

**Министерство образования и науки Российской Федерации**  
федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

---

Школа базовой инженерной подготовки  
Специальность 38.05.02 «Таможенное дело»  
Отделение социально-гуманитарных наук

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

Тема работы
«Документационное обеспечение мультимодальных перевозок»

УДК 339.543.656.073.43.651

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3131	Милевская Анна Дмитриевна		

Руководитель ВКР

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Блейхер О.В.	Кандидат философских наук		

**ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:**

Руководитель ООП	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
38.05.02 Таможенное дело	Сосковец Л.И.	д.и.н., профессор		

Томск – 2018 г.

## Планируемые результаты обучения по ООП

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
<i>Профессиональные компетенции</i>		
P1	Постоянно повышать уровень профессиональных знаний и компетенций, находить, анализировать и применять необходимую информацию для решения профессиональных задач, владеть навыками использования компьютерной техники, информационных технологий и систем, проводить научные исследования, внедрять научные и инновационные методы и проекты в сфере профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК -5, 6, ПК-4, 5) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P2	Контролировать соблюдение участниками ВЭД таможенного, валютного законодательства РФ, достоверность классификации товаров, сведений о происхождении товара, установленных запретов и ограничений при таможенных перемещениях, заявленную таможенную стоимость перемещаемых товаров, правильность исчисления, полноты и своевременности уплаты таможенных платежей, пошлин, взимания пени, процентов, задолженности при осуществлении таможенных операций	Требования ФГОС (ПК-7, 10, 11, 14, 15, 16, 17) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P3	Владеть навыками применения форм, технологий, средств таможенного контроля товаров, эксплуатации соответствующего современного оборудования и приборов; применять правила интерпретации ТН ВЭД, методы определения таможенной стоимости перемещаемых товаров, выявления фальсифицированного и контрафактного товара	Требования ФГОС (ПК-8, 9, 10, 12, 19) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P4	Применять навыки заполнения и контроля деклараций и др. таможенной документации, использования в таможенном деле информационных технологий, статистических данных, анализа и прогнозирования поступления таможенных поступлений финансово-хозяйственной деятельности участников ВЭД,	Требования ФГОС (ПК-13,14, 37, 38, 41, 44) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P5	Выявлять и противодействовать административным злоупотреблениям, правонарушениям, и преступлениям в сфере таможенного дела, совершать для этого юридически значимые действия	Требования ФГОС (ПК -23, 24, 25, 27, 28) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P6	Управлять деятельностью таможенных органов и структур, персоналом в таможенных органах, качеством, результативностью и рисками в области профессиональной деятельности, прогнозировать и планировать личную и коллективную профессиональную деятельность; владеть приемами применения СУР в профессиональной деятельности, понимать место ТО в системе госуправления	Требования ФГОС (ПК- 29 – 33, 20, 36) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P7	Применять профессиональные знания для организации и содействия внешнеэкономической деятельности государственных органов, предприятий, фирм, связанной с таможенным перемещением и оформлением; информировать и консультировать участников ВЭД в области таможенного дела, состояния и развития российской и мировой экономики, потенциала таможенных территорий	Требования ФГОС (ПК-4,5, 38, 39, 42) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост

**Министерство образования и науки Российской Федерации**  
федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

---

Школа базовой инженерной подготовки  
Специальность 38.05.02 Таможенное дело  
Отделение социально – гуманитарных наук

УТВЕРЖДАЮ:  
Руководитель ООП

\_\_\_\_\_  
(Подпись)      (Дата)      (Ф.И.О.)

**ЗАДАНИЕ  
на выполнение выпускной квалификационной работы**

В форме:

дипломной работы

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студенту:

Группа	ФИО
3131	Милевской Анне Дмитриевне

Тема работы:

«Документационное обеспечение мультимодальных перевозок»

Утверждена приказом директора (дата, номер)

Срок сдачи студентом выполненной работы:

**ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ:**

**Исходные данные к работе**

*(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).*

**Объектом** дипломного исследования являются правоотношения, возникающие при осуществлении мультимодальных перевозок грузов.

**Предметом** исследования является документационное обеспечение правоотношений, регулируемых транспортным договором, определяющим правовой режим мультимодальных перевозок грузов. Предмет исследования определяется исходя из того, что основой, образующей систему указанных правоотношений, является договор мультимодальной перевозки грузов в контексте действующего законодательства.

**Цель исследования** состоит в поиске, описании теоретических и практических проблем, возникающих в связи с осуществлением мультимодальных перевозок грузов и в формировании на основании полученных результатов предложений для модернизации и унификации законодательства в сфере мультимодальных перевозок грузов.

<p><b>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов</b></p> <p><i>(аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</i></p>	<p>1) Выявить правовую природу отношений, возникающих при организации и осуществлении мультимодальных перевозок грузов;</p> <p>2) Исследовать отечественное законодательство, международные договоры в области мультимодальных перевозок грузов и практику их применения;</p> <p>3) Исследовать отечественное законодательство, международные транспортные конвенции в области регулирования унимодальных перевозок на различных видах транспорта, распространяющих свое действие на мультимодальные аспекты перевозок;</p> <p>4) Исследовать правовой механизм регулирования мультимодальных перевозок грузов, раскрыть систему основополагающих принципов и стратегических направлений совершенствования;</p> <p>5) Выявить особенности договорного регулирования мультимодальных перевозок грузов.</p>
<p><b>Перечень графического материала</b></p> <p><i>(с точным указанием обязательных чертежей)</i></p>	
<p><b>Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы</b></p> <p><i>(с указанием разделов)</i></p>	
<p><b>Раздел</b></p>	<p><b>Консультант</b></p>
<p>Глава 1. Теоретические основы мультимодальных перевозок</p>	<p>Блейхер О.В.</p>
<p>Глава 2. Правовое регулирование документационного обеспечения в сфере мультимодальных перевозок</p>	<p>Блейхер О.В.</p>
<p>Глава 3. Договорное регулирование мультимодальной перевозки</p>	<p>Блейхер О.В.</p>
<p><b>Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:</b></p>	
<p>Глава 1. Теоретические основы мультимодальных перевозок</p>	
<p>Глава 2. Правовое регулирование документационного обеспечения в сфере мультимодальных перевозок</p>	
<p>Глава 3. Договорное регулирование мультимодальной перевозки</p>	
<p><b>Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику</b></p>	

**Задание выдал руководитель:**

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Блейхер Оксана Владимировна	Кандидат философских наук		

**Задание принял к исполнению студент:**

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3131	Милевская Анна Дмитриевна		

## РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа 137 с., 58 источников.

Ключевые слова: договор, мультимодальные перевозки, внешнеэкономическая деятельность, транспортная логистика, международная торговля, правовое регулирование, таможенное законодательство, транспортное законодательство.

Объектом исследования являются правоотношения, возникающие при осуществлении мультимодальных перевозок грузов.

Цель работы – поиск, описание теоретических и практических проблем, возникающих в связи с осуществлением мультимодальных перевозок грузов и в формировании на основании полученных результатов предложений для модернизации и унификации законодательства в сфере мультимодальных перевозок грузов.

В процессе исследования проводилось сравнение и анализ правового регулирования мультимодальных перевозок на национальном уровне и на международном.

В результате исследования были выявлены юридические особенности договора международной мультимодальной перевозки грузов, решаются проблемы формы и содержания договора; определено место договора мультимодальной перевозки грузов в системе транспортных договоров; определены модели правового регулирования мультимодальной перевозки грузов на основе международного и российского права.

Основные конструктивные, технологические и технико-эксплуатационные характеристики: в ходе анализа предлагается в целях устранения проблемы конфликта конвенций осуществить гармонизацию различных режимов перевозки и унификацию транспортного законодательства, а также, на национальном уровне в целях совершенствования системы мультимодальной перевозки в РФ необходимо принять новый федеральный закон о мультимодальных перевозках, котором отразить следующее.

Степень внедрения: разработанные в дипломе предложения по усовершенствованию документационного обеспечения мультимодальных перевозок грузов приняты к внедрению

Область применения: сфера внешнеэкономической деятельности, логистика (транспортная, таможенная, логистика предприятия), таможенное дело.

Экономическая эффективность/значимость работы заключается в том, что полученные результаты могут быть полезны в толковании норм права, в судебной практике при правоприменении. Результаты исследования могут оказаться весьма полезными транспортным компаниям, выступающих в роли перевозчиков или операторов мультимодальной перевозки. Выводы и положения могут быть использованы для дальнейшего совершенствования законодательства, регулирующего мультимодальные перевозки грузов, в частности принятия унифицированного закона о мультимодальных перевозках в РФ.

В будущем планируется принять специализированный закон, регулирующий внутрироссийские мультимодальные перевозки грузов, с учетом действующей на транспорте системы организации мультимодальной перевозки и взаимоотношений между субъектами, аналогично западной системе построения мультимодальных отношений.

## **Сокращения, используемые в работе**

**ВЭД** – внешнеэкономическая деятельность

**ЕАЭС** – Евразийский Экономический Союз

**ТС** – Таможенный Союз

**ОМП** - оператор мультимодальной перевозки

**КДПГ** – Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом

**КОТИФ** – Конвенция о международных железнодорожных перевозках

**КПГВ** – Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям

**СМГС** – Соглашение о Международном железнодорожном грузовом сообщении

**ЕЭК** – Евразийская экономическая комиссия

**ЮНКТАД** – Конференция ООН по торговле и развитию

**БИМКО** – Балтийский и международный морской совет

**ОТИФ** – Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам

**ОСЖД** – Организация сотрудничества железных дорог

**СМПС** – Соглашение о международном пассажирском сообщении

**ЭДИФАКТ** - Электронный обмен данными в управлении, торговле и на транспорте Организации Объединенных Наций

**ЭОД** – электронный обмен данными

Оглавление	
Введение.....	9
Глава 1. Теоретические основы мультимодальных перевозок.....	14
1.1 Сущность и основные особенности мультимодальных перевозок .....	14
Глава 2. Правовое регулирование документационного обеспечения в сфере мультимодальных перевозок .....	23
2.1 Правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов по российскому законодательству .....	23
2.2 Международное правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов.....	40
2.2.1 Регулирование международных перевозок автомобильным транспортом.....	45
2.2.2 Регулирование международных железнодорожных перевозок .....	50
2.2.3 Регулирование международных перевозок воздушным транспортом	56
2.2.4 Регулирование международных перевозок внутренневодным транспортом.....	61
2.2.5 Регулирование международных перевозок морским транспортом .....	65
Глава 3. Договорное регулирование мультимодальной перевозки .....	77
3.1 Договор мультимодальной перевозки грузов: определение, основные черты.....	77
3.2 Способы оформления договорных отношений по мультимодальной перевозке грузов.....	97
3.3 Ответственность оператора мультимодальной перевозки .....	119
Заключение .....	128



## **Введение**

Рост и укрепление международных отношений между различными странами обуславливает необходимость совершенствования транспортного сообщения, соединяющего эти страны. Транспорт является важнейшим, связующим элементом в современной мировой экономике, потому что обеспечивает передвижение грузов практически в любую точку мира. Мультимодальные перевозки являются наиболее сложным и одним из стратегически важных видов транспортной деятельности. Роль мультимодальных перевозок грузов в международной торговле определяется согласно их участию в повышении эффективности внешнеэкономических связей и в овладении многими участниками экономических отношений новыми рынками сбыта. Современные международные мультимодальные перевозки грузов представляют собой большую промышленно-торгово-транспортную систему, которая обеспечивает международное сотрудничество и непосредственно товарообмен.

Необходимым условием мультимодальной перевозки является ее документационное обеспечение. Документационное обеспечение, в первую очередь, определяется нормативно-правовой базой. В связи с этим выпускная квалификационная работа будет сфокусирована на нормативно-правовых аспектах, определяющих документационное обеспечение, как результат реализации норм права в сфере мультимодальных перевозок. Правовое регулирование международных мультимодальных перевозок имеет особое значение при развитии мультимодального сообщения и привлечения в эту сферу экономики инвестиций. С внедрением новых транспортных технологий повысилась производительность погрузочно-разгрузочных работ и как следствие, в значительной мере сократились простои транспортных средств, потребности в складских помещениях, в целом удешевился и ускорился процесс доставки груза. В последние годы в связи с созданием новых

транспортно-технологических систем доставки грузов сместились приоритеты в регулировании перевозочных отношений.

В России сохраняется достаточно мощная транспортная инфраструктура, которая способна обслуживать как внутрироссийские, так и международные грузопотоки на достойном уровне, однако она нуждается в значительной модернизации. Трудности планирования и финансового обеспечения действующей инфраструктуры, а также проблемы эксплуатационного и управленческого характера ведут к снижению эффективности функционирования транспортной сети. В связи со снижением качества предоставляемых услуг грузы уходят на зарубежные транспортные коммуникации. Эффективная организация мультимодальных перевозок – это главное условие привлечения на наши транспортные коммуникации транзитных грузов ЕАЭС.

Для выделения в конкурентный сектор мультимодальных перевозок, необходимо создать правовое поле, которое обеспечит интеграцию различных видов транспорта. Поэтому вопрос о модернизации правового режима документационного обеспечения мультимодальных перевозок является наиболее актуальным. Без его решения невозможно полноценное развитие интеграционных транспортных процессов.

Для повышения эффективности мультимодальных перевозок грузов необходимо гармонизировать режимы ответственности на транспорте, а также обеспечить юридические рамки для создания и развития института единых операторов мультимодальных перевозок грузов, что, безусловно, облегчит торгово-транспортные операции, исполняемые двумя и более видами транспорта по одному договору мультимодальной перевозки. Немаловажную роль в процессах гармонизации деятельности субъектов транспортной инфраструктуры играет технология электронного обмена данными и их признание торговым сообществом, мультимодальными операторами, перевозчиками на различных видах транспорта, государственными организациями, банками, страховыми компаниями.

**Актуальность** тематики дипломного исследования определяется тем, что до сих пор нет ни одного унифицированного международного акта, а в России нет специального национального закона, который регулировал бы мультимодальные перевозки. Проведенное исследование призвано стать теоретической основой для привлечения внимания к необходимости совершенствования российской законодательной и правоприменительной практики в области мультимодальных отношений в контексте документационного регулирования.

