

УДК 341.9: 656.07(022)

В.К. Гіжевський
кандидат юридичних наук, професор,
проректор, декан юридичного факультету,
Університет економіки та права «КРОК»

І.В. Біленко
магістр,
Університет економіки та права «КРОК»

Міжнародні перевезення в міжнародному приватному праві

У даному дослідженні узагальнюється інформація щодо міжнародних перевезень в міжнародному приватному праві, розглядаються питання правового регулювання здійснення міжнародних перевезень, а також можливі способи вирішення колізійних питань, що виникають в процесі здійснення міжнародних перевезень.

Ключові слова: міжнародні перевезення, міжнародне приватне право, колізійні приписи, договори перевезень.

В.К. Гижевский
кандидат юридических наук, профессор,
проректор, декан юридического факультета,
Университет экономики и права «КРОК»

И.В. Биленко
магистр,
Университет экономики и права «КРОК»

Международные перевозки в международном частном праве

В данном исследовании обобщается информация о международных перевозках в международном частном праве, рассматриваются вопросы правового регулирования осуществления международных перевозок, а также возможные способы решения коллизионных вопросов, которые возникают в процессе осуществления международных перевозок.

Ключевые слова: международные перевозки, международное частное право, коллизионные предписания, договоры перевозок.

V. Hizhevskyy
candidate of legal sciences, professor,
Prorector, dean of the law faculty,
“KROK” University

I. Bilenko
master,
“KROK” University

International carriage in the international private law

Information on international carriages in the international private law and questions of legal

regulation international carriage, and possible ways to address conflicting issues that arise in the course of international carriages are summarized in the article.

Keywords: *international carriage, private international law, conflict regulations, contracts carriage.*

Постановка проблеми

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою (ст. 1 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. [1]). Намагання України вступити до Європейського Союзу сприяють розвитку як зовнішньоекономічних, так і приватних особистісних міжнародних відносин. У цих умовах роль і значення міжнародного приватного права зростає, а правове регулювання транспортної діяльності має бути одним із пріоритетних напрямів у вдосконаленні системи законодавства України.

Правове регулювання міжнародних перевезень є складним і багатогранним процесом, для вивчення особливостей якого необхідно проаналізувати міжнародні й національно-правові акти у сфері відносин перевезення, які будуть корисними для підготовки студентів вищих навчальних закладів, а також для діяльності юристів, дослідників правового регулювання міжнародних перевезень на науковому та науково-практичному рівнях, практиків міжнародних транспортних і транспортно-експедиторських компаній.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Багато вітчизняних та іноземних науковців займалися питаннями правового регулювання приватноправових угод, зокрема угоди з міжнародного приватного права, і договірних відносин, включаючи і відносини з міжнародних перевезень з урахуванням останніх тенденцій щодо зміни законодавства. Ці проблеми розглядалися в роботах таких учених, як Б.В. Бабін, Дж. Бееле, М.В. Гасвець, В.К. Гіжевський,

Е.Ф. Демський, А.С. Довгерт, Д.В. Зеркалов, Кірххоф Ганс, Х. Кетц, К. Цвайгерт, П.Р. Левковець, В.С. Маруніч, О.В. Столярський та ін.

Не вирішені раніше частини загальної проблеми

Питання правового регулювання міжнародних перевезень вирішувалися багатьма вченими, але розглядалися у спектрі окремих транспортних перевезень, в залежності від виду транспорту. Узагальнення положень здійснення та визначення відповідності нормативно-правовим актам міжнародних перевезень в міжнародному приватному праві не знайшло широкого відображення в юридичній науці.

Формулювання цілей статті

Метою даної роботи є систематизація та комплексний аналіз міжнародних та національних нормативних актів України, що регулюють міжнародні перевезення вантажів, пасажирів і багажу різними видами транспорту. Враховуючи такі цілі, нами були сформовані наступні задачі:

1. систематизувати джерела правового регулювання міжнародних перевезень;
2. визначити учасників договірних відносин у галузі міжнародних перевезень;
3. проаналізувати колізійні норми, що містяться в договорах та конвенціях про міжнародні перевезення;
4. визначити відповідальність перевізника при міжнародних перевезеннях пасажирів та багажу;
5. визначити судову форму захисту прав пасажирів щодо виконання договору міжнародного перевезення пасажирів та багажу.

