

БЛАНК ОТВЕТОВ

Направление «Юриспруденция»
Профиль: «Международное частное право»
Время выполнения задания – 120 мин.

Задание № 1.

| | |
|-----|-------|
| 1. | False |
| 2. | False |
| 3. | True |
| 4. | False |
| 5. | True |
| 6. | True |
| 7. | False |
| 8. | True |
| 9. | True |
| 10. | True |

Задание № 2.

| | |
|-----|-------------|
| 1. | govern |
| 2. | similarity |
| 3. | applying |
| 4. | determine |
| 5. | violation |
| 6. | obligations |
| 7. | statute |
| 8. | aimed |
| 9. | disclose |
| 10. | obliging |

Задание № 3.

English synopsis

Задание № 4.

| | |
|-----|------------------------------------|
| 1. | Авизующий банк |
| 2. | Легализация |
| 3. | Унификация |
| 4. | Протест |
| 5. | Международное агентское соглашение |
| 6. | Акцепт |
| 7. | Концессионное соглашение |
| 8. | Квалификация |
| 9. | Арбитражная оговорка |
| 10. | Коносамент |

Задание № 5.**Меморандум**

Важнейшим международным договором в области авиаперевозок грузов, пассажиров и багажа выступает Варшавская конвенция 1929 г. для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (далее – Варшавская конвенция), которая была дополнена Гаагским протоколом в 1955 г. Россия является участницей и Варшавской конвенции, и Гаагского протокола в результате международного правопреемства. Впоследствии были приняты новые документы, вносящие изменения в Варшавскую конвенцию, а именно: Гватемальский протокол 1971 г., Монреальские протоколы № 1-4 1975 г., Гвадалахарская конвенция 1961 г., дополнительная к Варшавской, которая распространила принципы Варшавской конвенции на перевозки, осуществляемые арендованными воздушными судами. Все вышеупомянутые документы составили так называемую «Варшавскую систему», являющейся весьма громоздкой и малоэффективной в силу различного по составу круга государств-участников в отношении каждого документа. На протяжении многих лет ставился вопрос о консолидации документов Варшавской системы в единый акт, которым ныне является Монреальская конвенция 1999 г. для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (далее – Монреальская конвенция). Россия в ней не участвует, хотя и выразила такое намерение.

И Варшавская, и Монреальская конвенции применяются при любой международной перевозке грузов, пассажиров и багажа, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Международной перевозкой по смыслу конвенций называется всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения расположены либо на территории двух государств – участников конвенции, либо на территории одного и того же государства-участника, если остановка предусмотрена на территории другого

государства, даже если это государство не участвует в конвенции. Конвенции действуют в отношении международных перевозок, осуществляемых в рамках регулярных и нерегулярных международных воздушных сообщений как публично-правовыми юридическими лицами, так и частными авиакомпаниями. Согласно конвенциям международная авиаперевозка осуществляется на основании перевозочных документов, являющихся транспортными документами и подтверждающих заключение договора воздушной перевозки. Такими транспортными документами являются:

1) в договоре воздушной перевозки груза – **воздушно-перевозочный документ (авиагрузовая накладная)** (носит товарораспорядительный характер);

2) в договоре воздушной перевозки пассажира – **авиабилет (индивидуальный или групповой перевозочный документ)**;

3) в договоре воздушной перевозки багажа – **багажная квитанция (багажная идентификационная бирка)**.

Накладная, авиабилет и багажная квитанция являются свидетельством заключения договора международной воздушной перевозки. Договор международной воздушной перевозки груза и багажа имеет возмездный и реальный характер, договор международной воздушной перевозки пассажира имеет возмездный и консенсуальный характер.

Центральное место в Варшавской конвенции отведено вопросам **ограничения ответственности воздушного перевозчика** за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, а также за ущерб, повлекший за собой утрату или повреждение багажа и груза. Перевозчик несет ответственность за ущерб, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза. Варшавская конвенция устанавливает **принцип виновной ответственности перевозчика**, ограничивая пределы его имущественной ответственности, рассчитанные во франках Пуанкаре, в отношении жизни и здоровья пассажира; зарегистрированного багажа или груза; ручной клади (предметов, оставляемых пассажиром при себе).

