

Э.Ахунджанов,
ТДЮУ катта ўқитувчиси

ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИДА ХАЛҚАРО ЙЎЛОВЧИ ТАШИШ МУНОСАБАТЛАРИНИ КОЛЛИЗИОН- ҲУҚУҚИЙ ТАРТИБГА СОЛИШ МАСАЛАЛАРИ

Аннотация: мақолада темир йўл транспортида халқаро йўловчи ташиш муносабатларини коллизион-ҳуқуқий тартибга солиш масалаларини таҳлил қилишга ҳаракат қилинган. Муаллиф халқаро темир йўл ташишларига нисбатан қўлланиладиган бориш мамлакати қонуни, жўнатувчи давлат қонуни, етиб бориш (багажга нисбатан қабул қилиб олинishi белгиланган) мамлакат қонуни, шартнома тузилган давлат қонуни, воқеа содир бўлган жой қонуни, юридик шахс (ташувчи) қонуни каби коллизион боғловчиларни кўриб чиққан. Муаллиф олиб борилган тадқиқот натижасида миллий қонунчилигимизда халқаро ташиш муносабатларига нисбатан қўлланиладиган коллизион нормалар турларини кўпайтиришни таклиф қилади.

Калит сўзлар: халқаро темир йўл ташишлари, коллизион нормалар, бориш мамлакати қонуни, жўнатувчи давлат қонуни, етиб бориш (багажга нисбатан қабул қилиб олинishi белгиланган) мамлакат қонуни, шартнома тузилган давлат қонуни, воқеа содир бўлган жой қонуни, юридик шахс (ташувчи) қонуни.

Аннотация: в данной статье дан анализ вопросам коллизионно-правового регулирования отношений международной перевозки грузов на железнодорожном транспорте. Автор рассмотрел по отношению международной перевозки на железнодорожном транспорте такие коллизионные нормы как закон страны отправителя, закон страны адресата (определение места получения багажа) закон страны, в которой заключен договор, закон места происшествия, закон страны судебного разбирательства, закон юридическо-го лица (перевозчика). В результате исследования автор предлагает увеличить виды коллизионных норм, принимающихся по отношению международной перевозки в национальной законодательстве.

Ключевые слова: международные железнодорожные перевозки, коллизионные нормы, закон страны отправителя, закон страны адресата (определение места получения багажа) закон страны, в которой заключен договор, закон места происшествия, закон страны судебного разбирательства, закон юридическо-го лица (перевозчика).

Annotation: In this article it has been analyzed the issues of collision-legal regulation of international carriage goods relations in train. The author has considered such conflict rules as the law of following the cargo (in relation to the country of the littering baggage) of the country, the law of the countries of dispatch of cargo, the law of place conclusion of the contract, the law of the place of the incident in relation to international transportation in rail transport. In the result of research the author supposed the increase of kinds of collision norms using to the international carriage in the national legislation.

Key words: international rail transport, conflict of laws, the law of the sending country, the law of the destination country (determining the place of receipt of baggage). law of the country in which the contract is concluded, the law of the place of the incident. law of the country of trial, law of the legal person (carrier).

Замонавий халқаро хусусий ҳуқуқ, чет эл элементи билан мураккаблашган хусусий муносабатларни тартибга солиш икки бирликдан, яъни, коллизион ва моддий ҳуқуқий нормалардан ташкил топган. Халқаро хусусий ҳуқуқнинг тарихий негизини халқаро хусусий ҳуқуқ соҳасига кирувчи юридик-техник жиҳатдан анча мураккаб ҳисобланадиган коллизион нормалар ташкил этади. Чет элементи билан мураккаблашган хусусий ҳуқуқий муносабатларга нисбатан қўлланиладиган бундай нормалар йиғиндисини коллизион нормалар ташкил қилади [1].