Виклад основного матеріалу дослідження

У сучасних умовах гнучка, надійна, недорога транспортна система, яка дає можливість здійснювати міжнародні перевезення, набуває вирішального значення.

Оскільки ефективність економічного співробітництва між країнами багато в чому залежить і від рівня розвитку міжнародного перевезення, яке покликане забезпечувати перевезення вантажів і пасажирів з однієї країни в іншу.

Не зважаючи на те, що в міжнародно-правовій літературі тривалий час точилася дискусія щодо визначення поняття міжнародних перевезень, всі висновки вели до того, що під міжнародними перевезеннями слід розуміти переміщення вантажів або пасажирів, що здійснюються з допомогою будь-якого виду транспорту, якщо таке переміщення має міжнародний характер: місце відправлення та місце призначення знаходяться на території різних країн. На мою думку, саме це розуміння міжнародного перевезення відповідає сучасним напрямкам розвитку міжнародно-правової науки в галузі міжнародних перевезень.

Під міжнародним перевезенням розуміється перевезення вантажів між двома і більше державами, що виконується на умовах, які встановлені міжнародними угодами, які укладені цими державами. Характерною особливістю правового регулювання у цій сфері є те, що основні питання перевезень вирішуються в міжнародних угодах (транспортних конвенціях),

що містять уніфіковані норми, однаково визначають умови міжнародних перевезень вантажів, пасажирів та багажу.

Класифікація міжнародних перевезень включає багато різних критеріїв щодо виду транспорту, кількості використовуваного транспорту, об'єкта перевезень, маршруту тощо (рис. 1).

Визначаючи специфіку міжнародних перевезень, важливо окреслити джерела права, які можуть регулювати їх правовідносини. До цих джерел відносяться внутрішнє законодавство, міжнародний договір, іноземне законодавство, що містить імперативні норми, які підлягають застосуванню українськими авіакомпаніями як суб'єктами міжнародного приватного повітряного права у разі здійснення перевезень до цих країн (ідеться, насамперед, про законодавство ЄС), акти міжнародних організацій, судова практика як накопичений досвід однакового застосування законодавчих норм та звичаї у вигляді типових договорів або рекомендованих правил поведінки в галузі страхування (перестрахування) ризиків при здійсненні міжнародних перевезень та використанні авіаційних об'єктів.

Питання співвідношення основних джерел (внутрішньодержавного права та міжнародного договору) вирішене в Консти-

