших вопросов международных перевозок связаны в первую очередь с необходимостью исследования международных правовых актов (конвенций, соглашений, протоколов), регулирующих международные сообщения, соотношения международных источников с внутренним (национальным) законодательством, посвященным международным перевозкам.

В международных правовых источниках, регулирующих международные перевозки, а также во внутренних законодательных, определяющих понятие международной перевозки, ее особенностей, порядок организации и осуществления, упорядочиваются правоотношения участников перевозочного процесса, вопросы их ответственности, закрепляются претензионный и исковой порядки решения споров.

Международные конвенции и соглашения, российское транспортное законодательство содержат разные формулировки определения международной перевозки. Так, в конвенциях об автомобильных перевозках (Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КПДГ 1956 г.) и о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП 1973 г.)) международная перевозка определяется как перевозка, осуществляемая по территории, по крайней мере, двух государств.

Устав автомобильного транспорта РФ относит к международным автомобильным перевозкам перевозки, осуществляемые за пределы или из-за пределов территории Российской Федерации.

В трактовке Международной конвенции об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем (1961 г.) международная перевозка – это перевозка, при которой место отправления и место назначения расположены в двух государствах либо в одном государстве, если промежуточный порт захода находится в другом государстве. Следовательно, международная – это такая перевозка, которая оформлена и осуществляется для провоза пассажиров, багажа, грузов по территории двух и более стран.

Международные перевозки могут быть классифицированы в зависимости от того, осуществляются ли эти перевозки на основании одного или нескольких договоров перевозки.

По сути, формулировка содержит деление международных перевозок грузов на перевозки прямого и непрямого сообщения. Перевозки прямого международного сообщения осуществляются по одному договору. Их преимущество состоит в том, что они оформляются одним транспортным документом. Кроме того, эти перевозки осуществляются на единых условиях. Что касается перевозок в непрямом международном сообщении, то они осуществляются по двум и более договорам, условия которых могут иметь определенные различия. Это, безусловно, осложняет организацию и осуществление перевозочного процесса. Он сопряжен с заключением нескольких транспортных договоров, согласованием и уточнением условий по каждому из них, оформлением соответствующих документов.

По количеству участвующих в перевозке видов транспорта международные перевозки делятся на перевозки одним видом транспорта, перевозки несколькими видами транспорта, перевозки в смешанном сообщении. Эта классификация имеет важное значение для организации и осуществления международных перевозок. Перевозки в смешанном сообщении характеризуются применением различных международных источников, регулирующих перевозки соответствующими видами транспорта.

В центре правоотношений, возникающих в связи с перевозками в смешанном сообщении, находятся вопросы согласования действий перевозчиков различными видами транспорта, регулирования перегрузки грузов с одного вида транспорта на другой, разграничения ответственности перевозчиков. Все эти и ряд других вопросов смешанной международной перевозки нашли регламентацию в Конвенции о международных смешанных перевозках грузов (1980 г.).

В целях координации действий перевозчиков различными видами транспорта Конвенцией введен специальный участник перевозочного процесса – оператор международной перевозки – и урегулирован его правовой статус. Вопросы об ответственности оператора международной перевозки, а также о применяемых документах смешанных перевозок урегулированы разработанными специальными правилами.

Смысл международного транспортного права сводится к тому, что к части перевозки, осуществляемой соответствующим видом транспорта, применяются конвенции, регулирующие перевозки этим транспортом. Примером может служить ст. 2 Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (1973 г.).

В зависимости от регулярности осуществления международные перевозки делятся *на регулярные и нерегулярные*. Так, Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (1998 г.) среди признаков регулярных пассажирских перевозок выделяет такие, как закрепление заранее согласованных маршрутов, указание

начального и конечного пунктов перевозки, остановочных пунктов, наличие расписания движения.