Как международное, так и внутреннее российское транспортное законодательство, регулирующее перевозки на различных видах транспорта, во многом требует серьезной модернизации, поскольку отличается противоречивостью, несогласованностью и несовершенством норм. Зачатую это порождает неопределенность в правах грузовладельцев и перевозчиков при мультимодальных перевозках грузов, особенно в области установления размера ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, что нередко приводит к возникновению споров.

**Степень научной разработанности темы исследования.** Несмотря на то, что обсуждение проблем мультимодальных перевозок грузов время от времени встречается на страницах периодических печатных юридических изданий, в настоящее время крайне мало российских монографических правовых исследований, в которых была бы предпринята попытка систематизации научных представлений в данной области гражданского права. В основном исследования в отношении мультимодальных перевозок касались не правового, а логистического подхода к изучению проблемы.

**Объектом** дипломного исследования являются правоотношения, возникающие при осуществлении мультимодальных перевозок грузов.

**Предметом** исследования является документационное обеспечение правоотношений, регулируемых транспортным договором, определяющим правовой режим мультимодальных перевозок грузов. Предмет исследования определяется исходя из того, что основой, образующей систему указанных

правоотношений, является договор мультимодальной перевозки грузов в контексте действующего законодательства.

**Цель исследования** состоит в поиске, описании теоретических и практических проблем, возникающих в связи с осуществлением мультимодальных перевозок грузов и в формировании на основании полученных результатов предложений для модернизации и унификации законодательства в сфере мультимодальных перевозок грузов.

Достижение данной цели осуществлялось посредством решения следующих основных задач:

- выявить правовую природу отношений, возникающих при организации и осуществлении мультимодальных перевозок грузов;
- исследовать отечественное законодательство, международные договоры в области мультимодальных перевозок грузов и практику их применения;
- исследовать отечественное законодательство, международные транспортные конвенции в области регулирования унимодальных перевозок на различных видах транспорта, распространяющих свое действие на мультимодальные аспекты перевозок;
- исследовать правовой механизм регулирования мультимодальных перевозок грузов, раскрыть систему основополагающих принципов и стратегических направлений совершенствования;
- выявить особенности договорного регулирования мультимодальных перевозок грузов.

**Степень научной разработанности темы исследования.** Несмотря на то, что обсуждение проблем мультимодальных перевозок грузов время от времени встречается на страницах периодических печатных юридических изданий, до настоящего времени не существует ни одного российского монографического правового исследования, в котором была бы предпринята попытка систематизации научных представлений в данной области гражданского права. В основном исследования в отношении мультимодальных

перевозок касались не правового, а логистического подхода к изучению проблемы. Большое внимание правовому режиму мультимодальных перевозок грузов в отечественной литературе уделяет М. М. Агарков<sup>1</sup>, М.К. Александров-Дольник<sup>2</sup>, М. И. Брагинский<sup>3</sup>, В. В. Витрянский<sup>4</sup>, Н. Д. Егоров<sup>5</sup>, В. А. Егизаров, П. В. Куренков, Г. А. Левиков<sup>6</sup>, С. Ю. Морозов<sup>7</sup>, О. Н. Садиков, В. Т. Смирнов, Я. И. Рапопорт<sup>8</sup>.

**Методологическую основу** исследования составляют как общенаучные методы познания, так и специальные научные методы, применяемые в области правовых исследований. В частности, при рассмотрении проблем регулирования мультимодальных перевозочных отношений применялись специальные методы юридического познания действительности: формально-юридический, сравнительно-правовой методы, методы грамматического, логического и системного толкования правовых норм, историко-правовой и технико-юридический методы познания, а также правовое моделирование, концепция экономического детерминизма и метод рациональной реконструкции развития знаний и институтов.

---

<sup>1</sup> Агарков, М. М. Избранные труды по гражданскому праву. В 2-х т. Т. I. / М. М. Агарков. - М.: Центр ЮрИнфоР, 2002. - 490 с.

<sup>2</sup> Александров-Дольник, М. К. Грузовые перевозки разными видами транспорта (правовые вопросы) / М.К. Александров-Дольник, Ф.М. Лучанский. - М.: Юрид. лит, 1971. - 356 с.

<sup>3</sup> Брагинский, М. И. Договорное право. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. - М.: Статут, 2003. - 526 с.

<sup>4</sup> Витрянский В. В. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / В. В. Витрянский. - М.: Статут, 2003. - 320 с.

<sup>5</sup> Егоров, Н. Д. Гражданско-правовое регулирование общественных отношений: единство и дифференциация / Н. Д. Егоров. - Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1988. - 176 с.

<sup>6</sup> Левиков, Г. А. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции) / Г. А. Левиков, В. В. Тарабанько. - М.: Транслит, 2008. - 319 с.

<sup>7</sup> Морозов, С. Ю. Система транспортных организационных договоров / С. Ю. Морозов. - М.: Норма, 2011. - 352 с.

<sup>8</sup> Рапопорт, Я. И. О правовой природе грузовых перевозок в прямом и прямом смешанном сообщении / Я. И. Рапопорт. // Научные записки Донецкого института советской торговли. - Донецк, 1960. - Вып. X (XII). - С. 260 - 261.

## **Глава 1. Теоретические основы мультимодальных перевозок**

### **1.1 Сущность и основные особенности мультимодальных перевозок**

Залогом роста результативности российского транспортного комплекса, а также активизации его интеграции в мировую транспортную систему по праву можно считать достижения транспортной логистики. Транспорт, как основной ресурс логистических цепей, является базой потоковых процессов.

На сегодняшний день становятся актуальными задачи повышения объемов перевозок, рост экономической эффективности деятельности многочисленных российских перевозчиков. Опираясь на зарубежный опыт, развитие транспортной логистики может стать возможным только при применении новейших технологий.

В процессе осуществления закупок и транспортировки материальных ресурсов, а также дистрибуции покупателям компания-производитель использует разнообразные варианты транспортировок, различные виды транспорта, а также разных партнеров по логистике в организации доставки продукта в определенные пункты логистических цепей. В первую очередь, логистический отдел фирмы-производителя должен решить вопрос, есть ли необходимость в создании собственного парка транспортных средств, либо существует возможность использования наемного транспорта. Выбирая альтернативные варианты, опираются на следующие критерии<sup>9</sup>:

- издержки при создании и эксплуатации своего парка транспортного состава (аренда/лизинг подвижного состава);
- издержки, включающие оплату услуг логистических компаний и других посредников при транспортировке материальных ресурсов;
- время, потраченное на перевозку;

---

<sup>9</sup> Филатов С.К. - Курс лекций «Транспортная логистика», Зерноград, 2011 References

- качество при транспортировке материальных ресурсов (надежность доставки и сохранность груза).

На сегодняшний день практику транспортировки грузов связывают с возрастающей экспансией перевозок, осуществляемых единственным экспедитором по единому документу по транспортировке груза и из одного диспетчерского центра.

Исходя из вышесказанного, необходимо обратиться к понятию смешанной перевозки груза.

В большинстве источников понятие «смешанная перевозка» означает перевозку груза из пункта отправления в пункт назначения с использованием в ней не менее двух разных видов транспорта<sup>10</sup>. Данный процесс осуществляется как при участии различных логистических компаний, таких как терминал, аэропорт и порт, так и без их вмешательства. При этом материальный ресурс последовательно передается от одного транспортировщика к другому.

Обратившись к данному понятию, можно сделать вывод, что при условии использования двух и более видов транспорта, перевозка может считаться смешанной. Однако в некоторых источниках этот термин носит несколько другой характер. Если принять во внимание, что смешанная перевозка является прямой, то благодаря этому она более эффективна для фирмы-производителя. Здесь важен момент наличия единого документа на протяжении всего пути передвижения груза.

Итак, смешанная перевозка может быть определена как доставка груза от компании-производителя до потребителя, выполненная при использовании не менее чем двух видов транспорта, которая определяет ответственность лишь одного лица и оформляется единым транспортным документом, а также оплачивается по единственно возможной сквозной тарифной ставке.

В зарубежной практике смешанные перевозки получили название «комбинированные» или, другими словами, «мультимодальные». Хотя понятия

---

<sup>10</sup> Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. "Современный экономический словарь. - 6-е изд., перераб. и доп. - М." (ИНФРА-М, 2011).

на первый взгляд кажутся отличными друг от друга, тем не менее, значение имеют совершенно одинаковое. В связи с этим возникает вопрос, – по какой причине именно в зарубежной терминологии «смешанная перевозка» разошлась на два других понятия? И по какой причине основной ее отличительный признак – единый транспортный документ? Чтобы внести ясность, необходимо обратиться к следующему примеру. Поставка угля включает и железнодорожные перевозки, и перевозки морские. В связи с этим возникает потребность в оформлении, как железнодорожной накладной, так и морского коносамента. Наблюдается явное наличие нескольких документов, однако не стоит отрицать факт наличия единой сквозной ставки, которая предоставляется перевозчиком, выступившим организатором всего процесса поставки.

С точки зрения Гражданского Кодекса, последовательность взаимоотношений организаций-экспедиторов и организаций-заказчиков, а также последовательность организации самого процесса прямого смешанного сообщения следует осуществлять согласно проекту закона о прямых смешанных перевозках, а также действующему до его принятия Федеральному закону от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 01.05.2017) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации".<sup>11</sup> Данное определение достаточно туманно и не вносит ясности в поставленный выше вопрос. Более того, наблюдается отсылка к несуществующему закону. Речь идет о Законе «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». В связи с этим, становится ясным, что регулирование взаимодействия сторон в данном вопросе с помощью Гражданского Кодекса достаточно проблематично.

Изучив логистическую литературу, удалось найти следующее определение: «Транспортировка грузов комбинированным путем означает использование для ее осуществления разных видов транспорта (морского, речного, воздушного, железнодорожного, автомобильного), при этом,

---

<sup>11</sup> Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 01.05.2017) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Российская газета, N 3122, 18.04.2003.



необходимо обеспечить эту транспортировку на всех отрезках логистической цепи. В том случае, если из используемых при транспортировании груза видов транспорта минимум два являются международными, то данная перевозка определяется как смешанная международная. Таким образом, появляется новый термин - «международная смешанная перевозка»<sup>12</sup>. Теперь смешанная перевозка приравнивается к комбинированной. Логично будет предположить, что главным условием международной перевозки будет считаться использование минимум двух видов международного транспорта. Между тем, данный вывод приводит только к новым вопросам. Ясно то, что международной является перевозка, в процессе которой была пересечена граница хотя бы одной страны. В примере, приведенном выше, лишь морская транспортировка затрагивала границы другой страны. Если придерживаться последнего представленного определения, то транспортировку угля международной смешанной считать не получится.

Зачастую, в электронных ресурсах встречаются противоречащие друг другу суждения относительно смешанных перевозок. Например, высказывание о том, что в некоторых европейских странах термин интермодальной или мультимодальной перевозки приравнивается к «транспортному коридору»<sup>13</sup>. Это суждение ложно, поскольку уже в 1994 году Общевропейской конференцией по транспорту специалисты дали четкое определение «транспортному коридору». Изучив материалы конференции, удалось выяснить, что «транспортный коридор» ни что иное, как определенный комплекс транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающий перевозку пассажиров и грузов между различными странами<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> Малашенко Н.П. Транспортная логистика, НГАЭиУ, 2010 – 137 с.

<sup>13</sup> Смешанные, комбинированные, интермодальные, мультимодальные грузоперевозки, в чем же разница? Электронный ресурс – [Режим доступа] <http://dispatcher-gruzoperevozok.biz/terminologiya-transportnoj-otraslimeshannye-intermodalnye-kombinirovannye-multimodalnye-perevozki/> (дата обращения: 15.08.2017).

<sup>14</sup> "КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О МЕЖДУНАРОДНЫХ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ" "Международное частное право", Сборник документов, 1997 год Неруш Ю.М. Логистика. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000

Достаточно оправданным является следующее определение комбинированных и интермодальных перевозок. Комбинированная перевозка – это процесс смешанной перевозки груза, на протяжении которого на всем пути следования груз остается в одном и том же съемном кузове, либо контейнере<sup>6</sup>. Можно сделать следующий вывод: комбинированная перевозка практически полностью тождественна смешанной перевозке. Отличие лишь в неизменном нахождении груза в одном единственном кузове/контейнере. Другими словами, в тот момент, когда будет совершена выгрузка из первичного контейнера, тип перевозки из комбинированной изменится на смешанную.

Другие авторы отождествляют комбинированную перевозку с интермодальной. Согласно их исследованиям, комбинированная перевозка – это, по сути, перевозка интермодальная, в рамках которой большая часть маршрута преодолевается посредством какого-то одного конкретного вида транспорта<sup>15</sup>.

Столкнувшись с такого рода приравниванием, возникает потребность в определении «интермодальной перевозки». Так, интермодальная транспортировка предполагает определенную систему поставки груза несколькими видами транспорта по единому документу, с перегрузкой его с одного вида транспорта на другой в пунктах перевалки без участия грузовладельца<sup>16</sup>.

Наблюдается явное сходство с первым представленным определением смешанных перевозок. Снова появляется упоминание о едином документе.

Другое высказывание об «интермодальных перевозках» гласит, что они осуществляются последовательно, с использованием двух и более видов транспорта в неизменной грузовой единице или транспортном средстве, предполагающей отсутствие перегруза транспортируемых материальных

---

<sup>15</sup> Скаридов А.С. Морское право. СПб., 2016. С. 695.

<sup>16</sup> Гаррисон А. Логистика. Стратегия управления и конкурентирования через цепочки поставок. - М.: Дело и Сервис, 2010.

ресурсов при смене транспорта»<sup>17</sup>. Теперь наблюдается сходство с комбинированными перевозками. Встречаются синонимичные понятия «грузовая единица» и «контейнер».

Некоторые авторы повествуют о том, что интермодальные перевозки – это сегмент более широкого понятия комбинированных (смешанных, мультимодальных) перевозок. Проявляется тенденция уравнивания понятий комбинированных, мультимодальных и смешанных перевозок, при этом, считая интермодальные перевозки их частью. В данном случае, применяются два синонимичных понятия – мультимодальная и комбинированная перевозка.

Таким образом, удалось максимально приблизиться к понятию мультимодальной перевозки.