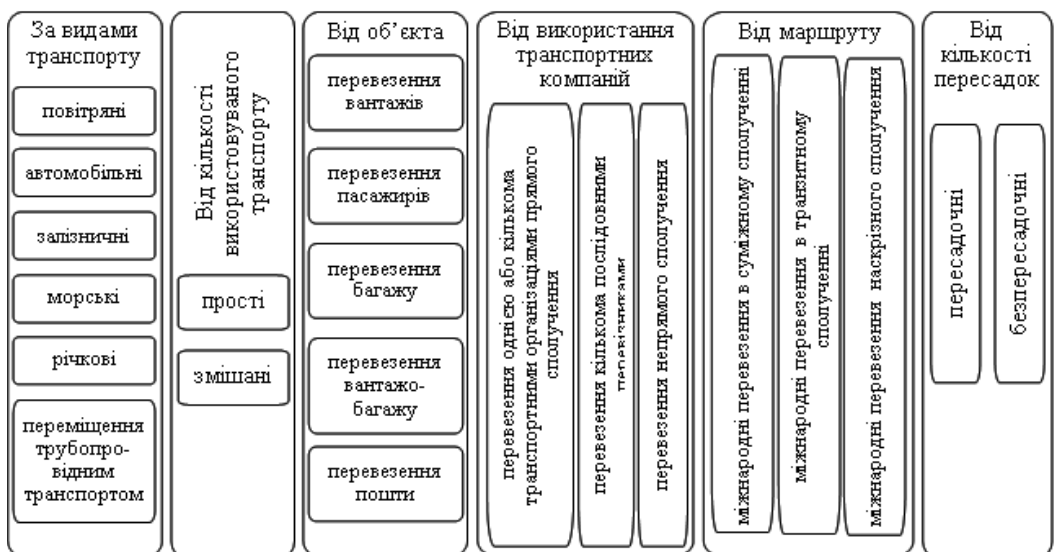


Рис. 1. Класифікація міжнародних перевезень

туції України, законах «Про міжнародні договори України» [2] та «Про міжнародне приватне право» [3], ЦК України (ст. 10) [4], ГК України [5] та інші законодавчі акти. Відносини, пов'язані з перевезенням пасажирів та багажу, регулюються Цивільним кодексом України та іншими нормативно-правовими актами.

Законодавство України у даній сфері можна розділити на групи: 1) нормативно-правові акти, які врегульовують організацію міжнародних перевезень в Україні, 2) законодавство зі здійснення міжнародного вантажоперевезення та 3) законодавство із врегулювання транспортних перевезень різними видами транспорту.

Найвагомішими вважають положення перевезень, що установлюють ЦК України (глава 64) та ГК України (глава 32) [4, 5]. Однак варто зауважити, що ЦК України регулює договірні відносини перевезень взагалі, а ГК України – як акт спеціальної спрямованості – лише перевезення вантажів.

До основних нормативних актів, що регулюють транспортні договори, належать: Статут автомобільного транспорту УРСР 1969 р.; Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р.; Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. [1]; Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. [6]; Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. [7]; Статут залізниць України від 6 квітня 1998 р. [8]; Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р. [9].

Істотне значення для регулювання відносин перевезення мають нормативні акти Уряду України й Міністерства інфраструктури (транспорту), видані на виконання прямого доручення, які містяться в транспортних уставах і кодексах. Широкий спектр наказів Міністерства інфраструктури України визначає правила перевезення вантажів різними видами транспорту.

Цей перелік невичерпний, тому в процесі регулювання відносин перевезення можна застосовувати й інші акти законодавства.

Наявність міжнародних угод та звичай як джерел права є особливістю міжна-

родного приватного права. Тому можна небезпідставно говорити про подвійність джерел міжнародного приватного права. Це дало можливість сформулювати модель системи правового регулювання міжнародних перевезень, яка представлена на рис. 2.

Євроінтеграційні процеси в Україні та її входження в міжнародне транспортне співтовариство посприяло становленню і розвитку законодавчого врегулювання міжнародних перевезень.

Міжнародне перевезення вантажів, пасажирів та багажу здійснюється на основі договору перевезення, що має двосторонній взаємний характер [10]. Такий договір оформлюється шляхом видачі належного транспортного документа:

- для морських перевезень – коносамент (bill of lading);
- для повітряних перевезень – авіатransпортна накладна (air waybill);
- для автомобільних перевезень – автотransпортна накладна (road transport document);
- для залізничних перевезень – залізнична накладна (rail transport document);
- для комбінованих перевезень – документ комбінованого перевезення (multimodal transport document).

Договір – це угода двох або кількох осіб (сторін) про встановлення, зміну або припинення цивільних правовідносин і є найпоширенішою формою виникнення зобов'язання. Договір вважається укладеним, коли сторони досягли згоди з усіх істотних умов. Розрізняють дві стадії укладення договору: пропозиція однієї сторони укласти договір (оферта) і прийняття пропозиції (акцепт).

На підставі цього застереження учасниками відносин перевезення є перевізник, відправник, вантажоотримувач, пасажир, інші транспортні організації, котрі беруть участь у процесі перевезення.

Договір про перевезення вантажу є реальним (він вважається укладеним у момент здачі вантажу транспортній організації для перевезення), сплатним та двостороннім.