Практическое значение деления международных перевозок на регулярные и нерегулярные заключается прежде всего в том, что на перевозчика регулярных перевозок возлагаются обязанности строго соблюдать расписание движения, а также иные заранее установленные условия сообщения. Это чрезвычайно важно и для второй стороны договора, например, пассажира. Регулярные перевозки являются для пассажиров гарантией регулярного планирования не только деловых встреч, но и отдыха.

Следующая классификация международных перевозок связана с местом их начала и окончания. Исходя из этого критерия они подразделяются:

- 1) на перевозки, начатые в Российской Федерации;
- 2) перевозки, начатые в другой стране;
- 3) транзитные перевозки.

Для российской стороны договора международной перевозки значение этой классификации заключается прежде всего в решении вопросов, связанных с получением иностранного разрешения на перевозку и оформлением других необходимых документов или выдачей компетентными органами российского разрешения на выполнение этих перевозок на территории Российской Федерации. Указанные вопросы регулируются Федеральным законом «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (1998 г.).

Что касается транзитных перевозок, то их организация и осуществление связаны с закреплением и реализацией принципов свободы транзита и освобождением транзитных товаров от каких-либо особых пошлин и сборов, установлением таможенного контроля за их перемещением, перевозкой по транзитивным и транспортным коридорам.

Транзитные перевозки нашли регламентацию как в международных правовых источниках, так и во внутреннем законодательстве. К основным международным источникам относятся Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств (1965 г.), Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МТД 1975 г. Внутреннее законодательство представляет Таможенный кодекс РФ и Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (1998 г.).

В зависимости от смены при международных перевозках подвижного состава они делятся на бесперегрузочные (беспересадочные) и перегрузочные (пересадочные). Данная классификация касается главным образом железнодорожных перевозок и связана с разностью ширины железнодорожного полотна бывшего СССР и европейских стран. Она нашла закреп-

ление в международных правовых источниках, регулирующих железнодорожные перевозки между бывшими социалистическими странами. Так, в Соглашении о международном железнодорожном сообщении 1951 г. указывается, что перевозки грузов производятся между станциями: 1) без перегрузки на пограничных станциях железных дорог, имеющих одинаковую ширину колеи и 2) с перегрузкой или с перестановкой вагонов на тележки другой ширины колеи.

Порядок перевозки грузов с перегрузкой или перестановкой вагонов на тележки другой ширины колеи или применением раздвижных тележек определяется на основании соглашений между железными дорогами стран, имеющих разную ширину колеи.

Деление международных перевозок на бесперегрузочные и перегрузочные распространяется и на воздушные перевозки. Так, о перевозке с перегрузкой упоминается в п. 2 ст. 1 Конвенции для унификации некоторых правил воздушной перевозки 1999 г.

В целом международные перевозки с перегрузкой требуют дополнительной регламентации комплекса вопросов технико-юридического характера и, в частности, таких, как: распределение обязанностей между перевозчиками при перегрузке груза, документационное оформление этих операций, ответственность перевозчиков, моменты ее начала и окончания для каждого, претензионные сроки и сроки исковой давности и др.

Еще одна классификация международных перевозок базируется на использовании в качестве критерия объектов перевозок. С учетом этого критерия можно выделить *перевозки грузов, перевозки пассажиров, перевозки багажа и перевозки почты*. Следует иметь в виду, что перевозки каждой из перечисленных групп имеют существенные отличия. Поэтому каждая классификационная группа регулируется соответствующими международными конвенциями и соглашениями.

## ***1.2. Правовая регламентация международных перевозок***

Особенности международных перевозок требуют их специального нормативного урегулирования. В настоящее время сложилась система законодательной базы, включающая международные нормативные источники, а также внутреннее (национальное) законодательство. Основными среди указанных источников являются международные нормативные акты.

Внутренние (национальные) источники права применяются только в тех случаях, когда отдельные вопросы международных перевозок не регулируются в международных нормативных актах.

Внутренние источники подразделяются на две группы: нормативные акты, специально предназначенные для регулирования международных транспортных правоотношений, и нормативные акты общего транс-



портного законодательства, принципы и положения которого могут применяться в международных перевозках.