Во многих учебных изданиях этот вид транспортировки рассматривается как транспортировка, в процессе реализации которой ответственность за перевозимый материальный ресурс полностью перекладывается на экспедитора, вне зависимости от количества видов транспорта, при условии оформления единого перевозочного документа<sup>18</sup>.

Снова появляется важный пункт наличия единого перевозочного документа. Гражданский кодекс Российской Федерации упоминает о данном документе в определении термина «прямые смешанные перевозки». Однако данная статья посвящена именно «мультимодальным перевозкам». Можно ли с полной уверенностью отождествить два этих понятия?

В некоторых источниках упоминается, что смешанные перевозки – понятие достаточно «взрослое» и используется на протяжении многих десятилетий. Данное определение предполагает транспортировку материальных ресурсов как минимум двумя видами транспорта на основании единого документа. Главным образом, выделяется тот факт, что с развитием контейнеризации, это суждение приобретает немного другие оттенки. В

---

<sup>17</sup> Смешанные, комбинированные, интермодальные, мультимодальные грузоперевозки, в чем же разница? Электронный ресурс – [Режим доступа] <http://dispatcher-gruzoperevozok.biz/terminologiya-transportnoj-otraslimeshannye-intermodalnye-kombinirovannye-multimodalnye-perevozki/> (дата обращения: 15.08.2017).

<sup>18</sup> Б.А. Титов Транспортная логистика / Электронное учебное пособие – Самара, 2012.

конкретном случае, появились такие термины, как интермодальные, модальные или комбинированные перевозки. К тому же, в логистической терминологии укрепились выражения мультимодализма и интермодализма, предполагающие перемещение грузов из одной страны в другую, с использованием договора смешанной перевозки по единой сквозной ставке и ответственности за весь процесс перевозки.

О вышеперечисленных аспектах говорится и в Конвенции ООН «О международных смешанных перевозках», датируемой 1980 годом<sup>19</sup>. Указывается обязательное наличие специального договора о смешанных перевозках, с использованием нескольких видов транспорта, при этом страна отправления и страна поступления груза отличаются.

Само собой, существует множество отличных друг от друга определений «мультимодальных» перевозок. Важно понять, чье суждение истинно, а которому доверять не стоит. При правильном подходе появляется возможность получить следующий результат:

Мультимодальная (смешанная) перевозка – это перевозка материальных ресурсов с привлечением не менее двух видов транспорта. При условии использования единого перевозочного документа, при ответственности одного лица, являющегося организатором перевозки (экспедитором), вступает прямая смешанная перевозка. В том случае, если пересекается хотя бы одна государственная граница, вступает в силу процесс международной смешанной перевозки.

Комбинированная, мультимодальная, интермодальная – все эти термины всего лишь похожие наименования прямой смешанной перевозки.

Отдельно стоит обратить внимание на факт наличия единого перевозочного документа при условии перекалывания ответственности за сохранение перевозимых материальных ресурсов на владельца конкретного транспорта.

---

<sup>19</sup> "Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов " "Международное частное право", Сборник документов, 1997 год Неруш Ю.М.Логистика. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000

Итак, при интермодальной перевозке владелец груза заключает договор на весь путь следования с одной компанией-экспедитором. В качестве оператора в данном случае может выступать экспедиторская фирма, которая, действуя на протяжении всего маршрута транспортировки груза разными видами транспорта, освобождает грузовладельца от необходимости вступления в договорные отношения с другими транспортными компаниями.

К признакам мультимодальной перевозки относятся:

- наличие оператора доставки от начального до конечного пункта логистической цепи (канала);
- единая сквозная ставка фрахта;
- единый транспортный документ;
- единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки.

Главные принципы функционирования мультимодальных систем перевозок:

- единообразный коммерческо-правовой режим;
- системный подход к решению финансово-экономических вопросов организации перемещения материальных ресурсов;
- максимальное применение телекоммуникационных сетей и систем электронного документооборота;
- один организационно-технологический принцип управления перевозками и координация действий всех логистических посредников, участвующих в транспортировке;
- единство логистических посредников;
- комплексное развитие инфраструктуры перевозок различными видами транспорта.

Основными особенностями мультимодальных перевозок являются<sup>20</sup>:

- минимальные затраты на перевозку материальных ресурсов;
- ограниченное время транзита (доставки груза);

---

<sup>20</sup> Дыбская В.В., Сергеев В.И. и др. Логистика. Полный курс МВА. - М.: Эксмо, 2013.

- максимальная надежность и безопасность;
- минимальные затраты (ущерб), связанные с запасами в пути;
- доступность и мощность разных видов транспорта;
- продуктовая дифференциация.

Транзитное время - это приоритетный показатель при мультимодальных перевозках. Нетрудно сделать вывод, что сокращение времени доставки груза из одной страны в другую дает компании-экспедитору существенные конкурентные преимущества на рынке сбыта грузоперевозок, обеспечивая тем самым возможность внедрения стратегии продуктовой дифференциации.

## **Глава 2. Правовое регулирование документационного обеспечения в сфере мультимодальных перевозок**

### **2.1 Правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов по российскому законодательству**

Сегодня мультимодальная транспортная отрасль вкладывает значительные средства в совершенствование и развитие своих услуг. Однако модернизируясь в технологическом и логистическом плане, нельзя сказать то же самое о правовом обеспечении отрасли. Терминологическая неопределенность, отсутствие прямого законодательства, регулирующего мультимодальные перевозки, все это говорит, прежде всего, о неэффективности действующего транспортного законодательства.

Эффективность правовых норм проявляется в результате, который возникает вследствие правового регулирования общественных отношений. Именно результат правового регулирования является индикатором эффективности воздействия правовых норм на общественные отношения, возникающие в сфере транспортной деятельности, что предопределяется целью такого правового регулирования. Положительный правовой результат может возникнуть в том случае, если нормы права воздействуют на экономические отношения таким образом, что предопределяют их эффективное регулирование и дальнейшее функциональное развитие. Об отсутствии положительного правового результата действия норм права при урегулировании мультимодальных отношений говорит, во-первых, сам факт отсутствия специального федерального закона, направленного на урегулирование мультимодальных перевозок внутри страны, а во-вторых, противоречивое регулирование данных отношений, заложенное в транспортные уставы и кодексы.

Наиболее существенная проблема правового регулирования перевозочных отношений заключается в подавляющем различии правил, регулирующих перевозки различными видами транспорта, - это и различные

документы по оформлению перевозки с их различным юридическим значением, и различные основания ответственности, различное ограничение ответственности перевозчика.

В российской юридической литературе, под термином «мультимодальная перевозка» понимается «перевозка в прямом смешанном сообщении».

Признаки прямого смешанного сообщения закреплены в настоящем федеральном законодательстве в статье 788 ГК РФ "Прямое смешанное сообщение": Взаимоотношения транспортных организаций в процессе перевозки грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта по одному транспортному документу, а также последовательность организации этих перевозок устанавливаются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, которые заключаются согласно Закону о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.

Проект закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках»<sup>21</sup> пока еще остается не принятым, хотя этого требует сама транспортная индустрия, так как в практике накопилось много вопросов, касающихся процесса организации смешанной перевозки, согласования действий вовлеченных транспортных организаций.

Законопроект предлагает ввести специальную систему государственного регулирования деятельности в области прямых смешанных (комбинированных) перевозок, которая нацелена на повышение уровня конкурентоспособности, доступности транспортных услуг, на динамичное развитие транспортной отрасли РФ. Государство осуществляет свое регулирование путем разработки и исполнения государственной политики в области транспорта и принятия нормативно-правовых актов по вопросам, касающимся осуществления перевозок в прямом смешанном (комбинированном) сообщении. Государство также призвано осуществлять контроль за деятельностью в области прямых

---

<sup>21</sup> Проект Федерального закона «О смешанных (комбинированных) перевозках» [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.6pl.ru/Vlad134/oskppr.html>



смешанных (комбинированных) перевозок. Так, государство осуществляет контроль, сертификацию и лицензирование транспортных организаций, которые, являясь владельцами дорожной, портовой или иной инфраструктуры, самостоятельно или с привлечением перевозчиков, оказывают услуги по транспортировке грузов, пассажиров и их багажа.

Транспортные организации заключают между собой соглашения об организации прямого смешанного сообщения на основании разрешений от государственных органов, а также в соответствии с правилами осуществления перевозок, издаваемыми этими органами.

В проекте закона предусматриваются не раскрытые в ГК РФ формы договоров, в том числе и совершенно новые, регулирующие перевозки в прямом смешанном сообщении. Это соглашение об организации прямого смешанного сообщения (далее – «Соглашение»), договор прямой смешанной перевозки груза и договор организации перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

Данное соглашение заключается транспортными организациями между собой в целях организации перевозок в прямом смешанном (комбинированном) сообщении на срок не менее 5-ти лет. При этом Соглашение является открытым для присоединения любых транспортных организаций. Согласно прописанной в проекте процедуры присоединения транспортная организация, желающая присоединиться к Соглашению, направляет предложение о присоединении всем участникам не позже чем за один месяц до планируемой даты присоединения. Принятие необоснованного отказа в присоединении к Соглашению не допускается, за исключением случаев, когда такое присоединение значительно затруднит или сделает не возможной организацию прямого смешанного (комбинированного) сообщения.

Соглашение является договором присоединения и это означает, что часть транспортных организаций будут первыми и будут принимать участие в согласовании условий, а какие-то будут уже присоединяться к действующему Соглашению, соглашаясь с его условиями и тарифами.

В проекте закона выделены существенные условия Соглашения. Надо отметить, что по сравнению с обязательством по перевозке, существенными условиями которого являются предмет, цена и срок, существенными условиями Соглашения являются: пункты прямого смешанного (комбинированного) сообщения; последовательность согласования заявок на перевозку грузов в прямом смешанном сообщении, а также перечень подразделений транспортных организаций, которые несут ответственность за согласование заявки; условия обмена информацией, связанной с перемещением грузов, пассажиров и багажа; порядок поиска груза; организация рассмотрения претензий и жалоб грузополучателей, грузоотправителей и пассажиров; условия для автоматизированного обмена информацией в процессе организации и осуществления перевозок; правила осуществления расчетов между транспортными компаниями; срок действия соглашения. Как видим, перечень предлагаемых проектом закона существенных условий крайне широк и во многом отличается от тех условий обязательств, которые обычно предлагаются в ГК РФ. Более того, стороны также обязаны предусмотреть места для оформления передачи груза; сроки и места перевалки; при необходимости - расписание подачи транспортных средств в пункты перевалки для погрузочно-разгрузочных работ, а также условия для въезда на территорию пункта перевалки; другие положения в зависимости от условий работы определенного пункта перевалки.

Обязанность по осуществлению расчетов с транспортными организациями, вовлеченными в процесс перевозки, возлагается на перевозчика, получившего оплату от грузоотправителя или грузополучателя. Здесь возникает проблема, связанная с тем, что согласно проекту размер платы, взимаемый за перевозку грузов определяется в договоре прямой смешанной (комбинированной) перевозке грузов, а не в Соглашении, заключаемому транспортными компаниями, и представляет собой сумму провозных платежей за перевозку, рассчитанных отдельно по каждому виду транспорта, участвующему в осуществлении прямой смешанной (комбинированной)

перевозке грузов в соответствии с правилами, действующими для каждого вида транспорта, а также за услуги по перевалке груза. Получается, что Перевозчик прямой смешанной (комбинированной) перевозки грузов согласует с Грузоотправителем сумму платежей, которую он оплатит субперевозчикам - транспортным организациям, которых предполагает привлечь к участию в перевозке исходя из Соглашения. Несмотря на то, что порядок расчетов и относится к существенным условиям Соглашения, но судя по всему сумма расчетов все же согласуется в договоре прямой смешанной (комбинированной) перевозки грузов. Значит, Соглашение, скорее всего, может содержать лишь тарифы или основные принципы определения стоимости перевозки. Но, тем не менее, все же остается та самая брешь, согласно которой, все субперевозчики отстранены от определения стоимости перевозки участка пути, осуществляемого ними.

Заключение договора прямой смешанной перевозки подтверждается транспортной накладной смешанного (комбинированного) сообщения. Форма и порядок заполнения транспортной накладной определяется федеральным органом в области транспорта. Видимо за аналог взяты транспортные накладные на железнодорожном и автомобильном транспорте, форма которых также утверждается исполнительным органом власти. Однако форма морского коносамента не подлежит утверждению органами власти, а предлагается в стандартных проформах. Таким образом, остается вопрос как упомянутая в проекте закона транспортная накладная смешанного (комбинированного) сообщения объединит в себе положения столь непохожих транспортных накладных на различных видах транспорта и морского коносамента. Ведь каждый из этих документов, особенно старейший из них – морской коносамент, впитал в себя особенности перевозки груза именно тем видом транспорта, на котором они применяются. И также остается вопрос, каким образом предполагается использовать унифицированную транспортную накладную смешанного (комбинированного) сообщения на протяжении всего пути

мультимодальной перевозки различными видами транспорта и избежать выпуска специализированных накладных и коносамента.

Проект закона предусматривает, что для прямой смешанной (комбинированной) перевозки грузов грузоотправитель обязан подать перевозчику заявку на перевозку грузов минимум за 15 дней до начала непосредственной перевозки. Перевозчик обязан в течение 2 дней рассмотреть заявку и отправить ее на согласование всем транспортным организациям, которые участвуют в прямом смешанном (комбинированном) сообщении. В течение 5 дней транспортные организации обязаны рассмотреть поданную им заявку и в случае возможности осуществления перевозки, согласовать ее и вернуть перевозчику (ст. 14 проекта закона). В заявке указывается количество тонн, пунктов назначения, пунктов перевалки и других сведений в зависимости от вида транспорта, отвечающего за прием груза к перевозке.

Процесс перемещения грузов с одного вида транспорта на другой выполняется по передаточным ведомостям. Составлением передаточных ведомостей занимается сдающая транспортная организация, ведомости составляются в четырех экземплярах. Два экземпляра остаются у сдающей стороны, а два других - у принимающей организации.

При обнаружении признаков повреждения груза, его недостачи, нарушения упаковки и пломб грузоотправителя осуществляется вскрытие неисправных участков и проверка содержимого.