Договір перевезення вантажу не від-

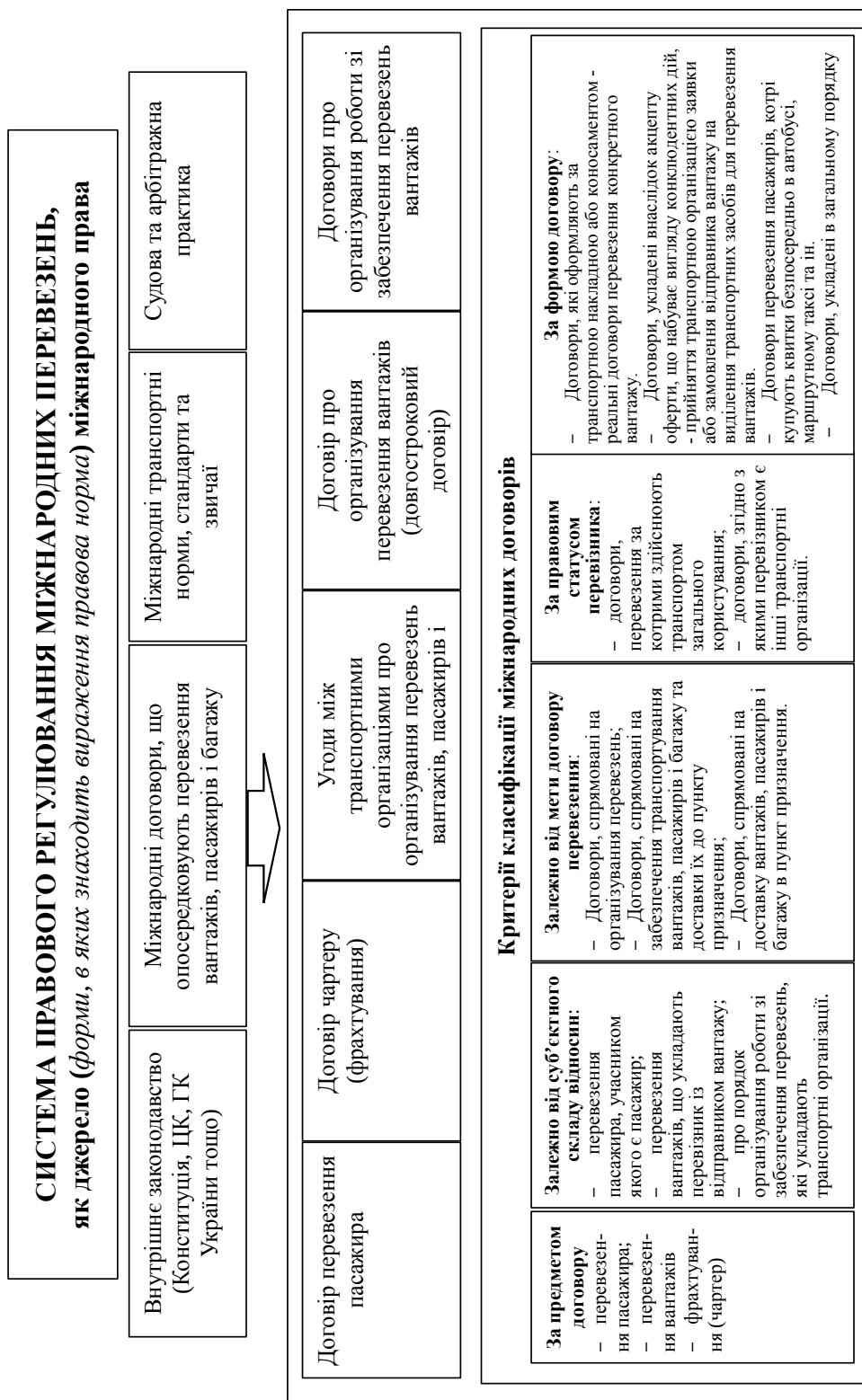


Рис. 2. Загальна модель системи правового регулювання міжнародних перевезень

носиться до числа класичних цивільно-правових договорів. Тому всі спроби зарахувати його до того чи іншого типу (виду) приречені на невдачу. Достатньо ознайомитися з найбільш поширеними точками зору, щоб зрозуміти безперспективність прагнення їхніх авторів беззастережно «підігнати» цей договір під ту чи іншу типову модель договору.