Халқаро темир йўл транспорти муносабатларини тартибга солишда коллизион нормаларнинг ўрни жуда катта. Сабаби, коллизион норма муайян темир йўл транспорти муносабатига нисбатан қайси мамлакат қонунчилиги қўлланилишини аниқлаб беради. Ушбу норманинг ўзига хос жиҳати шундаки, у ҳавола норма сифатида муносабатни тартибга солимайди, аксинча, қайси ҳуқуқ тизими қўлланилиши кераклигини кўрсатиб беради, холос.

Халқаро йўловчи ташиш соҳасида коллизион нормалар турли хил асослардан келиб чиққан ҳолда таснифлаш мумкин. Хусусан, коллизион нормалар ўз ифодасини топган манбалардан келиб чиққан ҳолда улар халқаро манбаларда ва миллий манбаларда мустақкамланган коллизион нормаларга бўлинади. Халқаро манбаларга тўхталадиган бўлсак, уларнинг аксарият қисми, темир йўл ташишларини тартибга солишга қаратилган халқаро шартномаларда ўз аксини топади.

Қонун чиқарувчи иродасини ифодалаш шаклига кўра коллизион нормаларни императив, диспозитив ва алтернатив турларга ажратиш мумкин. Императив коллизион нормаларга, тарафларнинг хоҳишига кўра ўзгартирилмайдиган қатъий нормалар киради. Диспозитив коллизион нормаларига, транспорт ҳуқуқий муносабатларида тарафларга қўлланиладиган ҳуқуқни танлаш ҳуқуқини берувчи нормалар киради. Бундай нормаларда қуйидаги “тарафлар ... қўллаши мумкин”, “тарафлар томонидан бошқача ҳолатлар назарда тутилмаган бўлса” – деган бирикмалар қўлланилади [2, 123-бет]. Алтернатив коллизион нормаларга, конкрет транспорт муносабатига нисбатан ўзида ҳуқуқни танлашнинг бир неча вариант берувчи коллизион нормалар киради.

Аксарият ҳолларда транспорт тўғрисидаги халқаро конвенциялардаги коллизион боғловчилар императив ҳисобланса, миллий қонунчиликдаги коллизион нормалар диспозитив характерга эга ҳисобланади. Халқаро транспорт соҳасидаги коллизион нормаларнинг ўзига хослиги унинг асосий институти ҳисобланган ташиш шартномасини бир неча коллизион нормалар ҳаракатига бўйсундирилишида ифодаланади. Бу ҳолат йўловчининг бир неча давлат ҳудудидан ўтиши билан ифодаланиб, ҳар бир давлатда турли хил транспорт операциялари амалга оширилади: йўловчининг темир йўл транспортига ўтириши, ташиш, йўловчининг етиб келиши. Ушбу турдаги транспорт жараёнларининг бир мамлакат қонунчилигига бўйсундирилиши бошқа мамлакатлар транспорт ҳуқуқининг ўзига хосликларини инобатга олмаган ва ташиш билан боғлиқ операцияларни амалга оширишда бир қатор ноқулайликларни келтириб чиқарган бўлар эди [3, 125-бет].

Коллизион боғловчиларнинг шаклига кўра бир тарафлама ва икки тарафлама коллизион нормаларга ҳам ажратиш мумкин. Ушбу классификация жуда катта

амалий аҳамиятга эга. Бир тарафлама коллизия нормаларга муайян давлат ҳуқуқига ҳавола қилувчи нормалар қиради. Одатда, бундай коллизия нормалар миллий манбаларда ўз аксини топади ва ўз давлатининг қонунчилигига ҳавола қилади. Икки тарафлама коллизия нормалар эса халқаро конвенцияларда ўз аксини топади. Шунинг таъкидлаш жоизки, муайян вазиятга нисбатан ҳуқуқни қўллаш деганда, икки тарафлама коллизия нормада кўрсатилган транспорт муносабатларини тартибга солишга ваколатли бўлган давлат ҳуқуқини қўллаш тушинилади.