Что касается международных законодательных актов, то их представляют также две группы. К первой группе относятся международные источники, регламентирующие перевозки всеми или несколькими видами транспорта. Вторую, более многочисленную группу, составляют международные правовые акты, регламентирующие осуществление перевозок отдельными видами транспорта (железнодорожным, автомобильным, морским, воздушным, речным).

Следует иметь в виду, что международные акты, регулируют перевозки, затрагивают области отношений, смежные с международными транспортными правоотношениями. В частности, они регламентируют отношения между государствами, касающиеся их прав и обязанностей в связи с использованием международных транспортных путей. Здесь важное значение имеет установление разрешительной системы передвижения по территории иностранного государства, закрепление единообразного порядка пересечения государственных границ, действия таможенных, пограничных и санитарных служб.

Что касается основных правоотношений в международной перевозке, которые складываются в связи с непосредственной организацией и осуществлением перевозки пассажиров, грузов, багажа, то это отношения международного частного права. Нормативными источниками, регулирующими эти отношения, являются международные договоры, а также нормы внутреннего гражданского права.

Международные источники транспортного права чаще всего классифицируются в зависимости от видов транспорта. В соответствии с этим критерием выделяют международные конвенции и протоколы к ним, межгосударственные соглашения, межправительственные соглашения, соглашения органов исполнительной власти государств в области транспорта (министерств транспорта, министерств путей сообщения и др.), соглашения между транспортными структурами государств.

Безусловно, нормы международных транспортных конвенций подлежат обязательному исполнению транспортными организациями государств, подписавших соответствующие конвенции. Такой вывод базируется на положениях п. 4 ст. 15 Конституции РФ, согласно которым «общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются составной частью ее правовой системы».

Представляет законный интерес вопрос о принципах соотношения и применения международных нормативных актов и внутреннего (национального) законодательства. Общий принцип гласит: если РФ участвует в соответствующем международном соглашении, то применяются нормы этого соглашения.

Из данного принципа логично вытекает второй принцип: если международным соглашением установлены положения, отличающиеся от положений национального законодательства, применяются положения международного соглашения. Этот принцип закреплен в п. 2 ст. 7 ГК РФ.

Сущность третьего принципа состоит в следующем: если международным законодательством не урегулирован какой-либо вопрос перевозки, применяется нормативный источник национального законодательства, в котором этот вопрос нашел четкую регламентацию.

## **II. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ**

### **Понятие и классификация международных транспортных средств**

В организации правовой регламентации международных перевозок большую роль играют международные транспортные организации. Их полномочия в правовой области достаточно разнообразны. Международные организации ведут разработку проектов международных договоров, подготовку транспортных и технико-регламентированных правил перевозки грузов, пассажиров и багажа, проформ транспортных договоров.

Они дают заключения и рекомендации по применению международных норм.

В их компетенцию входят также толкование действующих соглашений, урегулирование споров посредством арбитража.

Особенно значительна роль международных транспортных организаций в правовой области, связанной с подготовкой и принятием международных транспортных конвенций. Обычно эти правовые акты подписываются на дипломатических и иных конференциях. Однако этому акту предшествует кропотливая работа по согласованию ряда позиций участников, выработке компромиссных формулировок, устранению противоречий. Эта выработка проводится в рабочих группах и юридических комитетах международных транспортных организаций. Такая работа, по сути, предопределяет качество международных конвенций и полноту охвата регулируемых вопросов.

Процесс создания международных организаций начался в конце XIX в., развивался достаточно активно. В настоящее время создана и действует весьма разветвленная система этих организаций. Так, только в области воздушного транспорта действует около 30 международных транспортных организаций.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> См.: Экономика и организация внешнеторговых перевозок: учебник / под ред. К.В. Холопова – М., 2000. С. 474.

Организационные основы, характер и объем полномочий международных транспортных организаций имеют существенные различия, что позволяет дать их классификацию.