Відповідно до ч. 1 ст. 307 та ч. 1 ст. 909 ЦК України договором перевезення вантажу є договір, за яким одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установленій законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачеві), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Цей вид договорів укладається, як і інші господарські договори, в письмовій формі, до якої пред'являються спеціальні вимоги. Так, згідно із ч. 2 ст. 307 ГК та ч. 3 ст. 909 ЦК України укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням транспортної накладної (коносаменту або іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами). Перевізник зобов'язаний забезпечувати вантажовідправників бланками перевізних документів згідно з правилами здійснення відповідних перевезень.

Сторони договору: перевізник та відправник, проте учасником у виконанні договірних зобов'язань (однією із зобов'язаних сторін) є отримувач вантажу – особа, визначена відправником, яка може і не брати участі в укладенні договору перевезення вантажу, однак повинна мати договірні відносини з відправником (скажімо, бути покупцем за договором поставки, укладеним з відправником).

Сторони договору міжнародного перевезення:

- перевізник – зобов'язується доставити вантаж відправника до пункту призначення та передати його особі (одержувачу), уповноваженій отримати вантаж;
- відправник – зобов'язується сплати-

ти за перевезення вантажу встановлену плату.

Розглядаючи перевізника як одного з учасників договірних відносин, це поняття проаналізоване в різних законодавчих актах. У Митному кодексі України зазначено, що «перевізник – особа, яка здійснює перевезення товарів через митний кордон України та/або між митними органами на території України або є відповідальною за такі перевезення» [11]. В законах України «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про прикордонний контроль» та «Про ратифікацію Правил перевезення вантажів у міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні між портами України та портами Турецької Республіки, що мають залізничне сполучення, між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки» розглянуто та дано визначення поняттю «перевізник» відповідно до вимог цих законодавчих актів. Найбільшу кількість визначень наведено в наказах митної та прикордонної служб щодо здійснення міжнародних перевезень та проїзду територією країни.

Міжнародні перевезення, в залежності від виду транспорту, можуть здійснюватися залізничним, автомобільним, повітряним, морським, річковим транспортом. Розрізняють прямі перевезення, тобто здійснювані одним видом транспорту, та змішані або комбіновані, здійснювані кількома видами транспорту. За договором перевезення транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити пасажирів, вантаж, багаж до пункту призначення в іншій державі, видати вантаж (багаж) уповноваженій особі (одержувачу). Відправник чи пасажир зобов'язані оплатити таку послугу. Міжнародним вважається перевезення, здійснюване між двома чи більшою кількістю держав. Особливістю договору міжнародного перевезення є застосування матеріальних норм права на підставі колізійних принципів, передбачених міжнародними договорами, національним законодавством чи транспортним документом, виданим перевізником. Колізійними прив'язками, що переважно

застосовують для обрання матеріального законодавства при відправленні вантажу, є закон країни відправлення, при його видачі в кінцевому пункті – закон країни призначення. Застосовують також закон перевізника та закон країни суду.

Особливість міжнародних транспортних відносин полягає у наявності іноземного елемента: перевезення здійснюється за кордон, причому іноземний елемент властивий процесу переміщення, що складає сутність транспортної діяльності.

Правове регулювання відносин, які виникають із здійснення міжнародних перевезень, має специфіку.

Найважливіші умови здійснення міжнародних перевезень визначені у міжнародних угодах – транспортних конвенціях, що є основним джерелом регулювання у цій сфері відносин. Угоди містять уніфіковані матеріально-правові норми, необхідні для врегулювання колізій, що найчастіше виникають при морських та автомобільних міжнародних перевезеннях. Звичайно уніфіковані норми міжнародних договорів регулюють вимоги до перевізної документації, порядку приймання вантажу до перевезення та його видачі у пункті призначення, умови відповідальності перевізника, процедуру заявлення претензій і позовів.