В соответствии с нормами Монреальской конвенции перевозчик несет ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, а также за утрату или повреждение зарегистрированного багажа **на принципе объективной и виновной ответственности**; за утрату или повреждение груза, а также незарегистрированного багажа – **на принципе виновной ответственности**, причем вина перевозчика презюмируется, пока он не докажет, что неблагоприятные последствия были вызваны одним из обстоятельств, упомянутых в конвенции (к ним относятся военные действия, вооруженные конфликты, акты органов государственной власти, неправильная упаковка груза, присущие грузу дефекты качества). Центральное место в Монреальской конвенции отведено вопросам ограничения ответственности воздушного перевозчика, причем для этого используются **два способа** расчета пределов ответственности: для государств – членом МВФ он установлен в СДР, для остальных государств – во франках

Пуанкаре. Монреальская конвенция устанавливает **пределы имущественной ответственности воздушного перевозчика** в отношении жизни и здоровья пассажира (объективная ответственность ограничивается суммой в 100 000 СДР либо 1 500 000 франков Пуанкаре; если ущерб причинен на сумму свыше 100 000 СДР, то перевозчик несет виновную ответственность, предел которой не ограничивается); багажа или груза; задержки в перевозке. Таким образом, по сравнению с нормами Варшавской конвенции Монреальская конвенция вводит **двухуровневую систему ответственности**. Первый уровень устанавливает объективную ответственность в размере до **100 000 СДР** независимо от вины перевозчика. Второй уровень основывается на презумпции вины перевозчика и не предусматривает ограничения ответственности.

Ни Варшавская, ни Монреальская конвенции не предписывают обязательный претензионный порядок предъявления требований к воздушному перевозчику из причинения вреда жизни или здоровью пассажира. Однако в случае обнаружения несохранности груза или зарегистрированного багажа обе конвенции предусматривают **обязательное претензионное производство**, включающее обязанность грузополучателя или пассажира предъявить претензию перевозчику немедленно. В случае повреждения груза и багажа установлены крайние сроки предъявления претензий. Согласно и Варшавской конвенции в ред. Гаагского протокола, и Монреальской конвенции такие сроки идентичны.

В соответствии и с Варшавской, и с Монреальской конвенциями **срок исковой давности** при международных воздушных перевозках составляет **два года**. Этот срок начинает течь с момента прибытия пассажира, груза или багажа по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или с момента прекращения перевозки. Обеими конвенциями установлена **альтернативная подсудность (множественность юрисдикций)**. Иск может быть предъявлен в пределах территории одного из государств – участников конвенций по выбору истца в одном из следующих судов:

- по месту жительства перевозчика (домицилия перевозчика);
- по месту основной коммерческой деятельности перевозчика;
- по месту, где перевозчик имеет коммерческое предприятие (учреждение, контору), посредством которого заключен договор перевозки;
- по месту назначения перевозки.

Вместе с тем в текст Монреальской конвенции включен пятый вариант подсудности (так называемая **пятая юрисдикция**) в отношении требований компенсации за причиненный во время перевозки вред жизни и здоровью пассажира, допускающий возможность предъявления иска к перевозчику в суде на территории государства-участника, в котором пассажир на момент происшествия имеет основное и постоянное место жительства. В этом случае гражданство пассажира не имеет значения.

В отличие от Варшавской конвенции Монреальская конвенция предусматривает возможность передачи спора на разрешение в арбитраж на основании **арбитражного соглашения сторон**, но только в отношении договора перевозки груза. Такая договоренность оформляется в письменной форме. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из мест в соответствии с компетенцией судов. Арбитр или арбитражный трибунал применяют положения конвенции.

Задание № 6.

