



*Перевозки международного типа, осуществляются различными видами транспорта, которые перевозят как пассажиров, так и грузы, багаж. Международные перевозки не имеют однозначного понятия, поэтому оно существует в нескольких вариантах. В широком смысле международными перевозками признаются перевозки, осуществляемые на том или ином виде транспорта из одного государства в другое. В узком смысле — это перевозка, осуществляемая на том или ином виде транспорта, при которой место отправления и место назначения расположены: на территории двух или более государств или на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства. Практика перевозок в отдельных отраслях транспорта допускает выполнение международных перевозок различных видов, каждый из которых имеет свои особенности. Перевозки грузов и пассажиров осуществляются железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом.*

*В настоящее время основным источником правового регулирования международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа являются международные соглашения. Например, таковой является Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980г. Обычно такие соглашения содержат требования к перевозочной документации, определяют порядок приема груза к перевозке и выдачи его в пункте назначения, условия ответственности перевозчика, процедуру предъявления к перевозчику претензий. Помимо международных соглашений в процессе регулирования международных перевозок большая роль принадлежит внутригосударственным актам. В Российской Федерации это Гражданский кодекс, Воздушный кодекс 1997г., Кодекс торгового мореплавания 1999г., Транспортный устав железных дорог Российской Федерации 1998г., Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации 2001г. Наиболее распространенными коллизионными привязками в области транспортных перевозок являются: 1. закон места отправки товара. В соответствии со ст. 285 Конвенции о международном частном праве (Кодекс Бустаманте 1928г.) порядок фрахтования морского и воздушного судна регулируется законом места отправки товара; 2. закон места причинения ущерба. 3. личный закон перевозчика. Согласно польскому Закону о международном частном праве 1965 г., если стороны не имеют места нахождения или места жительства в одном и том же государстве и не произвели выбора права, то применяется к обязательствам из договора перевозки*

право государства, в котором в момент заключения договора имел место нахождения перевозчик.

Правовая регламентация международных перевозок тесно связана с деятельностью международных организаций. Международные транспортные организации возникли в конце XIX в. Они разрабатывают проекты конвенций, унифицированных правил и технических регламентов. Международные транспортные организации создаются по видам транспорта. Наиболее многочисленными являются организации в области водного транспорта (их насчитывается более 100). Из числа межправительственных организаций, безусловно, самой авторитетной является Международная морская организации (ИМО), созданная в 1949г. Одна из ее основных целей — поощрение устранения дискриминационных мер и излишних ограничений со стороны правительств, затрагивающих международное торговое судоходство, с тем чтобы мировая торговля могла без дискриминации пользоваться услугами судоходства. В рамках данной организации разработаны и приняты Афинская конвенция о перевозке пассажиров и их багажа морем 1974г. (дополнена в ноябре 1976 г.), Международная конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965г. (в дальнейшем неоднократно дополнена) и др. В 1905г. образована Балтийская и международная морская организация (БИМКО). Основная задача этой неправительственной организации заключается в подготовке и пересмотре проформ партеров и другой транспортной документации; издание типовых форм перевозочных документов для использования судовладельцами, а также типовых форм перевозочных документов, рекомендованных родственным организациям или согласованных с представителями заинтересованных сторон.

Полезную работу по унификации транспортной документации осуществляют Международный морской комитет (ММК), Международная палата судоходства (МГТС), Ассоциация латиноамериканских судовладельцев (АЛАМАР), Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО) и др.