Бугунги кунда ҳар бир давлат ўзининг бир-биридан фарқ қилувчи хилма-хил коллизия боғловчиларни ўз ичига олган коллизия ҳуқуқига эга. Шу билан бирга нормаларни, хусусан, ташишда қўлланиладиган коллизия нормаларни халқаро-ҳуқуқий унификация қилиш жараёни, кўрсатилган нормаларнинг умумий наъмунавий қоидаларда ўз аксини топишни назарда тутди. Ушбу қоидалар коллизия принциплар ёки коллизия боғловчиларнинг турлари деб ҳам аталади. Бугунги кунда темир йўл транспортида йўловчи ташиш муносабатлари учун қўлланиладиган қуйидаги махсус коллизия боғловчиларни ажратиш кўрсатиш мумкин:

- жўнатувчи давлат қонуни;
- йўловчи бориш мамлакат қонуни;
- ташиш шартномаси тузилган мамлакат қонуни;
- ташиш шартномасига ўзгартириш киритилган давлат қонуни;
- воқеа содир бўлган давлат қонуни;
- етиб бориш мамлакат қонуни;
- суд иши қўрилаётган давлат қонуни.

Бугунги замонавий миллий халқаро хусусий ҳуқуқ тўғрисидаги кодексларда транспорт воситаларига нисбатан қўлланиладиган турли хил коллизия боғловчилар мавжуд. Хусусан, 2011 йил 4 февралдаги Полшанинг “Халқаро хусусий ҳуқуқ тўғрисида”ги Қонунининг 42-моддасига мувофиқ, ҳаво ва сув кемалари, шунингдек рельслик транспорт воситаларига нисбатан, транспорт воситалари реестрга киритилган ёхуд реестр мавжуд бўлмаган тақдирда, улар рўйхатга олинган порт, станция ёки шунга ўхшаш бошқа жойнинг давлат қонуни қўлланилиши келтирилган [4]. 2002 йил 17 апрелдаги Эстониянинг “Халқаро хусусий ҳуқуқ тўғрисида”ги Қонунинг 22-моддасига мувофиқ эса ҳаво, сув ёки темир йўл транспортига нисбатан, у келиб чиққан давлат қонуни қўлланилиши ва келиб чиқиши деганда: ҳаво транспортларига нисбатан – унинг қайси давлатга мансублиги; сув транспорти воситаларига нисбатан – у рўйхатдан ўтган давлат; темир йўл транспортларига нисбатан – унинг қўлланилишига рухсат берган давлат тушинилиши мустаҳкамлаб қўйилган [5]. 2007 йил 4 июлдаги Македониянинг “Халқаро хусусий ҳуқуқ тўғрисида”ги Қонунининг 22-моддасига мувофиқ эса агар Македония Республикаси нормаларига мувофиқ бошқача қоидалар белгиланган бўлмаса, транспорт воситаларининг миллий мансублигидан келиб чиққан ҳолда ўша давлат қонунчилиги ваколатли ҳисобланиши келтирилган [6]. Туркиянинг 2007 йил 27 ноябридаги Халқаро хусусий ҳуқуқ ва халқаро фуқаролик процесси тўғрисидаги Кодексига кўра, ҳаво, сув ва темир йўл транспорт воситалари нисбатан ашёвий ҳуқуқлар улар келиб чиққан давлат қонунчилиги билан тартибга солиниши белгиланган. Келиб чиқувчи давлат деганда ҳаво ва сув транспорт воситаларининг рўйхатга олинган жойи ҳамда темир

йўл транспорт воситаларига нисбатан лицензия берилган жой тушинилиши аниқлаштирилган [7].

Юқоридагилардан келиб чиққан ҳолда айтиш мумкинки, транспорт соҳасидаги махсус коллизия нормалар ўз шаклига кўра, халқаро хусусий ҳуқуқда қўлланиладиган бошқа коллизия нормалардан фарқ қилади. Лекин, уларнинг бошқа коллизия нормалар билан ҳам ўхшаш жиҳатлари бор. Яъни, йўловчи жўнатишган жой қонуни – шартнома тузилган жой қонуни (*lex loci contractus*), ташиш шартномасига ўзгартириш киритилган жой қонуни – акт содир қилинган жой қонуни (*lex loci actus*), қабул қилиб олинishi белгиланган жой қонуни – шартнома бажариладиган жой қонуни (*lex loci solutionis*).