1) как правило, в двустороннем договоре о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским и уголовным делам регулируются вопросы установления юрисдикции, признания и исполнения судебных решений соответствующих судов, а также содержатся коллизионные нормы унифицированного характера. Поскольку международные договоры обладают приоритетом перед нормами национального законодательства, прежде чем обратиться к последнему, необходимо задать вопрос, а существуют ли двусторонние или многосторонние договоры между государствами, чью национальность имеют спорящие стороны. В нашем примере такой двусторонний договор существует, следовательно, его нормы, касающиеся юрисдикции, признания и исполнения иностранных судебных решений, а также выбора подлежащего применению права, будут преобладать над нормами национального законодательства. В России об этом четко говорит п. 4 ст. 15 Конституции РФ, согласно которому общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора. Следовательно, в отношении судебной юрисдикции нормы Договора 1998 г. будут превалировать над нормами АПК РФ, посвященными рассмотрению споров по делам с участием иностранных лиц. Согласно Договору 1998 г. по искам из договоров компетентен суд Договаривающейся стороны, на территории которой ответчик имеет место жительства или местонахождение, а также на территории которой имеет место жительства или местонахождение истец, если на этой территории находится объект спора или имущество ответчика. Таким образом, можно утверждать, что в силу базисных условий договора купли-продажи (DAT (Владивосток) ИНКОТЕРМС-2010) объект спора (кресла из ротанга ненадлежащего качества) находится на территории России. **Таким образом, юрисдикция российского арбитражного суда установлена правомерно (истец – российское предприятие, находящееся в России);**

2) российский арбитражный суд должен применить коллизионные нормы Договора 1998 г. В случае, если подлежащая применению

коллизия норма в нем отсутствует, будет применяться национальная российская коллизия норма. Следует отметить, что суд в отсутствие соглашения сторон о применимом праве всегда применяет собственные коллизия нормы (сначала договорные, а за отсутствием таковых, национальные). Договор 1998 г. содержит типичную коллизия норму, применимую к договорным отношениям: если стороны не избрали подлежащего применению законодательства, применяется законодательство Договаривающейся стороны, на территории которой проживает, учреждена или имеет местонахождение сторона, которая осуществляет исполнение, имеющее решающее значение для содержания такого договора. **Таким образом, российский арбитражный суд применит коллизия норму Договора 1998 г., а не коллизия нормы ГК РФ;**

3) при отсутствии соглашения сторон о применимом праве (как в нашем случае) в соответствии с коллизия нормой Договора 1998 г. будет использоваться доктрина характерного исполнения, согласно которой применяется право страны, где учреждена или имеет местонахождение сторона, осуществляющая решающее исполнение по договору. Для договора купли-продажи исполнением, имеющим решающее значение для его содержания, выступает поставка товара вьетнамской компанией-продавцом. **Таким образом, российский арбитражный суд должен применить вьетнамское материальное право;**

4) Вьетнам не является участником Венской конвенции, кроме того, применимым правом выступает вьетнамское право. Следовательно, оба основания применения Венской конвенции отсутствуют. Венская конвенция применяется к договорам купли-продажи товаров между сторонами, коммерческие предприятия которых находятся в разных государствах, когда эти государства являются Договаривающимися государствами или когда согласно нормам МЧП применимо право Договаривающегося государства. **Таким образом, российский арбитражный суд, применяя вьетнамское материальное право, будет основывать свое решение на нормах гражданского законодательства Вьетнама;**

5) вопрос о приведении в исполнение решения российского арбитражного суда во Вьетнаме будет разрешен в соответствии с Договором 1998 г. Согласно данному договору по вопросам признания и исполнения решения компетентен суд Договаривающейся стороны, на территории которой решение должно быть признано и исполнено. К признанию и исполнению решений применяется законодательство Договаривающейся стороны, на территории которой решение должно быть признано и исполнено. Данные нормы являются общепризнанными нормами международного гражданского процесса и примерно идентичны по содержания во многих договорах о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским и уголовным делам. **Таким образом, вопрос о приведении в исполнение решения российского арбитражного суда на территории Вьетнама будет разрешен вьетнамским судом в соответствии с нормах вьетнамского процессуального права.**