Так, в зависимости от организационной формы можно выделить межправительственные и неправительственные транспортные организации. Главные задачи межправительственных организаций заключаются в выработке стратегии международных транспортных связей, их оптимизации, а также в обеспечении надлежащего исполнения международных конвенций. К таким межправительственным транспортным организациям относятся, например, Межправительственная морская организация (ИМО), Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Центральное бюро международных железнодорожных сообщений.

Неправительственные транспортные организации рассматривают главным образом организационные, а также технико-юридические вопросы транспортной деятельности на международном рынке транспортных услуг. Среди неправительственных транспортных организаций заметную роль играют на морском транспорте – Балтийский международный морской совет (БИМКО) (в прошлом конференция), Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО); на железнодорожном транспорте – Международный комитет железнодорожного транспорта в г. Берне; на автомобильном транспорте – Международный союз автомобильного транспорта (ИРУ); на воздушном транспорте – Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).

Международные транспортные организации могут быть классифицированы как по перечню решаемых ими проблем, так и по территориальному признаку. В первые десятилетия начала процесса создания международных транспортных организаций они не ограничивались определенными территориальными рамками. К таким организациям относятся, например, Международная организация гражданской авиации (ИКАО) – 1944 г., Международная автодорожная федерация – 1948 г., Международный союз водителей грузовиков дальнего следования и соответствующих транспортных средств – 1957 г. и др.

В начале 60-х годов XX в. начался активный процесс создания региональных и международных транспортных организаций. В качестве примера можно назвать такие организации, как Ассоциация дальневосточных автокомпаний – 1966 г., Арабский совет гражданской авиации – 1967 г., Восточно-Африканская железнодорожная корпорация – 1969 г., Европейская конференция по пассажирским тарифам (ЕПК) – 1975 г., Ассоциация авиакомпаний Европейского сообщества – 1980 г. и многие другие. Вполне понятно, что их деятельность ограничивается рамками соответствующих регионов.

Возможна классификация международных транспортных организаций в зависимости от видов транспорта, функционирование которых является объектом их деятельности. В рамках этого критерия следует выделить пять классификационных групп. К ним относятся группы международных транспортных организаций, представляющие следующие виды транспорта:

- 1) автомобильный;
- 2) железнодорожный;
- 3) воздушный;
- 4) морской;
- 5) речной.

Каждая группа имеет свою направленность международных законодательных актов и свой список международных конвенций и соглашений.

### **III. ДОГОВОРЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

#### **Понятие и виды договоров международной перевозки**

Международные перевозки осуществляются на основе договоров. Существуют международные договоры перевозки груза и пассажиров. В свою очередь каждый из них подразделяется на договоры перевозки соответствующим видом транспорта: автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским, речным. В конвенциях и соглашениях, регулирующих перевозки различными видами транспорта, отсутствуют определения указанных договоров перевозки.

Исключение составляет Конвенция о морской перевозке грузов 1978 г., в которой договор перевозки груза определяется как договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой.

Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1921 г., Афинская о перевозке морем пассажиров и багажа 1974 г., Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа 1973 г. содержат лишь общие положения о применении договора перевозки.

Так, в Афинской конвенции «О перевозке морем пассажиров и их багажа» 1974 г. дается следующее определение договора перевозки пассажира: «заключенный перевозчиком или от его имени договор о перевозке пассажира или в соответствующем случае пассажира и его багажа». Здесь не раскрывается ни содержание, ни основные условия договора.

Что касается других транспортных международных источников, то в них, как правило, косвенно указывается на то обстоятельство, что перевозки осуществляются на основании документов.

В теоретическом плане, исходя из положений международных и национальных источников, договор международной перевозки можно определить как соглашение, по которому перевозчик берет на себя обязанность доставить груз или пассажира по маршруту, связанному с пересечением государственной границы, в пункт назначения, а грузоотправитель или пассажир обязуется уплатить провозную плату.

В Конвенциях и соглашениях содержатся важные положения, характеризующие роль договора международной перевозки в перевозочном процессе. Прежде всего договор является правовым основанием возникновения обязательств между перевозчиком с одной стороны и грузоотправителем (пассажиром) с другой стороны.