Бориш мамлакат қонуни тўғрисидаги коллизия норма алоҳида ўзига хос хусусиятга эга ҳисобланади. Йўловчи ташиш шартномасини бажаришда йўловчининг бир неча давлат ҳудуди бўйича ҳаракатланиши ва бориш мамлакат қонунларида кўрсатилган бир қатор шартларга амалга қилиниши ушбу коллизия нормани қўллашнинг зарурий шarti сифатида айтиб ўтиш мумкин. Ички қонунчиликнинг бир-биридан тубдан фарқ қилишини назарда тутдиган бўлсак, ушбу ҳолат мижозга, яъни, йўловчига қатор ноқулайликлар келтириб чиқариши мумкин. Масалан, жўнатишда келиб чиққан ташиш шартлари, кейинчалик, транзит ёки қабул қилиб олинishi белгиланган жойда қонунбузарлик сифатида баҳоланиши мумкин.

Йўловчи ташиш учун агар йўловчи ташиш тўғрисидаги келишувда ташувчининг йўловчи олдидаги мажбуриятлари аниқланмаган бўлса, уларни аниқлашда асос бўладиган воқеа содир бўлган жой қонуни ва суд бўлаётган жой қонунига бўлган ҳавоалар муҳим роль ўйнайди. Юқорида келтирилган ҳар бир коллизия нормани: воқеа содир бўлган жой қонуни, суд бўлаётган жой қонуни, жўнатилаётган мамлакат қонуни, қабул қилиб олинishi белгиланган давлат қонуни, шартнома тузилган жой қонуни, юридик шахс (ташувчи) қонунини алоҳида таҳлил қилиб чиқамиз.

Жўнатувчи давлат қонуни. Ушбу коллизия боғловчи ўз номидан келиб чиққан ҳолда, ташиш шартлари жўнатувчи давлат қонуни (йўловчини юбораётган давлат қонуни) билан тартибга солинади. Йўловчини жўнатиши мамлакат қонуни уларни ташиш бўйича халқаро шартномаларда кенг қўлланилади. Хусусан, жўнатувчи жой қонуни манбаларига ҳавола қилувчи қоидалар СМПСда ҳам ўз аксини топган. СМПС Битимининг 4-моддаси 12-бандида, дастлабки йўл ҳужжатларини сотиш жўнатувчи давлат қонунларига мувофиқ амалга оширилиши тўғрисидаги қоидалар мустаҳкамланган. СМПС ташишга бағажни топшириш шартларини ҳам тартибга солади. 16-модданинг 2-бандида йўловчининг оқилона муддатда бағажни ташиш учун топшириш тўғрисидаги жараёнлар кўрсатилган бўлиб, унга кўра, бағажни ташиш учун оқилона муддатда қабул қилиб олиш тартиби жўнатувчи жойнинг ички қоидалари билан тартибга солинади.

Етиб бориш (бағажга нисбатан қабул қилиб олинishi белгиланган) мамлакат қонуни. Ушбу коллизия боғловчи ҳам жўнатиш мамлакат қонуни коллизия боғловчисига ўхшаб амалиётда ташиш муносабатларига нисбатан кенг қўлланиладиган боғловчилардан бири ҳисобланади. Унга кўра, йўловчи белгиланган жойга етиб бориши тартиби, у етиб

боргани ҳақида ахборот бериш шартлари йўловчи етиб бориши белгиланган жой қонуни билан тартибга солинади. Бундан ташқари йўловчи томонидан топширилган багажлар ўз вақтида талаб қилиб олинмаганда темир йўл ташкилоти багажни сақлаш бўйича ҳаракатларни багаж қабул қилиб олиниши белгиланган мамлакат қонунчилиги билан ҳал қилиши лозим.