Международные организации по железнодорожному транспорту имеют статус неправительственных организаций. Многие из них являются региональными и занимаются узким кругом проблем. Например, в 1969. учреждена Восточно-Африканская железнодорожная корпорация. Она занимается координацией перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом. В 1975г. создана Европейская конференция по пассажирским тарифам (ЕПК). Целью организации является определение практических мер по проведению единой тарифной политики, что должно способствовать дальнейшему развитию международных

пассажирских перевозок. ЕПК выполняет функции тарифного союза в рамках отдельных железнодорожных сообщений. В 1950г. создан Европейский союз по железнодорожным перевозкам западноевропейских стран. Основная цель Союза — представление и защита в международных организациях интересов европейских железнодорожных администраций во взаимоотношениях с другими международными транспортными союзами и с национальными транспортными и экономическими администрациями, связанными с перевозками в международном сообщении грузов и пассажиров, а также организация и осуществление международных железнодорожных перевозок в пределах транспортной сети стран — членов Союза.

Среди международных организаций по воздушному транспорту наиболее авторитетной является Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Она создана в 1944г. как специализированное учреждение ООН. Одна из целей ИКАО — предотвращение экономических потерь, вызванных неразумной конкуренцией. В рамках ИКАО разработан и принят ряд конвенций по регламентации международных воздушных перевозок, например Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (май 1999г.). Из региональных организаций отметим Арабский совет гражданской авиации (создан в 1967г.), Ассоциацию африканских авиакомпаний (1968г.), Ассоциацию авиакомпаний Европейского сообщества (1980г.), Ассоциацию дальневосточных авиакомпаний (1966г.). Основная цель этих организаций — выработка рекомендаций по унифицированию коммерческо-правовой документации относительно перевозок грузов, пассажиров и их багажа.

В настоящее время функционирует небольшое число международных организаций по автомобильному транспорту и автодорогам. Так, в 1948г. создана Международная автодорожная федерация, в 1904г. — Международная автомобильная федерация, и 1957г. — Международный союз водителей грузовиков дальнего следования и соответствующих транспортных средств. Эти организации занимаются унификацией транспортной документации, правил дорожного движения, стандартизации систем взыскания за нарушение правил перевозки грузов, пассажиров и их багажа.

*Международные железнодорожные перевозки* По сравнению с другими видами транспорта железнодорожный транспорт имеет серьезные преимущества. Во-первых, он способен перевозить самые различные грузы и выполнять массовые перевозки грузов и пассажиров. Во-вторых, железнодорожный транспорт имеет большую дальность и относительно высокую скорость перевозок. В-третьих,

*перевозки по железной дороге имеют сравнительно низкую себестоимость перевозок и высокую безопасность доставки грузов.*

*Одним из основных договоров по регламентации железнодорожных перевозок является Соглашение о международных перевозках (КОТИФ) 1980г. учредившее Организацию международного железнодорожного транспорта. В КОТИФ предусмотрены предельные сроки доставки грузов. Например, общие сроки доставки грузов составляют для грузов большой скоростью 400 км, а для грузов малой скоростью — 300 км в сутки. Соглашение 1980г. определяет предельный размер ответственности железных дорог в случае несохранности перевозимых грузов в расчетных единицах МВФ — «специальных правах заимствования» (17 СПЗ, или 51 старый золотой франк на 1 кг веса брутто).*

*Российская Федерация не является участницей Соглашения о международных железнодорожных перевозках 1980 г., но его положения, связанные с ним инструкции и другие нормативные акты применяются при перевозках российских внешнеторговых грузов в страны Европы и из этих стран в Россию. Российская Федерация является участницей Соглашения о международном железнодорожном сообщении (СМГС) 1951 г. (пересмотрено в 1992 г.). Оно устанавливает прямое международное сообщение для перевозок грузов между железными дорогами Албании, Болгарии, Китая, КНДР, Монголии, Польши, Румынии, России и ряда других стран.*