В проекте закона предусмотрен широкий перечень исключений, освобождающих транспортные организации от ответственности. Помимо традиционных стихийных и военных действий к таким обстоятельствам относятся так же ограничения перевозки по маршруту, действия или бездействия грузоотправителей, устранение обстоятельств, угрожающих жизни и здоровью людей, иные не зависящие от перевозчиков обстоятельства.

Законопроектом установлены конкретные размеры санкций за просрочку в доставке грузов со стороны перевозчиков (пени 9 % от провозной платы за сутки просрочки, но не более 50 % провозной платы (пункт 2 статьи

23 проекта закона) и искажение информации о перевозимых грузах грузоотправителями и получателями (штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов (пункт 1 статьи 27 проекта закона).

Устанавливается сокращенный, годичный срок исковой давности для предъявления любых требований, которые возникли в связи с перевозкой в прямом смешанном сообщении (пункт 1 статьи 32 проекта закона). При этом ответственность за ущерб при перевозке груза полностью ложится на транспортную организацию, выдающую груз в пункте назначения. Таким образом, проект закона предлагает определенную схему возмещения ущерба грузополучателю. Грузополучатель предъявляет претензию всегда последнему в цепи перевозчику, даже если ущерб не был причинен этим перевозчиком. Однако, в случае причинения ущерба грузу одним из перевозчиков в цепи перевозки, последний перевозчик выступает неким посредником между грузополучателем и перевозчиком, ответственным за причинение вреда.

Таким образом, получается, что любой перевозчик, выступающий последним в мультимодальной цепи доставки груза, автоматически будет потенциально виновным в причинении ущерба грузу, в том числе, если причиненный ущерб был скрытым. При нелокализованном ущербе последний перевозчик остается единственным ответственным лицом, если только не докажет отсутствия своей вины. Данная схема ответственности последнего перевозчика представляется во многом не справедливой, особенно в том случае, когда перевозчик, выполняя определенный участок перевозки, даже не подозревает, что является участником мультимодальной перевозки и последним в ее цепи.

В заключение нельзя не отметить, что в законопроекте содержится множество ссылок на правила перевозок в прямом смешанном сообщении, которые не разработаны. Если проект закона будет все же принят в том виде, в каком существует сегодня, вряд ли это поспособствует совершенствованию единого регулирования перевозок в прямом смешанном сообщении и согласованности действий транспортных организаций, особенно в ситуациях

урегулирования убытков. Более того, проект предполагает повысить роль государственного участия в регулировании этого вида деятельности, что вряд ли может поспособствовать развитию свободного предпринимательства.

В законопроекте представлена конструкция договора прямой смешанной перевозки, абсолютно отличная от предлагаемой конструкции в Конвенции ООН о прямых смешанных перевозках 1980 г. Перевозки пассажиров, грузов и багажа в прямом смешанном сообщении реализуются между включенными в перечень пунктов прямого смешанного сообщения аэропортами, пристанями, речными и морскими портами, автомобильными и железнодорожными станциями, и другими транспортными терминалами. Перечень таких пунктов утверждается на основании обращений транспортных организаций в порядке, устанавливаемом Минтранс России. Более того, при организации перевозок в прямом смешанном (комбинированном) сообщении транспортные организации заключают между собой соглашения об организации прямого смешанного (комбинированного) сообщения. В этих соглашениях могут быть урегулированы отношения транспортных организаций при перевозках грузов, а также порядок перевозок.

В случае принятия проекта закона право на заключение соглашения может быть реализовано любыми транспортными организациями в полном объеме. Соглашение открыто для присоединения любых транспортных организаций. Оно будет считаться заключенным с момента, когда направившая предложение организация получит уведомление о принятии предложения.

Планируется, что в этом соглашении в обязательном порядке будут указаны пункты прямого смешанного сообщения, условия работы пунктов пересадки пассажиров, порядок поиска багажа или груза. В связи с тем, что такие условия названы в проекте существенными, в случае, если они не будут согласованы, то соглашение будет считаться незаключенным (ч. 1 ст. 432 ГК РФ).

Получается очень сложная система связей субъектов, принимающих участие в мультимодальном сообщении. Владельцы перевалочных пунктов и

различных терминалов должны внести их на согласование в Минтранс России, который в свою очередь может их допустить к участию в деятельности, а может по каким-либо причинам отказать. Критерии соответствия данных пунктов осуществляемой деятельности в смешанном сообщении в проекте закона не указаны. Такого рода утверждение пунктов для смены перевозчика, возможно, будет удачным для пассажирских перевозок, поскольку такой договор является публичным договором, что позволит усилить согласованность движения различных транспортных средств, но для грузовых перевозок, в которых преобладают частноправовые аспекты, а также высокая степень конкуренции, такая конструкция явно нежизнеспособна.

Обращаясь к рассмотрению правового регулирования прямых смешанных перевозок отдельными транспортными уставами и кодексами, следует отметить, что в Кодексе внутренневодного транспорта РФ (КВВТ) и Уставе железнодорожного транспорта РФ (УЖТ) прямым смешанным перевозкам отведены отдельные главы. Помимо общих вопросов и положений о заключении договора перевозки в прямом смешанном сообщении, организацией и исполнением перевозки грузов, сроков их доставки, порядка оплаты перевозки, в отдельных статьях закреплены положения, регулирующие ответственность за перевозку грузов в прямом смешанном сообщении.

Что касается законодательной базы воздушных, автомобильных и морских, то ни в Воздушном кодексе РФ<sup>22</sup>, ни в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ<sup>23</sup> и ни в Кодексе торгового мореплавания РФ<sup>24</sup> данные вопросы не нашли правовой регламентации. Этот недочет частично компенсирован подзаконными нормативно-правовыми актами. Так, все аспекты перевозок морским транспортом в прямом смешанном сообщении при участии морских судов

---

<sup>22</sup> 8 Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. 1997. - № 12. - Ст. 1383.

<sup>23</sup> Федеральный закон от 07.03.2001 N 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2001. - № 11.- Ст. 1001.

<sup>24</sup> Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» // СЗ РФ. 1999. - № 18. - Ст. 2207.

регулируются Общими правилами морской перевозки грузов, пассажиров и багажа в специальном разделе. Нормы о смешанных перевозках с участием воздушного транспорта содержатся в Общих правилах воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию грузополучателей, грузоотправителей и пассажиров, утв. Приказом Минтранса РФ от 28.06.2007 г. N 82<sup>25</sup>. Что касается регулирования автомобильного транспорта, то все вопросы транспортно-экспедиционного обслуживания в смешанном автомобильно-авиационном, автомобильно-водном и автомобильно-железнодорожном сообщении регулируются подразделом III разделом 27 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных Минавтотрансом РСФСР от 30.07.1971 г.<sup>26</sup>, применяющихся в части, не противоречащей главе 40 ГК РФ.

Более того, в КВВТ и УЖТ законодатель предусмотрел временный характер положений о прямых смешанных перевозках. Так, в соответствии со ст. 128 УЖТ гл. 5 "Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении" и ст. 166 КВВТ нормы, которые регулируют отношения в сфере прямого смешанного сообщения, функционируют до момента вступления в силу ФЗ о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.

Ныне действующая временная схема регулирующая соответствующие правоотношения выглядит следующим образом: перевозка грузов в прямом железнодорожно-воздушном, железнодорожно-автомобильном, железнодорожно-водном (морском) сообщении, регулируются главой V УЖТ (ст. 65 - 79); перевозка грузов в водно-автомобильном, водно-воздушном сообщении, регулируются главой XIV КВВТ (ст. 104 - 114). При выборе правил (УЖТ или КВВТ), подлежащих применению в случаях, когда грузы перевозятся в прямом смешанном железнодорожно-внутренневодном сообщении, дело

---

<sup>25</sup> Приказ Минтранса РФ от 28.06.2007 N 82(ред. от 08.10.2008)"Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей"(Зарегистрировано в Минюсте РФ 27.09.2007 N 10186) [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: СПС "Консультант Плюс".

<sup>26</sup> "Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом(утв. Минавтотрансом РСФСР 30.07.1971г.)(с изм. от 21.05.2007)) [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: СПС "Консультант Плюс".



обстоит сложнее<sup>27</sup>. Поэтому решение данной ситуации будет зависеть от того, кто будет выступать первым перевозчиком. Так, если первым перевозчиком, принимающим груз от грузоотправителя, является железная дорога, то соответствующие правоотношения будут регулироваться правилами о прямых смешанных перевозках, приведенных в УЖТ РФ, и наоборот, в том случае, если в качестве первого перевозчика будет выступать организация внутреннего водного транспорта, то уже нужно будет исходить из правил КВВТ.

Таким образом, в российской юридической доктрине считается, что отношения по прямой смешанной перевозке оформляются по «временной» схеме, которая будет существовать до принятия основного закона, регулирующего данные отношения. Более того, сама схема построения отношений по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, действующая в РФ, кардинально отличается от международной. Российская схема отношений по прямой смешанной перевозке была сформирована в пору существования командной экономики и представляет собой ограниченное, во многом механическое сочетание транспортных средств в одной транспортной цепи. Сегодня, с учетом минимизации государственного регулирования транспортной деятельности и ростом предпринимательской активности требуется создание условий для мобильного сочетания различных видов транспорта.

Добавим к сказанному, что существующая временная схема построения отношений по прямой смешанной перевозке порождает ряд проблем, как практического, так и юридического характера. Проблемы возникают касательно сочетания перевозок различными видами транспорта и построения маршрутов следования.

Так, согласно статье 65 УЖТ смешанные перевозки формируются за счет взаимодействия железнодорожного транспорта с водным (морским, речным), воздушным, автомобильным транспортом. При этом предполагается, что железнодорожные перевозки должны быть основным звеном в смешанной

---

<sup>27</sup> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Книга четвертая. - М.: Статут, 2011. - С. 512.

перевозке и, судя по всему, первым звеном перевозки. Прямая смешанная перевозка, также в соответствии со статьей 65 УЖТ, должна осуществляться на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), оформленного на весь маршрут следования грузов. Документ оформляется по правилам того вида транспорта, который является первым в цепочке следования. Следовательно, прямая смешанная перевозка будет оформляться по правилам УЖТ и на основании железнодорожной накладной, если железнодорожный этап смешанной перевозки будет являться основным.

Согласно статье 104 КВВТ перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются посредством взаимодействия внутреннего водного транспорта с железнодорожным транспортом, морским транспортом, воздушным транспортом, автомобильным транспортом. Таким образом, налицо явный конфликт двух законодательных актов КВВТ и УЖТ, предусматривающих перевозки в прямом смешанном сообщении, касательно сочетания перевозки железнодорожным и внутренневодным транспортом.

Ни в УЖТ, ни в КВВТ не дается определения договора прямой смешанной перевозки. Акцент делается на объяснении понятия прямой смешанной перевозки, которая состоит из нескольких признаков. Во-первых, в прямом смешанном сообщении должно участвовать не менее двух перевозчиков различных видов транспорта. При этом договор перевозки в прямом смешанном сообщении заключает начальный перевозчик, который принимает груз от отправителя. Все перевозчики, принимающие участие в прямой смешанной перевозке, именуется соперевозчики. Во-вторых, перевозка грузов в прямом смешанном сообщении должна осуществляться на основании единого транспортного документа, составленного на весь путь следования грузов. Таким документом является транспортная накладная. Транспортная накладная представляет собой подтверждение заключения договора перевозки в прямом смешанном сообщении и является товаросопроводительным документом.

Общий срок перевозки грузов в прямом смешанном сообщении определяется совокупностью сроков его доставки транспортными организациями всех видов транспорта, принимавшими участие в перевозке, и рассчитывается на основании правил исчисления сроков доставки грузов, действующих на соответствующих видах транспорта (ст. 75 УЖТ, ст. 109 КВВТ). На железнодорожном транспорте данные сроки определяются Приказом МПС РФ от 18.06.2003 г. N 27 (ред. от 03.10.2011 г.) "Об утверждении Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом"<sup>28</sup>, а в случае прямой смешанной перевозки на внутренневодном и железнодорожном транспорте - "Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении" (утв. МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24.04.1956 г.)<sup>29</sup>.

В случае нарушения общего срока доставки груза ответственность несет перевозчик вида транспорта, выдавшего груз. Этот перевозчик вправе предъявить требование о возмещении убытков к организации того вида транспорта, по вине которой допущена просрочка доставки груза (ст. 75 УЖТ, п. 1 ст. 109 КВВТ). Однако такая схема ответственности может работать, хотя и не без ущерба для некоторых участников такой перевозки, в случае, если ущерб локализован. Так, при осуществлении железнодорожно-водной перевозки, где железнодорожный этап был первым, а внутренневодный этап был завершающим, будет установлено, что ущерб грузу был причинен на внутренневодном этапе пути, то перевозчик данного вида транспорта будет нести ответственность согласно статье 119 КВВТ в размере стоимости утраченного, либо недостающего груза или в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза. Если же, при осуществлении данной перевозки, ущерб был причинен на этапе железнодорожной перевозки, а перевозку

---

<sup>28</sup> Приказ МПС РФ от 18.06.2003 N 27 (ред. от 03.10.2011) "Об утверждении Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 23.06.2003 N 4816) [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.

<sup>29</sup> "Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении" (утв. МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24.04.1956) (с изм. от 30.11.2000) [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.

закончил внутренневодный перевозчик и сдал груз получателю, то в этом случае грузополучатель должен предъявить претензию внутренневодному перевозчику, как перевозчику, сдавшему груз. В свою очередь внутренневодный перевозчик, имея доказательства своей невиновности в причинении ущерба, обязан предъявить требование о возмещении ущерба железнодорожному перевозчику. Так как в соответствии с п. 2 статьи 114 КВВТ ответственность организаций внутреннего водного транспорта и организаций транспорта других видов за не сохранность грузов, принятых для перевозок в прямом смешанном сообщении, определяется соответствующими транспортными уставами и кодексами, то внутренневодный перевозчик, возместив ущерб грузополучателю, должен предъявить не регрессное требование, а также предъявить претензию о возмещении причиненного ему вреда исходя из положений УЖТ. Согласно статье 96 УЖТ ответственность железнодорожного перевозчика за причиненный грузу ущерб совпадает с ответственностью внутренневодного перевозчика, поэтому в данном случае ни одна из сторон не пострадает.