Шартнома тузилган давлат қонуни. XX асрнинг иккинчи ярмида шартнома тузилган жой боғловчисини қўллаш жуда кўп танқидларга учради. А. Шнитцер таъкидлашича, турли давлатларда туриб ахборот алмашиш орқали шартнома тузишда, шартнома тузилган давлатни аниқлашнинг имконияти йўқ. Бунда шартнома тузилган жой дунёнинг турли мамлакатларидаги моддий ҳуқуқ билан тўлдирилган юридик фикцияга айланади [8, 23-бет]. Англо-американ ҳуқуқ тизимига кирувчи давлатларда почта қутиси (mail box theory) деб номланувчи теория қўлланилади. Унга кўра, акцепт қилувчи ўз акцептини оферентга жўнатган жой шартнома тузилган жой ҳисобланади. Аксинча, континентал ҳуқуқ оиласидаги давлатларда оферта қилувчи томонидан акцепт олинган жой шартнома тузилган жой ҳисобланади. Шартнома тузилган давлат қонуни, шартномага нисбатан у тузилган ҳудуддаги давлат қонуни қўлланилиши тушинилади.

XX асрнинг ўрталаридаёқ аксарият давлатларнинг коллизия қонунчилиги ушбу коллизия нормадан воз кечиб бўлган эди. Ҳуқуқ тизими ривожланган давлатлардан бири бўлган Японияда, ушбу коллизия норма узок вақт мобайнида амалда бўлган ва фақат 2007 йилга келибгина, “Халқаро хусусий ҳуқуқ тўғрисида”ги Қонунга ўзгартириш киритиш орқали бекор қилинган [9, 77–78 бетлар].

Воқеа содир бўлган жой қонуни. Ушбу коллизия боғловчи ташиш қоидалари бузилган мамлакат қонунчилигини қўллашни назарда тутати. Халқаро йўловчи қатновлари тўғрисидаги Битим (кейинги ўринларда СМПС) нинг 19-моддасига мувофиқ, юк топширган йўловчи, ёнилғи, ёниши тез бўлган, портловчи, радиоактив моддаларни, ўқотар қуроллар, инфекция ёки захарли ҳид тарқатувчи воситаларни, олтин, кумуш, платина, қимматбаҳо тошларни, қимматли қоғозларни, пул, санъат асарларини, истисно қилинганлардан ташқари жониворларни, тез бузилувчи маҳсулотларни ва бошқаларни ташишга қўйилган тақиқларга риоя қилмаслик учун жавобгар ҳисобланади. Шунингдек, СМПСнинг 21-моддасига кўра, багажни ташишда, ташиш пайтида, темир йўл ёки йўловчи томонидан, унинг шикастлангани ёки йўқолганлиги аниқланса, темир йўл ташкилоти багажни текшириши ва унинг натижаси тўғрисида далолатнома тузиши шарт.

Суд мамлакат қонуни. Халқаро йўловчи ташишларга нисбатан қўлланиладиган кейинги муҳим коллизия боғловчилардан – суд мамлакат қонуни (*lex fori*) ҳисобланади. Ушбу боғловчининг мазмун моҳияти шундан иборатки, чет эл элементи билан мураккаблашган ташиш муносабатларига нисбатан ушбу турдаги ишларни кўриб чиқаётган мамлакат қонуни қўлланилади. Ташиш муносабатларида вужудга келган халқаро ҳуқуқий коллизияларни ҳал қилишда афзаллик ишни мазмунан кўриб чиқаётган суд мамлакат қонунига берилади. Бошқача қилиб айтганда, суд ишни кўриб чиқиш жараёнида ўзининг мамлакат амалда бўлган ҳуқуқ манбаларига таянади.