Відповідно до ст. 922 ЦК за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажиrowі штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін транспортними кодексами (статутами). Перевізник звільняється від відповідальності, якщо це сталося внаслідок: непереборної сили; усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів; інших обставин, що не залежали від перевізника.

Питання відповідальності перевізника за договором міжнародного перевезення пасажирів регулюється конвенціями і угодами, присвяченими цим перевезенням різними видами транспорту. У них досить виразно сформульовано таку підставу від-

повідальності перевізника, як шкода, заподіяну в результаті смерті пасажирів, або заподіяння йому тілесних ушкоджень. Таке формулювання зафіксоване в Афінській конвенції 1974 р. [12], а також у Монреальській конвенції 1999 р. [13].

Міжнародні транспортні конвенції мають і колізійні норми, до яких звертаються у разі відсутності уніфікованих матеріально-правових норм. Переважно договірні колізійні норми відсилають до національного законодавства.

Аналіз судової практики свідчить, що склалась неоднакова практика щодо визначення підсудності цивільних справ, у яких однією зі сторін є іноземний перевізник.

Як приклад, можна розглядати позов Особи до компанії А. (Італійські авіалінії) «про захист прав споживача та відшкодування моральної шкоди». Печерський районний суд м. Києва ухвалою від 14 жовтня 2008 р. закрив провадження у справі за цим позовом, обґрунтувавши свій висновок тим, що відповідачем у справі є іноземна юридична особа, а її представництво в Україні не має повноважень на ведення справи в суді; національне законодавство не може застосовуватися до правовідносин, що виникли між сторонами безпосередньо в Італії (переліт за маршрутом Флоренція – Мілан) [14].

Розглядаючи інший позов Особи 1 та Особи 2 до авіакомпанії «Австрійські авіалінії» про відшкодування моральної шкоди у колегії суддів судової палати у цивільних справах Апеляційного суду Львівської області, судом було висловлено іншу правову позицію та залишено без змін ухвалу Залізничного районного суду м. Львова від 15 липня 2008 р. про відкриття провадження у справі за позовом. Відповідач в особі Голови представництва у м. Києві просив скасувати ухвалу як таку, що прийнята з порушенням правил виключної підсудності, а представництво у м. Львові не є юридичною особою. Виходячи з того, що позивачі купували квитки в Залізничному районі м. Львова, тобто за місцезнаходженням відповідача, апеляційний суд дійшов висновку, що позовна заява відповідала вимогам ст. 119 ЦПК і підстав для

її повернення згідно зі ст. 121 ЦПК чи для відмови у відкритті провадження згідно зі ст. 122 ЦПК не було, тому і немає підстав для скасування ухвали [14].

Повністю погодитися з висновками судів у наведених справах не можна. Але при пред'явленні позову до іноземного авіаперевізника судам слід враховувати, що відповідно до ст. 76 Закону України від 23 червня 2005 р. № 2709-IV «Про міжнародне приватне право» [3] суди можуть приймати до свого провадження і розглядати будь-які справи з іноземним елементом у випадках, якщо зокрема на території України знаходиться філія або представництво іноземної юридичної особи-відповідача.

Згідно з п. 3 ч. 1 зазначеної норми суди можуть приймати до свого провадження і розглядати справи з іноземним елементом у справах про відшкодування шкоди, якщо її було завдано на території України.

За ст. 3 названого закону, якщо міжнародним договором України передбачено інші правила, ніж встановлено цим законом, застосовуються правила цього міжнародного договору. Аналогічне правило міститься і у ч. 5 ст. 8 ЦПК – у разі невідповідності закону України міжнародному договору, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, суд застосовує міжнародний договір.