*В соответствии со ст. 7 Соглашения перевозка грузов оформляется накладной, состоящей из трех листов: оригинал накладной; лист выдачи груза; лист уведомления о прибытии груза. Отправитель должен объявить в накладной ценность ряда грузов при предъявлении их к перевозке, например золота, серебра и платины, а также изделий из них; драгоценных камней; ценных мехов; отснятых фильмов; картин; статуй, Железная дорога не обязана проверять правильность и достаточность документов, приложенных отправителем к накладной. При неправильном, неполном и неточном указании в накладной сведений и заявлений с отправителя взывается штраф в пятикратном размере провозной платы. В случае перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности отправитель выплачивает штраф в пятикратном размере провозной платы. Соглашение определяет сроки доставки грузов большой скоростью и малой скоростью. Эти сроки удлиняются на время задержки для выполнения таможенных и других правил; перерыва в сообщении, происшедшего не по вине железной дороги и временно препятствующее началу или продолжению перевозки; задержки, происшедшей в результате изменения договора перевозки, По прибытии груза на*

станцию назначения железная дорога обязана выдать груз, оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза получателю. Железная дорога должна составить коммерческий акт, если во время перевозки или выдачи груза она производит проверку состояния груза, его массы или количества мест и если при этом будет установлена полная или частичная утрата груза, недостача массы, отсутствие накладной и т. д. Железная дорога ответственна за просрочку в доставке груза и за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты, недостачи массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам за время с момента принятия груза к перевозке до выдачи его на станции назначения. Железная дорога освобождается от ответственности за полную или частичную утрату груза, уменьшение массы, повреждение, порчу или снижение по другим причинам качества груза, если они, например, произошли: а) вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело; б) вследствие ненадлежащего качества груза при его приемке к перевозке на станции отправления или вследствие особых естественных свойств груза, вызвавших его самовозгорание, поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и т. д.; в) по вине отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых нельзя возложить вину на железную дорогу. Соглашение подробно регламентирует порядок и размеры возмещения за просрочку в доставке груза, снижения качества груза, а также при полной или частичной утрате груза. Выплата сумм возмещений и штрафов производится в валюте той страны, железная дорога которой производит выплату этих сумм. Претензии и иски по договору перевозки могут быть заявлены в течение 9 месяцев, за исключением претензий и исков о просрочке в доставке груза, для предъявления которых установлен двухмесячный срок. Ответственность перевозчика железнодорожным транспортом по искам, предъявляемым в связи с каким-либо одним инцидентом, ограничивается следующими размерами: в отношении исков, связанных со смертью или телесными повреждениями — 18 млн. расчетных единиц, а в отношении любых других исков — 12 млн. расчетных единиц.

В Российской Федерации экономические, правовые и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта определяет Федеральный закон «О федеральном железнодорожном транспорте» 1995г. В соответствии со ст. 18 этого Закона организация перевозок пассажиров, грузов, грузобагажа и багажа в международном железнодорожном и прямом международном смешанном сообщениях, развитие международных транспортных связей и внешнеэкономическая деятельность осуществляются федеральным органом

исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. Перевозки грузов в прямом международном смешанном сообщении производятся на основании соответствующих международных договоров РФ. Ответственность предприятий железнодорожного транспорта за неисполнение, ненадлежащее или несвоевременное исполнение обязательств по перевозке пассажиров, хранению и перевозке грузов, грузобагажа и багажа в международном сообщении определяется в соответствии с международными договорами РФ (ст. 20).

Международные морские перевозки. Важной организационной формой морских перевозок в настоящее время является линейное судоходство. Характерным признаком линии является постоянство оборота судов. Линейное судоходство главным образом обслуживает потребность международной торговли в регулярной перевозке товаров, поставляемых небольшими партиями. Морские линии подразделяются на три группы: а) односторонние, эксплуатируемые судовладельцем одной страны; б) совместные или смешанные, обслуживаемые судовладельцами обычно двух стран; в) конференциальные, функционирующие в рамках линейных конференций. В линейном судоходстве морской транспорт является основным средством перевозки внешнеторговых грузов. Такие перевозки осуществляются на основании заключенных грузоотправителями и перевозчиками договоров на фрахтование судна. По договору перевозчик (фрахтовщик) обязуется перевезти вверенный ему отправителем (фрахтователем) груз в порт назначения и выдать грузополучателю, а отправитель (фрахтователь) обязуется уплатить за морскую перевозку груза установленную плату — фрахт. В договоре обозначены порты погрузки и выгрузки, порядок информации о приходе и уходе судна, порядок исчисления стальной времени, т. е. максимального времени, в течение которого судно находится под погрузкой и выгрузкой, а также обязательства сторон в случае нарушения стальной времени.