Таким образом, в транспортном законодательстве структура ответственности строится на пересылке претензий от транспортной организации, получившей претензию, к транспортной организации, которая виновна в причинении ущерба, если ущерб был локализован. Данная структура ответственности не способствует надлежащей защите интересов сторон, участвующих в прямой смешанной перевозке, и, более того, не отражает саму суть и модель прямых смешанных перевозок.

Вариант надления транспортной организации, выдавшей груз и получившей претензию о возмещении ущерба за причиненный грузу ущерб, правом регрессного требования возмещения понесенных убытков за счет тех транспортных организаций, участвовавших в перевозке груза в прямом смешанном сообщении, которые допустили просрочку, улучшит ситуацию, но не решит проблему в случае нелокализованного ущерба.

Согласно статье 79 УЖТ и п. 1 статьи 114 КВВТ транспортные организации, осуществляющие перевозки в прямом смешанном сообщении, несут ответственность за сохранность грузов с момента их принятия к перевозке и до момента их передачи другой транспортной организации. Ответственность за не сохранность грузов до передачи их в портах перевалки грузов лежит на сдающей грузы стороне, после передачи - на стороне, принявшей грузы.

Однако есть различие в регулировании вопроса охраны грузов в портах (пунктах) перевалки. Так, согласно статье 79 УЖТ охрана груза на территории порта осуществляется портами, а в соответствии с пунктом 1 статьи 114 КВВТ эта обязанность лежит на организации, осуществляющей перевалку грузов, что явно свидетельствует о том, что момент перехода риска сохранности груза точно не определен. Следовательно, при осуществлении прямой смешанной перевозки в железнодорожно-водном сообщении следует особо оговаривать момент перехода риска от одного перевозчика другому и определить надлежащее лицо, отвечающее за охрану груза в порту или пункте перевалки.

Таким образом, положения о том, что ответственность за несохранность грузов до передачи их в пунктах перевалки лежит на сдающей стороне, а после передачи - на стороне, принявшей грузы, представляются крайне непоследовательными, поскольку вносят путаницу касательно момента перехода ответственности от одного перевозчика другому<sup>30</sup>.

Наилучший способ урегулировать данную проблему - это четко определить момент перехода ответственности от одного перевозчика другому, причем не только для железнодорожно-внутриводного сообщения, а в целом для прямых смешанных перевозок. Данный момент перехода ответственности следует определить как момент передачи груза от одного перевозчика другому и подписание акта приема-передачи. Отсюда обязанность охраны груза в пунктах перевалки будет лежать на стороне, ответственной за груз. При доставке груза в конечный пункт назначения ответственность за сохранность

---

<sup>30</sup> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 520.

груза перед грузополучателями должна нести та транспортная организация, доставляющая груз в пункт назначения и выдала его грузополучателю.

Плата за перевозку груза в прямом смешанном сообщении взимается: в пункте отправления - с грузоотправителей; в пункте перевалки - с грузоотправителей или грузополучателей; в пункте назначения - с грузополучателей или грузоотправителей (ст. 76 УЖТ, ст. 113 КВВТ). Следовательно, нет четко установленных правил взимания платы за перевозку.

Так, согласно статье 113 КВВТ в железнодорожно-водном сообщении плата взимается: на железнодорожных станциях и в морских портах отправления - с грузоотправителей в зависимости от расстояний, на которые осуществляется перевозка грузов; в речных портах перевалки грузов - с грузоотправителей или грузополучателей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов; в водно-железнодорожном сообщении плата взимается: в речных портах отправления - с грузоотправителей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов; на железнодорожных станциях и в морских портах перевалки грузов - с грузоотправителей или грузополучателей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов.

Согласно статье 76 УЖТ в железнодорожно-водном сообщении плата взимается: на железнодорожных станциях отправления с грузоотправителей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов; в портах перевалки грузов или в портах назначения грузов с грузоотправителей или грузополучателей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов; в водно-железнодорожном сообщении плата взимается: в портах отправления грузов с грузоотправителей исходя из расстояний; на железнодорожных станциях, которые примыкают к портам перевалки грузов, с грузоотправителей, грузополучателей исходя из расстояний.

Плата за перевозки грузов может вноситься иными юридическими или физическими лицами, выступающими от имени грузоотправителей, грузополучателей.

Даже с учетом, столь, казалось бы, полной урегулированности вопроса оплаты перевозки, остается много неясностей. Получается, что на момент оформления договора перевозки в железнодорожно-внутренневодном сообщении крайне сложно определить точную сумму оплаты по договору за весь период перевозки. Всегда могут непредусмотренные расходы, связанные с хранением груза в пунктах перевалки, дополнительным креплением и так далее.

Слабым местом в регулировании мультимодальных отношений является то, что правовой режим такого регулирования крайне непредсказуем. Отсутствие единого, кросс-модального режима, под которым понимается наличие единых правил регулирования мультимодальных перевозок, является одним из факторов, блокирующих выбор промышленностью мультимодальной транспортной альтернативы. Поэтому обновление нормативной базы по регулированию мультимодальных перевозок является крайне важным.

## **2.2 Международное правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов**

Договор международной перевозки - особый вид внешнеэкономических коммерческих сделок и осуществляется между двумя и более государствами на условиях заключенного между ними договора. Основные вопросы правового регулирования международных перевозок решаются согласно международным транспортным конвенциям<sup>31</sup>.

Эффективность транспортного законодательства во многом зависит от того, насколько точно нормы права отвечают объективным условиям экономической активности, в том числе и в перевозочных отношениях. Воздействие на экономическую составляющую путем использования юридических инструментов даст положительный эффект только в том случае, если такое воздействие явилось актуальным, направленным на урегулирование имеющихся экономических связей. Такое эффективное регулирование еще более усложняется на международном уровне, поскольку призвано учесть интересы разных стран, а значит и разного уровня развития экономик. Так, трудной задачей явилось создание приемлемых правовых рамок для регулирования международных мультимодальных перевозок.

Первая попытка была предпринята Международным институтом Унификации Частного Права (УНИДРУА) и восходит к 1930-м годам. Итогом работы в рамках УНИДРУА стало утверждение его Руководящим Советом в 1963 г. проекта Конвенции о международных комбинированных перевозках грузов.

Концепция мультимодальных перевозок также содержится в таких документах, как FIATA Combined Transport Bill of Lading, Combidoc, Combibill. Все эти документы в основном основываются на Токийских правилах 1969 г. Токийские правила (Проект конвенции о смешанных перевозках) были

---

<sup>31</sup> Федеральный закон от 26.11.2001 N 146-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья)» // СЗ РФ. 2001.- N 49. - Ст. 4552.



утверждены на Токийской конференции Международного морского комитета в 1969 г. Позднее, в 1973 г. Международная торговая палата разработала международные правила, регулирующие документальное оформление смешанной перевозки, большей частью базирующихся на Токийских правилах.

Однако, Совет по торговле и развитию ЮНКТАД, разработал новый документ, регулирующий смешанную перевозку, - Конвенцию ООН о международных смешанных перевозках 1980 г. (Конвенция ООН 1980 г.).

Традиционно, при перевозке грузов на различных видах транспорта грузы передавались из-под одного правового режима в ведение другого, в зависимости от видов задействованного при перевозке транспорта. До 1980 г. не существовало единого транспортного документа, регулирующего перевозки всеми видами транспорта. Задачей Конвенции ООН 1980 г. стало заполнение существующих пробелов в законодательстве и введение правового единообразия в регулировании мультимодальных перевозок.

Несмотря на то, что Конвенции 1980 г. не удалось привлечь достаточное число ратификаций для вступления в силу, однако ее положения существенно повлияли на законодательство, принятое в ряде стран.

Конвенция ООН 1980 г. создает новую единую систему ответственности оператора мультимодальной перевозки за груз, которая наступает с момента принятия им груза в свое ведение и до момента выдачи груза получателю (статья 14 Конвенции ООН 1980 г.). Конвенция устанавливает срок исковой давности два года. Однако предусматривает, что если судебное разбирательство не было начато в течение двух лет, то тогда любой иск, связанный с международной смешанной перевозкой погашается давностью.

В связи с тем, что Конвенции ООН 1980 г. не вступила в силу Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД<sup>32</sup>) в 1986 г. поручила секретариату разработать типовые положения о мультимодальных транспортных документах в тесном сотрудничестве с компетентными

---

<sup>32</sup> ЮНКТАД — Конференция и Совет по торговле и развитию ООН [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL:<http://www.un.org/ru/ga/unctad/>

коммерческими и международными организациями, на основании Гаагских и Гааго-Висбийских Правил<sup>33</sup>, а также существующих документов, таких как FBL (Коносамент ФИАТА<sup>34</sup>), и ICC Uniform Rules (Правила Международной торговой палаты) для Комбинированных транспортных документов.

В ходе серии заседаний были созданы Правила ЮНКТАД/МТП для Мультимодальных Транспортных Документов в 1991 году. Правила вступили в силу с 1 января 1992 г. и были пересмотрены в 1995 г.

Данные Правила применяются, если они включены в договор перевозки путем ссылки письменно, устно или другим способом. Можно сослаться на Правила независимо от того, предполагается ли перевозка одним или несколькими видами транспорта на основании договора обычной или мультимодальной перевозки.

В Правилах установлен срок исковой давности 9 месяцев. Это дает возможность ОМП возбудить регрессный иск против фактического перевозчика, так как большинство унимодальных конвенций, таких как Правила Гаага-Висби, устанавливают срок исковой давности в 1 год. Конвенция ООН 1980 г. устанавливает срок исковой давности 2 года.

Главные отличия от Конвенции ООН 1980 г.:

1. На данные правила можно сослаться даже в том случае, если перевозка осуществляется одним видом транспорта.
2. Документ мультимодальной перевозки может заменять электронный обмен данными.
3. Размер возмещений определяют согласно стоимости груза в месте и времени его доставки, а в Конвенции – по месту и по времени отправки.

---

<sup>33</sup> Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Гаага-Висбийские правила) (Заключена в г. Брюсселе 25.08.1924)(с изм. от 21.12.1979) (Гаагские правила вступили в силу 2.06.1931 г., Висбийские правила вступили в силу 23.06.1977 г., Протокол 1979 г. вступил в силу 14.02.1984 г. Все три документа вступили в силу для Российской Федерации 29.07.1999 г.) // "Многосторонние международные соглашения о морском транспорте", М., 1983 г., 41 с.

<sup>34</sup> ФИАТА - это неправительственная организация, представляющая транспортноэкспедиторскую сферу деятельности более чем 40 тысяч международных экспедиторских и логистических компаний. Сфера деятельности ФИАТА распространяется на 150 стран мира. ) [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <http://www.far-aerf.ru/fiata/about.htm>

4. ОМП освобождается от ответственности за задержку, утрату или повреждение груза, если отсутствуют претензии в течение 9 месяцев, а в Конвенции ООН 1980 г. – в течение 2 лет.

Таким образом, современная мультимодальная транспортная отрасль вкладывает значительные средства в совершенствование и развитие своих услуг, тем не менее, ни одна из международных конвенций, регулирующих мультимодальные перевозки, не вступила в силу, поэтому на практике приходится руководствоваться отраслевыми унимодальными конвенциями.

Существует большое количество транспортных конвенций, которые применяются к договору перевозки на различных видах транспорта:

Автомобильный транспорт:

- Конвенция «Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом» 1956 г. (КДПГ/CMR)<sup>35</sup>.

Железнодорожный транспорт:

- Конвенция «О международных железнодорожных перевозках» (ЦИМ/КОТИФ – CIM/COTIF) в редакции 1980 г.<sup>36</sup>;
- Протокол о внесении поправок КОТИФ-ЦИМ 1999 года.

Воздушный транспорт:

- Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 1929 г. (Варшавская Конвенция)<sup>37</sup>;
- Гаагский Протокол 1955 года;
- Монреальский Протокол № 4 от 1975;
- Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, 1999 год (Монреальская Конвенция)<sup>38</sup>.

Внутренневодный транспорт:

---

<sup>35</sup> Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Заключена в г. Женеве 19.05.1956)(Вступила в силу для СССР 01.12.1983)[Электронный ресурс] / URL: СПС Консультант Плюс.

<sup>36</sup> Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г. [Электронный ресурс] / URL: СПС Консультант Плюс.

<sup>37</sup> Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (с изменениями на 1975 г.) (Ратифицирована ЦИК СССР 7 июля 1934 г.) [Электронный ресурс] / URL: СПС Консультант Плюс.

<sup>38</sup> Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) [Электронный ресурс] / URL: СПС Консультант Плюс.

- Будапештская конвенция «О договоре перевозки грузов по внутренним водным путям» 2001 г. (КПГВ).

Морской транспорт:

- Международная Конвенция «Об унификации некоторых правил о коносаменте» 1924 г. (Гаагские Правила);

- Протокол «Об изменении международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте» 1968 г. (Гаага-Висбийские правила);

- Протокол «О внесении изменений в Международную Конвенцию об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года с поправками, внесенными протоколом 1968 г.» 1979 г.

- Конвенция ООН «О морской перевозке грузов» 1978 г. (Гамбургские Правила)<sup>39</sup>.

- Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» 2008 г. (Роттердамские правила)<sup>40</sup>.

Проблема заключается в том, насколько обязательно применение данных конвенций. Имеется в виду, что некоторые из вышеназванных конвенций расширяют сферу своего применения, в том числе, и на мультимодальные отношения. Обратимся непосредственно к определению сферы применения транспортных конвенций.

---

<sup>39</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) (Заключена в г. Гамбурге 31.03.1978) (вступила в силу 1 ноября 1992 г.) (Российская Федерация в настоящей Конвенции не участвует. // "Закон". - 2000. - № 6.

<sup>40</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов ("Роттердамские правила") (Заключена в г. Нью-Йорке 11.12.2008) (Документ не вступил в силу. Российская федерация не участвует) // URL: [Электронный ресурс] СПС Консультант плюс.

## **2.2.1 Регулирование международных перевозок автомобильным транспортом**

Особая специфика автомобильной перевозки заключается в том, что этот вид перевозки практически всегда используется в рамках мультимодальной перевозки. Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом» (КДПГ/CMR) предоставляет лишь частичное обеспечение мультимодальных перевозок, поскольку распространяется только на спектр мультимодальных транспортных операций, осуществляемых без перегрузки. В связи с чем, отсутствует ясность регулирования мультимодальной перевозки с перегрузкой груза с одного транспортного средства на другое, что порождает дискуссии касательно применения КДПГ/CMR.