Так, за правилами, визначеними п. 3 ст. 20 Конвенції про правову допомогу і правові відносини у цивільних, сімейних і кримінальних справах, підписану у м. Мінську 22 січня 1993 р., встановлено виключну компетенцію, яка не може бути змінена угодою сторін, стосовно подання позовів до перевізників, що впливають з договорів перевезення вантажів, пасажирів і багажу, за місцем перебування управління транспортної організації, до якої у встановленому порядку була пред'явлена претензія.

Згідно зі ст. 33 Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [13], укладеної 28 травня 1999 р. у м. Монреалі (дата набрання чинності для України – 6 травня 2009 р.), позов про відповідальність повинен бути

поданий за вибором позивача на території однієї з держав-сторін або до суду за місцем знаходження перевізника, або за місцем його основної діяльності, або за місцем, де знаходиться комерційне підприємство, через яке був укладений договір, або до суду місця призначення перевезення. Щодо шкоди, заподіяної у результаті загибелі або тілесного ушкодження пасажирів, позов про відповідальність може бути поданий до одного із згаданих судів, або на території держави-сторони, в якій пасажир на момент події має основне і постійне місце проживання, і до якої або з якої перевізник надає послуги, пов'язані з повітряним перевезенням пасажирів на власних повітряних суднах або на повітряних суднах іншого перевізника на підставі комерційної угоди, і в якій цей перевізник здійснює діяльність, пов'язану з повітряним перевезенням пасажирів, використовуючи приміщення, орендовані самим перевізником чи іншим перевізником, з яким він має комерційну угоду, або які належать йому або іншому перевізнику. Процедура визначається законом, який застосовує суд, до якого подано позов.

Таким чином, при визначенні підсудності справ щодо спорів, які виникають з міжнародних повітряних перевезень, необхідно у відповідності до ст. 3 Закону № 1023-XII надати пріоритет нормам міжнародного права.

Слід зазначити, що норми конвенцій про міжнародні перевезення є імперативними, а специфіка регулювання міжнародних перевезень може виявлятися у відображенні норм міжнародних договорів у національному законодавстві без попередньої ратифікації, підписання або ж приєднання до них. Таке явище відоме за назвою рецепційного ефекту міжнародного договору. Воно є достатньо поширеним.

Міжнародне перевезення має широке коло джерел правового регулювання як на міжнародному, так і національному рівні. Характерною особливістю правового регулювання в цій сфері є те, що основні питання перевезень вирішуються в міжнародних угодах (транспортних конвенці-

ях), що містять уніфіковані норми, одноманітно визначальні умови міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. У зарубіжній літературі звертається увага на те, що навряд чи знайдеться інша галузь права, у якій є така кількість міжнародних угод про уніфікацію правових норм, як у цій галузі.

Колізійні прив'язки, які застосовують під час міжнародних перевезень – це закон місця відправлення пасажирів (вантажу), закон місця реєстрації транспортного засобу, закон країни призначення, транзиту, а також закон країни-перевізника.

Колізійні принципи, що діють у сфері міжнародних перевезень, отримали закріплення в національному законодавстві держав, у міжнародних універсальних конвенціях, а також двосторонніх (регіональних) угодах. При виборі відповідної колізійної норми слід дотримуватися певної «ієрархії»: перевагу перед національними нормами мають міжнародні колізійні норми. При колізії, що виникає між міжнародними універсальними і міжнародними регіональними нормами, як правило, роблять вибір на користь регіональних норм. Однак це не є правилом, і при вирішенні питання слід враховувати низку факторів: конкуренцію загальної та спеціальної норм, дату ратифікації та набрання сили міжнародного договору. У міжнародних угодах, прийнятих останнім часом, колізійні норми універсальних договорів аналогічні колізійним нормам двосторонніх договорів. Цим знімається колізія між універсальною та регіональними нормами.

Існування колізійних норм забезпечує можливість звільняти правотворчі органи від необхідності прийняття спеціальних нормативних актів з метою ліквідації правових протиріч, а також полегшити правозастосовну практику, забезпечивши її системою узгоджених норм.