В практике мореплавания применяются два основных вида договора перевозки груза: договор фрахтования судна, или чартер, применяемый при перевозке грузов вне регулярных линий на так называемых трамповых судах; договор перевозки на судне регулярной линии предусматривает сдачу отправителем груза перевозчику регулярной линии и получением от него коносамента на этот груз.

Чартер является документом, удостоверяющим наличие и содержание договора фрахтования, заключаемого между фрахтовщиком или фрахтователем, и рассчитан на перевозку крупных партий грузов, прежде всего массовых. При перевозках по чартеру предоставляется все судно, часть или определенное его помещение. В настоящее время существует несколько проформ чартеров:

рейсовый чартер, букинггот, тайм-чартер, димайз-чартер и т. д., которые определяют взаимоотношения сторон (фрахтовщика и фрахтователя, перевозчика и грузовладельца) при перевозке грузов в международном торговом мореплавании. В зависимости от сложившихся условий перевозки различных родов грузов и отдельных направлений применяются определенные формы стандартных чартеров. В международном торговом мореплавании обычно используются типовые формы чартеров, разработанные, одобренные либо рекомендованные Балтийской и международной морской организацией (БИМКО), Международной палатой судоходства (МПС), национальными палатами судоходства Великобритании, Японии, России и других стран. Разумеется, содержание чартеров существенно отличается, но в любом случае в них отражаются такие вопросы, как наименование судовладельца и фрахтователя; название и краткая характеристика судна и груза; стальнойное время; порт и время погрузки; канцелирование, демередж и т. д. Ряд чартеров (например, «Ньюовой») содержит подробное пояснение о порядке заполнения чартера. Согласно ст. 120 КТМ РФ 1999г. чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на ряд и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, наименование места назначения или направления судна. По соглашению сторон в чартер могут быть включены иные условия и оговорки. Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями.

Коносамент — расписка, выдаваемая судовладельцем (капитаном судна или агентом транспортного предприятия) грузоотправителю, которая удостоверяет принятие груза к перевозке. Коносамент является товарораспорядительным документом и оформляется в нескольких экземплярах (обычно не меньше трех), являющихся оригиналами; одновременно составляется необходимое количество копий, которые не имеют юридической силы, но необходимы для учета. Коносамент может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика. Подпись может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств. По способу обозначения лица, имеющего право требовать выдачи груза, коносаменты бывают именными, ордерными и предъявительскими. При морских перевозках грузов применяются экспортные, каботажные, прямые сквозные), слушанные, линейные, чартерные, служебные, долевые коносаменты. В свою очередь, сквозные коносаменты подразделяются на три типа: а) морской сквозной коносамент; б) обычный сквозной коносамент; в) коносамент на смешанную

перевозку.

Международная перевозка грузов морем осуществляется на основе договора. Договор морской перевозки может быть заключен с условием предоставления для этого всего судна, его части или определенных судовых помещений (чартер) либо без такого условия. Перевозчиком считается лицо, заключившее договор морской перевозки груза с отправителем или с фрахтователем, или от имени которого такой договор заключен. При этом фрахтователем является лицо, заключившее договор морской перевозки под условием (чартер), а отправителем - лицо, которое заключило такой договор без каких-либо условий, а также любое лицо, сдавшее груз перевозчику от своего имени. Договор морской перевозки заключается в письменной форме, причем наличие и содержание договора могут подтверждаться и другими письменными доказательствами — чартером, коносаментом и т.д. По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения и в случае сдачи пассажиром багажа доставить соответствующие предметы (объекты) туда же. Перевозчик обязуется в пункте назначения выдать этот багаж уполномоченному на его получение лицу, а пассажир должен уплатить установленную за проезд плату, а при сдаче перевозчику багажа - еще и плату за его провоз.