Конвенция КДПГ/CMR содержит в себе предпосылки, позволяющие расширить сферу ее применения, что само по себе порождает конфликт.

В пункте 1 статьи 1 установлено, что Конвенция применяется ко всем договорам дорожной перевозки грузов транспортными средствами за вознаграждение, когда место принятия груза и место, предусмотренное для сдачи груза, указанные в договоре, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции. Иными словами, КДПГ/CMR распространяется на автомобильные перевозки, обязательным условием которых является их международный характер.

Статья 2, с другой стороны, расширяет сферу применения Конвенции, предусмотренную статьей 1, распространяя ее действие на определенный тип мультимодальной перевозки - РО-РО перевозку<sup>41</sup>. Согласно статье 2 КДПГ/CMR, когда транспортное средство, содержащее груз, часть пути перевозит по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным путем, и, кроме случая, когда груз с транспортного средства не

---

<sup>41</sup> Ро-ро перевозки – это вид перевозок для накатных грузов: трейлеров, прицепов, тягачей, автомобилей и другого накатного оборудования, для погрузки которого на судно не требуются краны. Остальные виды морских перевозок не дают возможности перевозить накатные грузы.

перегружается, настоящая Конвенция применяется ко всей перевозке в целом. Таким образом, расширение области применения Конвенции в соответствии со статьей 2 дает возможность фактически применять КДПГ/CMR ко всему договору мультимодальной перевозки.

Сфера применения КДПГ/CMR к договору мультимодальной перевозки грузов согласно статье 1 стала предметом широких дискуссий. Условно выделим три подхода к сфере применения КДПГ/CMR:

1) КДПГ/CMR применяется к дорожной перевозке, предусмотренной в договоре мультимодальной перевозки, с учетом статьи 1 КДПГ/CMR, даже если дорожный этап проходит внутри страны, так как в целом договор является международным;

2) КДПГ/CMR распространяется на дорожную перевозку, предусмотренную в договоре мультимодальной перевозки грузов, посредством статьи 1 КДПГ/CMR, но только если дорожная составляющая осуществляется на международном уровне, то есть с пересечением границы;

3) КДПГ/CMR не применяется ни к одной из частей мультимодальной перевозки посредством статьи 1, потому что договор мультимодальной перевозки грузов не является договором автомобильной перевозки<sup>49</sup>.

Основой всех существующих разногласий в отношении применения КДПГ/CMR посредством статьи 1 к дорожной перевозке, как составной части мультимодальной перевозки, являются слова «договор дорожной перевозки грузов», которые содержатся в пункте 1 статьи КДПГ/CMR. Действительно, при дословном прочтении статьи не следует, что вся перевозка должна производиться дорожным транспортом, сказано лишь то, что договор включает в себя дорожную составляющую. Поэтому, если международные перевозки из/в договаривающееся государство согласно договору регулируются КДПГ/CMR, так как КДПГ/CMR применяется «ко всякому договору дорожной перевозки грузов», будет ли считаться, что этот договор полностью дорожной перевозки или и другие виды транспорта были также задействованы в этой перевозке. К

сожалению, КДПГ/СМР не дает толкования сложившейся ситуации, что приводит к разногласиям в договорной практике.

На момент составления КДПГ/СМР технические разработки в проектировании морских судов и контейнеризация уже привели к появлению определенного интеграционного вида судов, и, как следствие, специфического вида перевозки под названием roll-on, roll-off или РО-РО. Преимущества этого вида перевозки очевидны. Так как грузы в течение всего времени перевозки остаются на одном транспортном средстве, стороны избегают наиболее опасного этапа перевозки - перегрузки груза с одного вида транспорта на другой, когда потери или повреждения груза наиболее часто встречаются.

В целях упорядочения данного вида перевозки, статья 2 КДПГ/СМР содержит необходимое расширение сферы применения Конвенции и регулирует ответственность перевозчика в ситуациях, связанных с РО-РО перевозками.

Главной причиной для включения перевозок РО-РО под эгиду КДПГ/СМР, было географическое положение Великобритании. Великобритания - островное государство, ввоз и вывоз грузов с ее территории осуществляется через Ла-Манш или ирландское море. Таким образом, расширение охвата КДПГ/СМР на некоторые другие виды транспорта было просто необходимо.

Значение термина РО-РО перевозки не полностью совпадает с транспортной терминологией РО-РО. РО-РО перевозка - это лишь одна из форм перевозки в режиме "модель-на-модели". Перевозка "модель-на-модели" означает перевозку автотранспортного средства вместе с грузом на другом транспортном средстве, например, пароходе. В данном случае возникает вопрос, возможно ли РО-РО перевозку охарактеризовать как мультимодальную, так как автотранспортное средство просто служит в качестве емкости или контейнера для груза с момента его парковки на борту парома, парохода или поезда. Очевидно, что РО-РО перевозка не более, чем перевозка грузов одним транспортным средством. В результате, наличие автотранспортного средства на

борту другого транспортного средства обеспечивает расширение правового режима дорожной перевозки на другие модели транспорта.

Хотя перевозка "модель-на-модели" фактически является унимодальной, согласно статье 2 КДПГ/CMR такая перевозка характеризуется как мультимодальная перевозка. Текст статьи содержит прямое требование наличия автодорожного этапа в начале или в конце перевозки. Если автотранспортное средство является частью груза или представляет собою тару или упаковку для груза, то в рамках применения Правил Гаага-Висби, ни перевозчик, ни судно не должны нести ответственность за утрату или ущерб, возникший в результате ненадлежащей упаковки.

При перевозке груженого автомобиля по морю или железной дороге создается своеобразный тип мультимодальной перевозки. Этот тип перевозки вызывает трансформацию правового статуса автомобиля; как только автомобиль достигает борта судна или платформы поезда, он превращается в часть груза, или вообще, пожалуй, сводится лишь к упаковке.

Среди действующих в настоящее время конвенций, правила КДПГ/CMR, пожалуй, наиболее часто обсуждаемы. Эти дискуссии в основном касаются применения Правил в рамках мультимодальных перевозок. Причин для этого две: во-первых, договоры мультимодальной перевозки почти всегда влекут за собой дорожную составляющую, а в правилах КДПГ/CMR отсутствует четкое положение, определяющее их применимость к данному виду перевозки. Во-вторых, правила КДПГ/CMR являются единственной Конвенцией, регулирующей вид перевозки РО-РО или "модель на модели", весьма специфический и чрезвычайно популярный в мультимодальных отношениях.

Таким образом, конвенция КДПГ/CMR в широком смысле предназначена регулировать международную перевозку грузов автомобильным транспортом. Хотя и не без трудностей можно сказать, что применение Правил КДПГ/CMR к дорожной перевозке, которая является частью договора мультимодальной перевозки, делает их регулятором лишь части договора



мультимодальной перевозки. Поскольку конструкция КДПГ/СМР предполагает наличие отдельной перевозочной конвенции, которая будет регулировать мультимодальные перевозки в полном объеме, то Правила КДПГ/СМР не были направлены на предотвращение любых проблем, которые возникнут при применении КДПГ/СМР в рамках дорожного сегмента мультимодальной перевозки. Это можно рассматривать, как упущение составителей Конвенции, поскольку на практике получается так, что-либо начальная часть мультимодальной перевозки, либо ее конечная часть, так или иначе, совпадают с дорожной составляющей. Поэтому, если бы составители Конвенции изначально учли мультимодальный элемент, то многих трудностей применения КДПГ/СМР в данных обстоятельствах можно было бы избежать.

## 2.2.2 Регулирование международных железнодорожных перевозок

Конвенция «О международных железнодорожных перевозках» (КОТИФ) фактически вобрала в себя содержание Бернской конвенции о железнодорожных перевозках грузов 1890 года и Бернской конвенции о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа 1923 года. КОТИФ ратифицировали 38 государств (в основном государства Европы).

В результате объединения двух Конвенций, КОТИФ содержит приложения (А и В), которые регулируют отношения, связанные с перевозкой пассажиров (приложение А) и перевозкой грузов (приложение В). Следует отметить, что особенностью этого Соглашения является то обстоятельство, что оно постоянно обновляется, учитывая изменение экономических отношений в государствах, подписавших это Соглашение<sup>42</sup>. Последнее обновление соглашения КОТИФ вступило в силу в 2006 году.

ЦИМ, Приложение В к КОТИФ о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом, также было пересмотрено Вильнюсским протоколом. Основной целью пересмотра является гармонизация ЦИМ по отношению к режимам, действующих на других видах транспорта.<sup>43</sup>

Область применения КОТИФ-ЦИМ после реализации Вильнюсского протокола больше не ограничена сервисными услугами, включенными в перечень; в настоящее время ЦИМ применяется ко всем международным договорам перевозки грузов железнодорожным транспортом за вознаграждение, заключенным государствами-участниками конвенции, при этом не важно, что в накладной может отсутствовать ссылка на ЦИМ или тот факт, что перевозчик не является железнодорожной компанией.

Последние изменения сделали режимы перевозки на различных видах транспорта ближе друг к другу и, таким образом, стимулировали конкуренцию между ними. В конце концов, чем больше сходства существует между

---

<sup>42</sup> <http://www.brokert.ru/material/konvanciya-mezhdunarodnyh-zheleznodorozhnyh-kotif>

<sup>43</sup> Hoeks, M. Multimodal transport law. WoltersKluwer.: 2010. P. 263.

различными режимами перевозки, тем легче будет сравнить затраты и риски, возникающие при таких перевозках.

Помимо гармонизации режима ЦИМ с другими перевозочными режимами с целью здоровой конкуренции между различными видами транспорта, в Вильнюсский Протокол были включены положения, регулирующие мультимодальные перевозки.

Географические рамки применения ЦИМ менее обширны, чем в КДПГ/СМР, однако схожи с авиа режимом. По условиям пункта 2 статьи 1 КОТИФ-ЦИМ место принятия груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах, одно из которых является, по крайней мере, государством-членом, и, если договаривающиеся стороны согласились о том, что договор подпадает под действие ЦИМ. Причиной такого подхода является наличие других международных правил - Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

Страны Западной, Центральной и Восточной Европы находятся в железнодорожной правовой системе - КОТИФ-ЦИМ, Россия – в другой системе - СМГС. СМГС - это международный нормативный акт, заключенный с целью организации перевозок грузов в прямом международном железнодорожном сообщении. СМГС было заключено под эгидой Организации сотрудничества железных дорог 01.11.1951 года.

Отдельные государства одновременно участвует и в СМГС, и в КОТИФ – Албания, Болгария, Иран, Литва, Польша. Учитывая это, ни КОТИФ, ни СМГС не устанавливает запретов на такое участие.

Россия присоединилась к КОТИФ федеральным законом от 17 июля 2009 г. N 152-ФЗ "О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года".

Присоединение России к КОТИФ направлено на правовое регулирование организации железнодорожно-паромного сообщения между портами РФ и Германии, что позволит применять единый перевозочный

документ (накладную ЦИМ) при перевозке грузов в железнодорожно-паромном сообщении Россия - Европа по линии Балтийск - Засниц/Мукран (Германия) и Усть-Луга - Засниц/Мукран (Германия) и с другими портами Европы не только на железнодорожном участке пути, но и на морском<sup>44</sup>.

Причины, по которым присоединение РФ к КОТИФ полностью признано не целесообразным, связаны, прежде всего, с существенным отличием внутреннего железнодорожного законодательства России и правил СМГС от положений КОТИФ, что неизменно потребовало полностью пересмотреть правовые основы железнодорожных перевозок в России. Эта разность в правовом регулировании затрагивает такие вопросы, как квалификация договора перевозки (по российскому праву договор железнодорожной перевозки - публичный, по праву КОТИФ - частноправовой); совершенно разный порядок исчисления сроков доставки грузов, при этом сроки исчисления по КОТИФ сложно применимы для российских расстояний; членские взносы стран-участниц КОТИФ рассчитываются на основании протяженности железных дорог, что, опять таки, учитывая российские расстояния, проблематично.

Несмотря на это, присоединение отдельных участков железнодорожных путей, примыкающих к портовым паромным комплексам, облегчит таможенное оформление груза и сократит срок и стоимость перевозок за счет исключения неоднократного переоформления перевозки грузов.

В связи с вышесказанным, Россия будет применять только одно приложение к КОТИФ - это ЦИМ с оговоркой в соответствии с § 6 статьи 1 ЦИМ о применении данного Приложения только к перевозкам, осуществляемым на части железнодорожной инфраструктуры, расположенной на территории России. В связи с этим и в соответствии с § 1 статьи 42 КОТИФ РФ делает оговорки о неприменении Приложений А, С, D, E, F, G к КОТИФ<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> Пояснительная записка к проекту федерального закона "О присоединении Российской Федерации к конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции протокола об изменениях от 3 июня 1999 года" [Электронный ресурс] // URL://<http://www.lawmix.ru/lawprojects/11107>

<sup>45</sup> Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. - М.: Статус, 2010. С. 351.

Суть проблематики, главным образом, состоит в том, что СМГС и ЦИМ не являются преемственными системами. Поэтому нет возможности объединить их в одну систему, в связи с тем, что они построены по различным правовым правилам и принципам.

В накладную ЦИМ были введены пункты об интермодальных транспортных единицах в соответствии со статьями 3 и 7 ЦИМ. Тем не менее, их включение в накладную, имеет большее значение в отношении мультимодальных перевозок, чем просто для унимодальных договоров железнодорожной перевозки или договоров железнодорожной перевозки, касающихся конкретных видов дополнительной перевозки.

Конечно, интермодальные транспортные единицы или контейнеры также используются и в унимодальной перевозке, но их первоочередная задача способствовать более удобной перегрузке с одного вида транспорта на другой, для чего они собственно в основном и используются.

С учетом того, что новые правила КОТИФ-ЦИМ направлены на регулирование правовых отношений между хозяйствующими субъектами, административными и контрольными органами государств-участников, возникающих в ходе перевозки грузов, то становится характерным их применение:

1. для оформления таможенных документов для стран ЕС;
2. для регулирования транзитных перевозок;
3. для регулирования мультимодальных перевозок.