Юридик шахс (ташувчи) қонуни. Кўриладиган коллизия боғловчи, юридик шахс (ташувчи) қайси давлатга қарашли бўлса, ўша давлат қонунини қўллашни назарда тутати. Юридик шахс ваколатларининг хусусияти ва ташишни амалга ошириш билан боғлиқ бўлган жавобгарлик ушбу коллизия боғловчи доирасида тартибга солинадиган масалаларни ташкил қилади. Юридик шахс (ташувчи)нинг қайси давлатга қарашлилиги, юридик шахснинг рўйхатдан ўтган жойи, бошқарув органларининг ёки асосий ишлаб чиқариш фаолиятини олиб бораётган жойи каби аломатларига кўра аниқланади. Европа давлатларида қўлланиладиган назария ва амалиёт ташувчи мамлакат қонунига афзаллик берадилар (ГФР, Италия, Бельгия, Швейцария).

Юқоридагилардан келиб чиққан ҳолда, қуйидаги ҳулосаларни келтиришимиз мумкин:

Биринчидан, бугунги кунда халқаро ташиш соҳасида, ўзида моддий-ҳуқуқий ҳамда коллизия-ҳуқуқий нормаларни қамраб олган қатор халқаро шартномалар қабул қилинган. Уларнинг тартибга солиш предмети, ташишни амалга ошириш билан боғлиқ кенг доирадаги масалалар киради. Яъни ташувчи мажбуриятларининг алоҳида ажратиш бўлими, ҳуқуқий ҳужжатларга қўйиладиган талабларни кўрсатиш, авария ва бошқа ҳолларда зарарни тақсимлаш тўғрисидаги қоидалар.

Халқаро ташиш соҳасида ҳамма масалалар ҳам моддий ҳуқуқий тартибга солинмаганлигини инобатга олган ҳолда, моддий “бўшлиқни” тўлдириб турган коллизия принципларни алоҳида ажратиш кўрсатиш лозим. Уларга, жўнатиш жойи мамлакат қонуни (багаж, йўловчи), йўловчи ва багажни бориш йўли мамлакат қонуни, етиб келиш ёки қабул қилиб олиниши белгиланган жой қонуни ва бошқалар. Халқаро ташиш соҳасида кенг тарқалган коллизия принциплардан бири *lex fori* бўлиб, ҳар қандай ҳуқуқий муносабатни тартибга солишда “қутқарувчи” вазифасини ўтайди. Бу ҳолат унинг қўлланилиши нафақат миллий қонунчиликда, балки халқаро конвенцияларда мустаҳкамланганлиги билан изоҳланади.

Халқаро ташишларнинг ўзига хослиги қўлланиладиган ҳуқуқни аниқлаш ва юрисдикцияни белгилашда қийинчиликларни келтириб чиқаради. Ушбу муаммолар, асосан, моддий нормаларни халқаро конвенциялар орқали унификация қилиш орқали тартибга солинади. Лекин шу билан бирга бир қатор коллизия муаммолар юзага келади. Аксарият давлатларнинг миллий қонунчилиги халқаро йўловчи ташишда махсус коллизия боғловчиларни назарда тутмаганлиги туфайли улар томонидан умумий коллизия боғловчилар қўлланилади: воқеа содир бўлган жой қонуни, жўнатувчи мамлакат қонуни, жўнатиш жойи мамлакат қонуни, шартнома тузилган мамлакат қонуни, юридик шахс (ташувчи) мамлакат қонуни.