В качестве перевозчика выступает лицо, которое заключило договор морской перевозки пассажира или от имени которого такой договор заключен, независимо от того, осуществляется ли перевозка самим перевозчиком или фактическим перевозчиком, под которым понимается лицо, являющееся собственником судна или использующее это судно на ином законном основании и фактически осуществляющее перевозку пассажира или ее часть. Статус пассажира имеет лицо, перевозка которого осуществляется на судне по договору морской перевозки пассажира, либо, с согласия перевозчика, лицо, сопровождающее автомашину или животных по договору морской перевозки груза. Международная перевозка морем пассажиров и их багажа регламентируется Международной конвенцией об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961г., Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974г., Протоколом к этой конвенции 1976г. и другими международными договорами.

Международные воздушные перевозки. В отличие от других видов транспорта в перевозках на воздушном транспорте первое место занимают пассажиры. Воздушный транспорт широко используется для перевозки срочных, скоропортящихся ценных и других грузов, багажа и почты. Перед другими видами транспорта авиационный имеет определенные преимущества. К наиболее важным



*из них относятся: высокая скорость движения пассажиров и грузов; сокращение пути, что оказывает существенное влияние на экономию времени по доставке пассажиров и грузов; быстрота организации воздушного сообщения; высокая маневренность и приспособляемость авиатранспорта к различным объектам перевозок, к их сезонным колебаниям.*

*Международные воздушные перевозки регламентируются в основном Конвенцией о Международной гражданской авиации 1944 г., Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929г. (Варшавская конвенция), двусторонними договорами РФ и национальным законодательством государств. Согласно ст. 6 Конвенции 1944г. никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию государств-участников, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции. Конвенция 1944г. выделяет следующие виды воздушных сообщений: регулярные, нерегулярные, каботажные. Для регулярных сообщений установлен разрешительный порядок. Нерегулярные полеты с коммерческими целями также носят разрешительный характер. Каботажные перевозки осуществляются в пределах территории государства. Конвенция 1944г. не препятствует двум или более государствам учреждать авиатранспортные организации совместной эксплуатации или международные эксплуатационные агентства и объединять в пул их воздушные сообщения на любых маршрутах и в любых районах (ст. 77). Правовые условия международных перевозок грузов и пассажиров определяются Варшавской конвенцией 1929г. (дополнена Гаагским протоколом 1955 г.).*

*Договор перевозки оформляется для пассажиров составлением проездного билета, багажа — багажной квитанции, груза — авиагрузовой накладной. Каждая накладная должна быть исполнена в трех оригинальных экземплярах и вручаться вместе с грузом. Первый экземпляр предназначен для перевозчика и подписывается грузоотправителем, второй предназначен для грузополучателя, подписывается грузоотправителем и сопровождает груз, а третий подписывается перевозчиком и вручается грузоотправителю после приемки груза для перевозки. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная. Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке (например, квитанция на груз).*

*Вопросам международных воздушных перевозок посвящена гл.15 Воздушного кодекса Российской Федерации 1997г. (ВК РФ). Согласно ст. 100 ВК РФ*

перевозчиком является эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки. Международной воздушной перевозкой считается воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены: а) соответственно на территориях двух государств; б) на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства. Вопросы регламентации международных воздушных перевозок также отражены в двусторонних договорах РФ. Например, в Соглашении между правительствами РФ и Киргизской Республики о воздушном сообщении и сотрудничестве в области воздушного транспорта 1996 г. указывается, что коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты на договорных линиях, будут решаться по договоренности между назначенными авиапредприятиями и представляться на утверждение авиационных властей договаривающихся сторон. Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумном уровне, с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута.