На это обращают внимание, в частности, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. и Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г.

В соответствии с международными источниками договор призван также конкретизировать условия перевозки, которые в общем виде закреплены в конвенциях и соглашениях, а также в национальных транспортных законодательных актах.

Кроме того, договор международной перевозки служит правовой основой при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательств, связанных с перевозкой. Это положение закреплено практически во всех конвенциях и соглашениях, регулирующих перевозки пассажиров, багажа и грузов различными видами транспорта.

#### **IV. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

Общее положение об ответственности по договору международной перевозки, сформулированное в транспортных конвенциях и соглашениях, заключается в следующем: в случае неиспользования или ненадлежащего использования сторонами договора обязательств они несут установленную ответственность. Эта формулировка содержит, по сути, указание на основание ответственности, однако дана она в самом общем виде.

##### **Основание ответственности**

В международных транспортных конвенциях и соглашениях нет системного изложения перечней случаев, при которых наступает ответственность сторон. Тем не менее, с учетом участников правоотношений по перевозке можно выделить следующие две группы нарушений сторонами договора перевозки груза: нарушение договорных обязательств отправителем груза и нарушение договорных обязательств перевозчиком.

К нарушениям, допускаемым отправителем груза, относят прежде всего те, которые связаны с неправильностью оформления транспортных документов, несоблюдением требований, предъявляемых к упаковке грузов, повреждением транспортных средств. Практически все международные правовые источники, регулирующие перевозки грузов, указывают на неточность или недопустимость сведений о грузе, повлекших убытки перевозчика, как основание ответственности отправителя. Наиболее полный перечень данных транспортной накладной, неполнота или искажение которых влечет ответственность отправителя, дается в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г.

Вместе с тем Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении 1951 г. дополнительно указывает на такое основание ответственности отправителя, как внесение необходимых сведений не в ту графу накладной (п. 1 ст. 12).

Вторая группа оснований ответственности по договору международной перевозки груза, связанная с нарушениями обязательств перевозчика, представлена неправильным использованием транспортных документов, неисполнением распоряжений отправителя относительно груза, несохранностью перевозимого груза, несвоевременной его доставкой в пункт назначения.

Во всех конвенциях и соглашениях, регулирующих грузовые перевозки, закреплено такое наиболее распространенное на практике нарушение перевозчиком обязательства, как несохранность груза. Разновидностями этого основания ответственности является потеря груза, а также его повреждение.

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г. конкретизирует понятие «потери груза», выделяя полную или частичную его потерю. В Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г. указывается еще одна форма несохранения груза – это его уничтожение (п. 1 ст. 18).

Наиболее полный перечень разновидностей несохранности груза дается в Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении 1951 г. Среди них перечисляются полная или частичная утрата, недостача массы, повреждение, порча груза. Наряду с сохранностью груза Соглашение называет и такое основание ответственности перевозчика, как снижение качества груза.

Прямое указание о возложении на перевозчика ответственности за просрочку доставки груза содержится в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки, грузов (КДПГ) 1956 г. (п. 1 ст. 17). Также этот вопрос урегулирован и в Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении 1951 г. (п. 3 ст. 23).

Несколько иной подход в решении данной проблемы обнаруживается в Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г. В соответствии со ст. 19 перевозчик

несет ответственность за **вред**, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или товаров. Аналогичное положение закреплено в Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. В п. 1 ст. 5 указывается, что перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом задержки в сдаче груза. Помимо приведенных общих положений, в отдельных международных правовых источниках определены размеры санкций за нарушение сроков перевозки груза. Так, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г. содержит ограничение возмещения, которое не может превышать платы за перевозку (п. 5 ст. 23). В Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. указывается, что ответственность перевозчика за задержку сдачи груза ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдаче груз, но не превышающей размеры фрахта, подлежащего уплате на основании договора морской перевозки (п.п. «В» п. 1 ст. 6).