Иккинчидан, унификациялашган моддий ва коллизия нормалар, халқаро йўловчи ташишни амалга оширишда юзага келадиган муаммонинг фақат бир тарафини тартибга солади. Қолган барча ҳолларда ҳуқуқни қўллаш тўғрисидаги масала ишни кўриб чиқаётган суднинг ички коллизия нормаларига мувофиқ ҳал қилинади. Шуни таъкидлаш жоизки, халқаро йўловчи ташишни амалга оширишда йўловчи кўчиши билан бевосита боғлиқ бўлмаган ва шу билан

бирга ушбу соҳадан узоқда бўлмаган муносабатлар юзага келиши мумкин. Яъни бунда ташишни амалга ошириш жараёнида йўловчининг соғлиғига ёки унинг мулкига зарар етиши ва юзага келадиган деликт мажбуриятлари назарда тутилмоқда. Бундай ҳолларда коллизия тартибга солиш дифференциаллашуви ҳамда ушбу турдаги муносабатларга нисбатан халқаро ташишга ва деликт ҳуқуқ муносабатларига бошқа коллизия нормалар қўлланилади.

Адабиётлар рўйхати:

1. Матвеева Т.В. Новое в российском коллизийном праве // Журнал международного частного права. – 2003. № 1-2; Белозерцев Е.П. Международное частное право: коллизийное регулирование. – М., 2004; Толстых В.Л. Международное частное право: коллизийное регулирование. – М., 2004; Звеков В.П. Указ. Соч.; Briggs A. The Conflict of Laws (Clarendon Law Series) / Oxford, 2008; Fawcett J., Carruthers J. Cheshire, North & Fawcett Private International Law. Oxford, 2008; Hay P., Weintraub R., Borchers P. Conflict of Laws: Cases and Materials (University Casebook Series). London, 2008; Stone P. EU Private International Law: Harmonization of Laws (Elgar European Law Series). Cheltenham, 2010; Mills A. The Confluence of Public and Private International Law: Justice, Pluralism and Subsidiarity in the International Constitutional Ordering of Private Law. Cambridge, 2009.

2. Международное частное право. Учебник под ред. Г.К. Дмитриевой. – М.: Проспект, 2012. – С. 123; Федосеева Г.Ю. Международное частное право: Учебник. – М.: Остожье, 1999. – С. 62. Ерпылева Н.Ю. Международное частное право: Учебник. Юрайт, 2011. – С. 32. Гетьман-Павлова И.В. Международное частное право: Учебник. Эксмо, 2011. – С. 95. См.: Международное частное право: Учебник / под ред. Г.К. Дмитриевой. – М.: Проспект, 2012. – С. 123; Федосеева Г.Ю. Международное частное право: Учебник. – М.: Остожье, 1999. – С. 62. Ерпылева Н.Ю. Международное частное право: Учебник. Юрайт, 2011. – С. 32. Гетьман-Павлова И.В. Международное частное право: Учебник. Эксмо, 2011. – С. 95.

3. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М: Юридическая литература, 1981. – С. 125.

4. pravo.hse.ru

5. Riigi Teataja. I. 2002. № 35.

6. Службен весник на Република Македоница. – 2007. – № 87.; – 2010. – № 156.

7. Турецкий кодекс 2007 г. о международном частном праве и международном гражданском процессе (Закон № 5718, принят 27 ноября 2007 г.) // Журнал международного частного права. 2009. № 3(65). Более подробно о Турецком кодексе 2007 г. см.: Касаткина А.С. Кодификация международного частного права Турции // Законодательство и экономика. 2011. № 2. С. 44-53; Баталова М.Р. Международный гражданский процесс в праве Турецкой республики // Вопросы правоведения. – 2012. – № 2. – С. 232-254.

8. Schnitzer A. Die Zuordnung der Verträge im internationalen Privatrecht // RabelsZ. 1969. Bd. 33. S. 18. Аналогичным образом Л.А. Лунц отмечал, что «... критерий «места совершения контракта» превращается из «физического» понятия в довольно сложную юридическую концепцию». Лунц Л.А. Внешнеторговая купля-продажа (коллизийные вопросы). – М., 1972. – С. 23.

9. Nishitani Y. Party Autonomy and its Restrictions by Mandatory Rules in Japanese Private International Law: Contractual Conflicts Rules // Japanese and European Private International Law in Comparative Perspective / Ed. J. Basedow, H. Baum, Y. Nishitani. Tübingen, 2008. – P. 77-78.