Поскольку Россия и страны СНГ не являются участниками КОТИФЦИМ в полном объеме, то перевозки между ними и западноевропейскими странами в прямом международном железнодорожном сообщении осуществляются с помощью посредников, которые занимаются переотправкой российских внешнеторговых грузов и составлением на пограничных станциях новых перевозочных документов. В соответствии с СМГС, функции посредников взяли на себя железные дороги стран-участниц СМГС, которые в свою очередь

участвуют в КОТИФ. Это страны Восточной Европы: Чехия, Словакия, Польша, Венгрия, Румыния.

На приграничных станциях поименованных стран накладные СМГС переоформляются на накладные ЦИМ для дальнейшей переправки грузов в страну конечного назначения. Станция, переоформляющая документы, направляет груз до станции назначения по перевозочным документам ЦИМ, все данные в точности перенося с накладной СМГС во вновь составленную накладную. К новой накладной ЦИМ прилагается накладная СМГС.

По накладной СМГС платежи за перевозку груза взимаются с отправителя на станции отправления, а при перевозке груза по накладной ЦИМ – с получателя на станции назначения<sup>46</sup>.

Однако сложившиеся трудности с переоформлением накладных, правовым регулированием перевозки, которая вроде бы и предполагается как единая перевозка, но в силу оформления ее двумя разными накладными, подчиняющимися разной правовой регламентации, дает основания предположить, что такая перевозка не может быть признана перевозкой, осуществляемой по единой накладной или по одному документу.

Комитетом Организации сотрудничества железных дорог и Генеральным секретариатом Международного комитета по железнодорожному транспорту в 2006 года была введена в оборот накладная ЦИМ/СМГС, которая призвана упростить процедуры перевозок грузов между двумя системами международного железнодорожного права<sup>47</sup>.

Тем не менее, нельзя сказать, что проблема договорного оформления перевозок была устранена. Теперь транзитные перевозки оформляются по одному перевозочному документу, содержание которого соответствует правилам СМГС и ЦИМ, но договоров перевозки все равно остается два.

Несмотря на кажущееся совершенствование процедуры оформления накладной, по сути серьезных изменений не произошло. Принципиальное

---

<sup>46</sup> Руководство по накладной ЦИМ/СМГС от 01.09.2006г. [Электронный ресурс] URL: <http://railway.lviv.ua/fileadmin/docs/Ker%2BCIM-SMGS.pdf>

<sup>47</sup> Холопов К.В. Указ.соч. С. 59.

различие только в одном: ранее требовалось переоформление накладной, а по новой процедуре перевозка осуществляется по единой накладной. Транзитные станции переоформления накладных и переотправки грузов остаются одни и те же.

Таким образом, данный унифицированный транспортный документ не обеспечивает правовой взаимосвязи КОТИФ-ЦИМ и СМГС, но в тоже время сохраняет функции железнодорожных накладных обеих систем.

### **2.2.3 Регулирование международных перевозок воздушным транспортом**

Поскольку воздушная перевозка грузов осуществляется исключительно между аэропортами, то для начала и для окончания воздушной перевозки требуется доставить или вывезти груз на/с территории аэропорта. И в связи с тем, что такая доставка осуществляется на основании заключенного с перевозчиком договора воздушной перевозки, то такая перевозка по своей сути становится мультимодальной, а договор перевозки грузов авиатранспортом - составной частью мультимодального договора. Первым международным документом, регулирующим воздушные перевозки, была Варшавская Конвенция 1929 года. С момента ее вступления в силу Конвенция претерпела множество изменений путем подписания нескольких протоколов.

Однако не все ее последние поправки были ратифицированы членами Варшавской Конвенции, что привело к появлению чрезвычайно сложной системы, основанной на ратификации Варшавской конвенции, под названием "Варшавская система". Варшавская система состоит из Варшавской Конвенции, Гаагского протокола, Гвадалахарской конвенции, Гватемальского протокола, Дополнительных протоколов № 1 - 3 и Монреальского протокола № 4 об изменении Варшавской конвенции.

Для применения Варшавской системы необходимо, прежде всего, уточнить маршрут перевозки груза. Следует определить страну отправления и назначения, и то, являются ли эти страны участницами Варшавской системы, а также какой именно ее модификации. Дабы избежать всех сложностей применения Варшавской системы и содействовать достижению единообразия, была разработана новая Конвенция. Эта новая Конвенция получила название Монреальская Конвенция, была подписана в Монреале 28 мая 1999 года в шести версиях. В преамбуле закреплена ее цель - модернизация и консолидация Варшавской Конвенции и связанных с ней документов.



Наличие двух разных правовых режимов международных воздушных перевозок, установленных документами Варшавской системы, с одной стороны, и Монреальской конвенцией - с другой, порождает вопрос о разграничении сферы их действия. Этот вопрос разрешается в статье 55 Монреальской конвенции с позиции того, что присоединение государства к ней не должно разрушать режим Варшавской системы и создавать разногласия в отношении международно-правового регулирования перевозок, осуществляемых между этим государством и государством, не ставшим пока участником новой Конвенции и сохраняющим свое участие в документах Варшавской системы. Все страны-члены Европейского Союза присоединились к Монреальской Конвенции, но пока далеко не все члены Варшавской Конвенции ратифицировали Монреальскую Конвенцию индивидуально. Поскольку Монреальская Конвенция не требует выхода из Варшавской Конвенции, то в настоящее время совместно действуют две системы. Кроме того, в связи с наличием шести аутентичных языковых версий, новая Конвенция имеет все шансы стать не столь гармоничной, чем это предусматривалось изначально.

Что касается мультимодальных перевозок, есть некоторые тонкие различия, которые не только существуют между Варшавской и Монреальской Конвенциями, но и между разными модификациями Варшавской системы.

В данном свете возникает вопрос о превалировании и наивысшей юридической силе старого режима - Варшавской системы или нового режима - Монреальской конвенции. Согласно положениям статьи 55 Монреальской конвенции, настоящая Конвенция имеет преимущественную силу перед любыми правилами, применяемыми к международной воздушной перевозке в случае, если оба государства являются сторонами Монреальской Конвенции (пункт 1 статьи 55 Монреальской конвенции). Поэтому Монреальская Конвенция не имеет преобладающей силы, если одно из государств-участников не является ее участником. Следовательно, несмотря на участие в Монреальской конвенции, правила Варшавской системы остаются в силе при

регулировании воздушной перевозки между государствами, если хотя бы одно из них сохраняет свое участие в документах Варшавской системы.

Ни одна из Конвенций не распространяется на воздушные перевозки между государствами, если хотя бы одно из этих государств не участвует в соответствующей Конвенции. Что касается документов Варшавской системы, то участие государства, например, в Гаагском протоколе означает его участие в Варшавской конвенции,

Согласно пункту 1 статьи 2 Варшавской и Монреальской конвенций международной перевозкой следует считать перевозку, «при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств - участников, либо на территории одного и того же государства - участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством - участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства - участника, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная».

Таким образом, как Варшавская, так и Монреальская конвенция содержат уточнения, связанные с тем, что в некоторых случаях под действие международных конвенций может подпадать и перевозка в пределах одного государства.

Если рассматривать воздушную перевозку, как часть мультимодальной перевозки, то аэропорты, в которых воздушный этап начинается и заканчивается, являются решающими пунктами в определении места отправления и назначения.

В силу обеих конвенций места отправления и назначения означают места начала и окончания перевозки, обозначенные в договоре, а не фактические места отправления и назначения. Если место отправления и место назначения совпадают с началом и окончанием перевозки по договору, то такая перевозка не будет являться мультимодальной.

Согласно Конвенциям пункты отправления и назначения связаны с авиационным этапом перевозки, а не со всей мультимодальной перевозкой. Поэтому эти пункты следует рассматривать, как согласованные пункты начала и прекращения воздушной перевозки, выступающей в качестве этапа мультимодальной перевозки. Если эти пункты не указаны, фактические пункты взлета и посадки будут служить таким ориентиром.

Следствием такого понимания применения конвенций в отношении авиационного этапа мультимодальной перевозки является то, что к авиационному этапу перевозки должны применяться требования, позволяющие охарактеризовать ее как международную. Это означает, что воздушный этап перевозки должен пересекать одну или более государственных границ.

За исключением статьи 1 обеих Конвенций, имеются еще две статьи, которые влияют на сферу их применения. Это статья 31 Варшавской конвенции и статья 38 Монреальской конвенции, которые ограничивают применение режима воздушной перевозки в случае выполнения мультимодальной перевозки частично воздушным и частично каким-либо иным способом перевозки. Статья 18 обеих Конвенций устанавливает точные границы воздушной перевозки.

Регулирование мультимодальные перевозки с учетом статей 18 и 38 Монреальской Конвенции почти идентично регулированию, предусмотренному в статьях 18 и 31 Варшавской Конвенции, но Монреальская конвенция была добавлена положением о несанкционированной замене моделей транспорта в мультимодальной перевозке (пункт 4 статьи 18 Монреальской Конвенции).

Статья 38 Монреальской Конвенции ограничивает применение Монреальской Конвенции к перевозке всякий раз, когда перевозка помимо воздушной включает перевозку и другими видами транспорта.

Согласно пункту 1 статьи 38 Монреальской Конвенции применение Конвенции ограничивается периодом воздушной перевозки, если мультимодальная перевозка выполняется частично воздушным и частично каким-либо иным видом транспорта. Последствия этого положения являются

двойственными. Прежде всего, потому, что в статье определено, что нормы Конвенции не применяются к любому этапу договора мультимодальной перевозки, а это противоречит условиям статьи 1 Монреальской Конвенции. Согласно данному положению из-под конвенциального регулирования исключаются любые другие перевозки, кроме авиационных. Таким образом, статья разъясняет, что Конвенция не должна применяться к договору мультимодальной перевозки.

Второй вывод, вытекающий из положения пункта 1 статьи 38, заключается в том, что Монреальская Конвенция предписывает использование сетевой системы ответственности, по крайней мере, для международного этапа воздушной перевозки. Это означает, что международный воздушный этап перевозки, который включен в мультимодальную перевозку, всегда будет регламентирован правилами Конвенции, если он подпадает под условия статьи 1 Монреальской конвенции.

Пункт 2 статьи 38 Монреальской конвенции добавляет, что ничто не мешает сторонам в случае смешанной перевозки включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к перевозкам иными способами, при условии, что положения настоящей Конвенции будут применимы в отношении только воздушной перевозки.

В силу определения "воздушной перевозки", данного в статье 18 Монреальской конвенции, из сферы ее регулирования исключаются все не воздушные перевозки, осуществляемые в рамках мультимодальной перевозки. А это означает, что Монреальская конвенция предписывает применение сетевого подхода к воздушной перевозке, которая осуществляется на основе мультимодального договора.

## **2.2.4 Регулирование международных перевозок внутренневодным транспортом**

В последние несколько десятилетий внутренневодный транспорт не играл заметной роли в общей транспортной системе. Это, вероятнее всего, послужило причиной того, что и правовые аспекты регулирования внутреннего судоходства пренебрегались. Законодатели сравнительно мало внимания уделяли внутренневодным перевозкам, по сравнению с другими видами

Тем не менее, данный пробел в правовом регулировании международных внутренневодных перевозок был восполнен путем принятия на Дипломатической конференции, организованной совместно центральной комиссией судоходства по Рейну, Дунайской комиссией и ЕЭК ООН, в Будапеште с 25 сентября по 3 октября 2000 года, Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ). Российская Федерация присоединилась к конвенции 08.03.2007 N 33-ФЗ «О присоединении российской федерации к будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)». КПГВ вступила в силу 1 апреля 2005 года.

Чтобы определить сферу применения КПГВ достаточно обратиться к статье 2, согласно которой Конвенция применяется к любому договору перевозки, в соответствии с которым порт погрузки или место приема груза и порт разгрузки или порт сдачи груза расположены в двух различных государствах, из которых, по крайней мере, одно является государством - участником настоящей Конвенции.

Сфера применения конвенции, определенная в данной статье, достаточно обширна. В КПГВ определяется, что только одно из упомянутых мест должно быть в государстве-члене, однако этот масштабный механизм применения не гарантирует, что Конвенция будет фактически применяться. Это связано с тем, что КПГВ в настоящее время имеет лишь относительно небольшое число государств-членов, присоединившихся к конвенции, поэтому,

вероятность возникновения убытков в результате внутренневодной перевозки в государстве, которое не является участником Конвенции, достаточно велика.

В пункте 1 статьи 2 КПГВ, помимо требований касательно географического охвата конвенции, предусмотрено, что (а) должен быть заключен договор перевозки, согласно которому (b) должны перевозиться грузы и (с) указаны места погрузки-выгрузки. Специфика определения термина "груз" заключается в том, что в его состав не входят буксируемые или толкаемые суда и не включает багаж и транспортные средства пассажиров; когда товары объединены в контейнере, на поддоне или в либо на подобном приспособлении для транспортировки (пункт 7 статьи 1 КПГВ).

Согласно статье 1 КПГВ «договор перевозки», характеризуется, как любой договор, согласно которому перевозчик обязуется осуществить перевозку груза внутренним водным транспортом за вознаграждение. Перевозчик обязан выдать транспортный документ, при чем коносамент выдается только по просьбе грузоотправителя и, если это было оговорено до погрузки груза или до его принятия к перевозке. Отсутствие транспортного документа или его неполное оформление не влияет на действительность договора перевозки (пункт 1 статьи 11 КПГВ). Если коносамент выдается, то в нем определяется отношения между перевозчиком и грузополучателем, а условия договора перевозки, будут определять отношения между перевозчиком и грузоотправителем (пункт 4 статьи 11 КПГВ).

Как и в других областях транспортного права, транспортный документ имеет большое значение, когда дело доходит до представления доказательств. Транспортный документ считается доказательством заключения договора перевозки и принятия груза перевозчиком (пункт 3 статьи 11 КПГВ). В частности, документ является подтверждением того, что груз был принят к перевозке в том состоянии, как это обозначено в транспортном документе. Несмотря на такую важную роль транспортного документа, его отсутствие не влияет на действительность договора перевозки.