Специфіка колізійних норм як засобу подолання колізій та прогалин у праві виявляється у її функціях; предметі; змісті та структурі. Функції колізійної норми характеризуються як напрями її впливу на

процес регулювання. Як правило, вирізняють три різновиди функцій, що забезпечуються колізійними нормами.

Найбільш поширеними колізійними прив'язками в галузі транспортних перевезень є:

- закон місця відправки товару. У відповідності до статті 285 Конвенції про міжнародне приватне право (Кодекс Бустаманте 1928р.) про порядок фрахтування морського і повітряного судна регулюється місцем відправки товару [15];

- закон місця спричинення шкоди. Так, закон Румунії відносно регулювання відносин міжнародного приватного права 1992 р. визначає, що шкода, завдана повітряним судном на поверхні, регулюється законом тієї держави, на території якого така шкода була завдана [16];

- особистий закон перевізника. Згідно з польським законом про міжнародне приватне право 1965 р., якщо сторони не мають місця знаходження чи місця проживання в одній і тій же державі і не здійснили вибору права, то застосовується до зобов'язань з договору перевезення право держави, у якій в момент укладення договору перебував перевізник [16].

Висновки

Таким чином, правове регулювання міжнародних перевезень повинне бути уніфіковане, оскільки це забезпечує зручність у правозастосуванні за напрямками: уніфікації понятійного апарату, вимог до засобів перевезення, оформлення вантажів, проходження митних процедур, врахування позицій сторін перевезень та національних інтересів, наразі щодо збереження транспортної інфраструктури. Отже, міжнародні перевезення регламентуються нормами міжнародного приватного права, оскільки суб'єктом правовідносин є іноземні фізичні і юридичні особи, за предметом правового регулювання вони є приватними відносинами, за джерелами регулювання, в першу чергу, це національне законодавство, а відповідальність є цивільною та застосовується у вигляді відшкодування шкоди.

Література

1. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 №232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
2. Закон України «Про міжнародні договори України» від 29.06.2004 р. № 1906-ІУ // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 50. – Ст. 540.
3. Закон України «Про міжнародне приватне право» від 23.06.2005 № 2709-ІВ // Відомості Верховної ради України. – 2005. – № 32. – Ст. 422.
4. Цивільний кодекс України Кодекс від 16.01.2003 № 435-ІВ // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356 (з наступними змінами та доповненнями).
5. Господарський кодекс України. Кодекс від 16.01.2003 № 436-ІВ // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 462.
6. Кодекс торговельного мореплавства України. Кодекс від 23.05.1995 № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. – Ст.349.
7. Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 №273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.
8. Статут автомобільного транспорту Української РСР. Постанова Ради Міністрів УРСР № 401 від 27.06.1969. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/401-69-%D0%BF>.
9. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001р. №2344-ІІІ // Офіційний вісник України. – 2001. – № 17. – Ст. 719.
10. Анцелевич Г.О. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень / Г.О. Анцелевич, О.О. Покрещук, Л.І. Ковалевська. – К. : Зовнішня торгівля, 2004. – 288 с.
11. Митний кодекс України. Кодекс від 13.03.2012 № 4495-ІІІ // Офіційний вісник України. – 2012. – № 32. – Ст. 1175.
12. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу від 13 грудня 1974 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_094.
13. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. Міжнародний документ від 28.05.1999 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 33. – Ст. 1163.
14. Аналіз судової практики з розгляду цивільних справ про захист прав споживачів (2009-2012 рр.). Офіційний сайт «Верховний Суд України». [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/\(documents\)/69ADBC2062A1CE23C2257B7C004ABE02](http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/(documents)/69ADBC2062A1CE23C2257B7C004ABE02).
15. Кодекс міжнародного приватного права (Кодекс Бустаманте). США. Міжнародний документ від 20.02.1928 (Гавана). [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_419.
16. Фединак Г.С. Міжнародне приватне право: Підручник. – 4-те вид., перероб і допов. / Г.С. Фединак, Л.С. Фединак – К.: Атіка, 2012. – 500 с.