Международные автомобильные перевозки. При осуществлении внешнеторговых перевозок автомобильный транспорт имеет определенные преимущества перед другими видами транспорта: маневренность, доставка грузов «от двери до двери»; срочность и регулярность доставки; доставка может быть организована по системе «just in time» (точно в срок); упаковка (требуется в меньших объемах или не требуется вовсе). Автомобильный транспорт обеспечивает высокую валютную эффективность перевозок.

Основными договорами, регламентирующими международные автомобильные перевозки, являются Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956г., Конвенция о дорожном движении 1971г., Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975г., Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957г. Конвенция КДПГ предусматривает, что договор перевозки груза автотранспортом должен быть подтвержден накладной на перевозку груза. Она должна выдаваться в трех экземплярах и подписываться отправителем и перевозчиком. Первый экземпляр выдается отправителю, второй прилагается к товарам, а третий остается у перевозчика. Накладная на перевозку груза является доказательством заключения договора перевозки, ее условий и получения товаров

перевозчиком (ст. 9).

Проблемы правового регулирования международных автомобильных перевозок в общей форме затрагиваются в двусторонних договорах РФ с иностранными государствами. Так, на основе Соглашения между правительствами РФ и ФРГ о международном автомобильном сообщении 1993 г. осуществляются автомобильные перевозки пассажиров и грузов между обеими странами и транзитом по их территориям по дорогам, открытым для международного автомобильного сообщения, автотранспортными средствами, зарегистрированными в РФ или в ФРГ, Перевозка грузов между обеими странами или транзитом по их территориям грузовыми автомобилями с прицепами требуют разрешения компетентных органов обоих государств[6].

Перевозки грузов транзитом по территории другой договаривающейся стороны, а также из трех стран на территорию другой договаривающейся стороны и с территории другой договаривающейся стороны в третьи страны будут осуществляться на основе разрешений, выдаваемых компетентными органами России и Ирана. Разрешений не требуется на перевозки автотранспортными средствами следующих грузов: а) выставочных грузов; б) спортивных грузов для проведения спортивных соревнований; в) тел умерших; г) почты; д) поврежденных автотранспортных средств; е) личного домашнего имущества при переселении; ж) грузов, предназначенных для гуманитарной помощи. При выполнении перевозок перевозчики обязаны заранее застраховать автотранспортное средство в соответствии с установленным порядком страхования гражданской ответственности.

Федеральный закон РФ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 9 июля 1998 г. определяет правовые, основы мер по усилению государственного контроля за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок на территории РФ грузовыми транспортными средствами или автобусами, принадлежащими как российским, так и иностранным перевозчикам.

Международная автомобильная перевозка — перевозка транспортным средством грузов или пассажиров за пределы территории РФ или на ее территорию, а также транзитом через территорию РФ. К такой перевозке относится проезд груженого или не груженого транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, с территории РФ на территорию иностранного государства и обратно,

*либо на территорию РФ транзитом через территорию иностранного государства, либо с территории одного иностранного государства на территорию другого иностранного государства транзитом через территорию РФ, а также проезд груженого средства, принадлежащего иностранному перевозчику, на территорию РФ и обратно, либо транзитом через ее территорию.*

*Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок осуществляют органы Российской транспортной инспекции Министерства транспорта РФ. Международные автомобильные перевозки иностранными перевозчиками по территории РФ осуществляются в соответствии с российскими разрешениями и многосторонними разрешениями. Порядок выдачи разрешений определяется Правительством РФ. Запрещаются перевозки грузов и пассажиров транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам, в том числе временно ввезенными ими на территорию РФ, между пунктами, расположенными на территории РФ.*

*Выводы из всего вышесказанного под международной перевозкой понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями. В настоящее время основным источником правового регулирования международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа являются международные соглашения. Многие из них охватывают все или несколько видов транспорта. Например, таковой является Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980г. Помимо международных соглашений в процессе регулирования международных перевозок большая роль принадлежит внутригосударственным актам.*

*Каждый вид транспорта имеет свои особенности и строго регламентирован международными законами.*