Как и все перевозочные конвенции, которые ориентированы на один вид транспорта, правила КПГВ также имеют некоторые проблемы, которые возникают при регулировании внутренневодных перевозок в составе мультимодальной перевозки. Так, например, в соответствии со статьями 23 и 24 КПГВ возникают трудности, связанные со своевременной подачей грузополучателем заявления об утрате или повреждении груза при осуществлении внутренневодного этапа мультимодальной перевозки. Логика и справедливость диктуют, что надлежащее заявление о причиненном ущербе грузополучатель может подать только в конце всей перевозки по договору, а не в конце определенного этапа. Более того, проблема также заключается в том, что время уведомления о повреждении груза и начало течения срока исковой давности также связаны с доставкой груза внутренневодным транспортом.

Статья 10 КПГВ показывает, что целью перевозки является сдача груза грузополучателю, и определяет, среди прочего, что стороны могут согласовать, как и где груз передается в распоряжение получателя. Так, груз может быть предоставлен в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором перевозки или обычаем данной отрасли торговли или в соответствии с административными правилами, применимыми в порту выгрузки. При осуществлении мультимодальных перевозок груз может быть предоставлен в распоряжение грузополучателя только в конечном пункте назначения перевозки. Естественно, что окончание мультимодальной перевозки далеко не всегда совпадает с окончанием внутренневодного этапа. Следовательно, было бы полезным, если бы договаривающиеся стороны определили в договоре мультимодальной перевозки, что место сдачи груза находится в конечном пункте назначения по договору мультимодальной перевозки, дабы избежать конфликта режимов исходя из положений статьи 10 КПГВ.

Пункт 2 статьи 2 КПГВ расширяет сферу применения конвенции, если предметом договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка груза без перевалки как по внутренним водным путям, так и по путям, на которые распространяется режим морской перевозки. К сожалению,

расширение сферы применения КПГВ создает возможность конфликта с режимом морской перевозки. Потенциал для конфликта с Гаагскими и Гаага-Висбийскими правилами является незначительным, однако такой потенциал с другими морскими режимами перевозки (Гамбургские и Роттердамские правила), не требующими выпуска коносамента, значительно возрастает.

Статьи 30 и 31 КПГВ, предоставляют государствам-членам возможность расширить или ограничить сферу применения конвенции в момент ее подписания или ратификации. Государство вправе заявить, что конвенция не будет применяться к договорам перевозки по конкретным внутренневодным путям, расположенным на его территории, или расширить сферу применения конвенции на безвозмездные перевозки по внутренним водным путям.

Таким образом, КПГВ - это унифицированный документ международного частного права, специально предназначенного для регулирования внутренневодных перевозок.



## **2.2.5 Регулирование международных перевозок морским транспортом**

На данный момент международное морское право далеко не однородно. Причиной этого является наличие не одной, а трех, а в скором времени уже и четырех, международных конвенций, касающихся данной области права. Первой стала Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (Гаагские правила), которая изначально задумывалась как набор правил, которые могут быть включены в договоры морской перевозки на добровольной основе. Такой инструмент регулирования был необходим, так как судовладельцы того времени в коммерческом отношении были настолько сильны, что с легкостью диктовали грузовладельцам свои условия договора перевозки, явно более выгодные для них самих.

В 1968 году в Гаагские правила были внесены поправки Висбийским протоколом, и правила с поправками, внесенными настоящим протоколом, стали называться Гаага-Висбийскими. Основные изменения, внесенные протоколом, касаются сферы применения конвенции и ограничения ответственности перевозчика.

Гаагские или Гаага-Висбийские правила в настоящее время действуют в большинстве стран мирового судоходства. Однако, в правилах ничего не говорится о мультимодальных перевозках, а сфера их применения ясно ограничена пределами международных морских перевозок по коносаменту.

Гаагские правила и Висбийский протокол были созданы промышленно развитыми странами. Из-за этого развивающиеся страны всегда выражали скептическое отношение к этим инструментам международного права, которые были созданы без их участия. Кроме того, судовладельцы западных стран долгое время доминировали при перевозках грузов в развивающиеся страны и обратно. Чтобы отменить эти неравенства Организация Объединенных Наций при поддержке Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) и комиссии ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ)

способствовала разработке новой Конвенции о морской перевозке грузов, получившей название Гамбургские правила 1978 года. В Гамбургских правилах отменена исключительно морская направленность конвенции, увеличены лимиты ответственности перевозчика и продлен период ответственности перевозчика за груз. Правила вступили в силу после ратификации в 1991 году.

Правила ратифицировали тридцать четыре страны, однако практически ни одно из ратифицировавших их государств не является серьезным игроком на мировом судоходном рынке. Причина этого заключается в том, что Гамбургские правила с момента их создания подвергались критике. Не получив всеобщего одобрения, Гамбургские правила стали чем-то вроде третьего неостребованного режима перевозки. Можно даже сказать, что Гамбургские правила помешали Висбийской поправке реализовать свой потенциал в полную силу, поскольку затормозили для многих государств ратификацию Висбийского протокола.

Все это дает повод утверждать, что сосуществование трех международных режимов регулирования одного и того же предмета не способствует единообразию, которое крайне необходимо не только в области морского, но и в области торгового права. Поэтому после раздумий ЮНСИТРАЛ в 1996 году предложил пересмотреть существующую практику международных морских перевозок и сформировать новые единые правила.

Составители новой Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 года, получившей название Роттердамские правила.

Гаагские и Гаага-Висбийские правила.

Как уже говорилось, Гаагские правила не содержат ссылок или какого-либо упоминания о мультимодальных перевозках. Поэтому единственно актуальным остается вопрос о возможности применения Гаагских и Гаага-Висбийских правил при регулировании международной морской перевозки в составе мультимодальной перевозки. Ответ на этот вопрос зависит от

определения сферы применения Гаагских и Гаага-Висбийских правил, которая существенно отличается от других транспортных конвенций по трем пунктам.

Второе различие видится в том, что Гаагские и Гаага-Висбийские правила отклоняются от основной сферы применения других конвенциональных требований тем, что правила требуют в обязательном порядке выпуска соответствующего транспортного документа.

Третье различие касается сферы применения правил, которая охватывает период с момента, когда груз был погружен на судно и до момента, когда он был выгружен с судна. Этот период короче, нежели это предусмотрено, например, Гамбургскими правилами.

Гаагские и Гаага-Висбийские правила были предназначены для гармонизации режима международной морской перевозки по коносаментам. Для достижения этой цели, положения правил были намеренно сформулированы как обязательные к применению. В связи с таким стремлением к унификации Гаагские правила имеют значительный недостаток. В протоколе подписания Гаагских правил определяется, что высокие договаривающиеся стороны могут привести в действие настоящую конвенцию, либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Конвенцией, в форме, соответствующей этому законодательству.

Многие государства, которые присоединились к Гаагским правилам, воспользовались вторым вариантом присоединения: они включили Гаагские правила в свое национальное законодательство и, таким образом, инкорпорировали их в действующее законодательство в форме, соответствующей этому законодательству. К сожалению, различные формы инкорпорирования привели к тому, что в итоге правила получили несколько различную трактовку в зависимости от вида инкорпорирования, различий языкового перевода, сочетания содержания правил с национальным законодательством. В результате Гаага-Висбийские правила не создавали

единой системы, даже с учетом того, что они стали достаточно популярны и собрали большое количество ратификаций.

Таким образом, Гаага-Висбийские правила, как правило, не имеют прямого действия. Так, в Великобритании они получили выражение в Законе о морской перевозке грузов (Carriage of Goods by Sea Act), в США - в Законе о морской перевозке груза (U.S. Carriage of goods by sea Act (COGSA)). Россия, пожалуй, явилась той редкой страной, которая придала Гаага-Висбийским правилам прямое действие путем принятия Закона № 17 от 6.01.1999 года о присоединении РФ к Протоколу об изменении международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной протоколом от 23 февраля 1968 года.

Помимо того, что Гаагские правила не стали унифицированным режимом морской перевозки в силу расхождения национальных версий правил, также существует раскол между теми участниками, ратифицировавшими Гаагские правила и теми, кто ратифицировал Гаага-Висбийские правила. Есть существенная разница между областью применения Гаагских и Гаага-Висбийских правил. Так, в статье 10 Гаагских правил, касательно (географической) области применения говорится следующее: «Положения настоящей Конвенции применяются ко всем коносаментам, выписанным в любом из Договаривающихся государств». В то время как в статье 10 Гаага-Висбийских правил содержится следующий текст: «Положения настоящей Конвенции применяются по всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если: а) коносамент выдан в Договаривающемся государстве, либо б) перевозка осуществляется из порта, находящегося в Договаривающемся государстве, либо с) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции или вводящего их в действие законодательства какого - либо государства применяются к этому договору».

Согласно статье 1 Гаагских и Гаага-Висбийских позволяет сделать вывод, применение обеих версий Правил ограничивается лишь морскими

перевозками. Перевозка грузов, согласно статье 1(e), определяется как период с момента погрузки грузов на борт судна до их выгрузки с судна. Ограничение сферы применения Правил временем погрузки-выгрузки подразумевает, что Правила не являются обязательными к применению в отношении периода до погрузки и после выгрузки, даже если груз находится в ведении перевозчика. Правила же других перевозочных конвенций являются обязательными с момента, когда перевозчик принял груз к перевозке.

То же самое определено в статье 1(b), согласно которой Правила применяются исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющемся основанием для морской перевозки грузов; они применяются также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера, с того момента, когда такой коносамент или документ регулирует отношения между перевозчиком и держателем этого коносамента или документа. Это положение показывает, что Правила применяются исключительно к договору морской перевозки.

Таким образом, основными требованиями, помимо географических, для применения Правил в версиях 1924 и 1968 годов являются: наличие договора морской перевозки, коносамент или аналогичный транспортный документ, который регулирует отношения между перевозчиком и держателем документа. Если эти два условия соблюдены, то Правила применяются к периоду погрузка-выгрузка в/на судно и к периоду, в течение которого груз находится на борту судна.

Согласно Правилам "коносамент или любой подобный ему документ" должны быть товарораспорядительными. Передача коносамента от одного лица другому, действительно, свидетельствует о передаче приобретателю права владения и права собственности на груз.

Касательно комбинированного или мультимодального коносамента, есть сомнение относительно того, действительно ли коносамент, согласно которому морская перевозка не является основной, может быть расценен в качестве

товарораспорядительного документа. Основное возражение заключается в том, что непонятно, как такой документ может свидетельствовать о принадлежности груза определенному лицу, если мультимодальный перевозчик не осуществляет реальную приемку груза к перевозке. На наш взгляд, в данном контексте значение будет иметь не столько физическое получение груза к перевозке, сколько договорное условие о контроле за грузом. Коммерческому, договорному перевозчику совсем не обязательно быть у истока перевозки и фактически осуществлять прием груза, достаточно поручить совершение данных действий фактическому перевозчику.

Соответственно нет оснований ограничивать оборот коносамента, а мультимодальный коносамент следует считать товарораспорядительным при условии, что эмитент обязуется передать груз только в обмен на оригинал, выпущенного документа.

Таким образом, на основании выше изложенного можно сделать вывод о том, что Правилами регулируется лишь бортовой коносамент, который никак не может быть мультимодальным. Что касается коносамента на груз, принятого к перевозке, то его регулирование на основании Правил все еще остается неопределенным, так как отсутствует прецедентное право по данному вопросу, а, значит, отсутствует ясность в правовой сфере.

Гамбургские правила.

Гамбургские правила 1978 г. были разработаны под эгидой Организации Объединенных Наций с целью создания режима, который позволил бы заменить Гаагские и Гаага-Висбийские правила.

Гамбургские правила были разработаны с целью гармонизации права о морских перевозках грузов. Для достижения этой цели Гамбургские правила обязывают своих новых государств-членов денонсировать Гаага-Висбийские правила. Однако гармонизирующая функция Гамбургских правил не была реализована, во многом потому, что ассоциации судовладельцев и страховщиков выступили против нового режима. Они опасались, что Гамбургские правила повысят ответственность перевозчика и, следовательно,

повлияют на стоимость страхового покрытия рисков. Грузоотправители, с другой стороны, поддержали Гамбургский режим, поскольку полагали, что новый режим поможет установить справедливый баланс между интересами перевозчика и грузоотправителя. Эти разногласия привели к тому, что с самого начала Правила претворялись в жизнь очень медленно. С момента принятия в Гамбурге в 1978 году новые Правила вступили в силу только через четырнадцать лет. Лишь к 1 ноября 1992 Конвенция набрала необходимые двадцать ратификаций. Даже сегодня, более чем через тридцать пять лет после принятия, Гамбургские правила все еще не достигли такого распространения, к которому они стремились.

В отличие от Гаагских или Гаага-Висбийских правил, Гамбургские правила содержат конкретные ссылки на мультимодальные перевозки. Так, согласно пункту 6 статьи 1 договор, охватывающий перевозку морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.

Таким образом, Гамбургские правила признают реальность договора мультимодальной перевозки. В них определяется, что договор морской перевозки груза может также предусматривать перевозку некоторыми другими транспортными средствами, оставаясь при этом договором морской перевозки. Поэтому единственным последствием включения в договор морской перевозки перевозок другими транспортными средствами является то, что Гамбургские правила не распространяются на весь договор перевозки, а регулируют лишь этап морской перевозки.

Роттердамские правила.

Создание Роттердамских правил в той или иной степени явилось необходимым шагом в развитии правового регулирования международных перевозок. Впервые в этих Правилах затрагивается не только морская составляющая перевозки, но и наземная, то есть регулируются мультимодальные перевозки.

Роттердамские Правила были открыты для подписания на специальной конференции, состоявшейся в Роттердаме в сентябре 2009 года. Конвенции для вступления в силу необходимо набрать 20 ратификаций. Любое государство, присоединяющееся к новой Конвенции, должно будет денонсировать другие морские конвенции, стороной которых оно является, т. а, прежде чем ратификация Роттердамских правил вступит в силу<sup>48</sup>.

Изначально ожидалось, что новый режим будет использовать критерий охвата области применения Правил "порт-порт", как это определено в Гамбургских правилах, или "погрузка-выгрузка в/на причале" согласно Гаагских и Гаага-Висбийских правил.

На ранних стадиях процесса разработки Правил, было отмечено, что, хотя коносаменты до сих пор используются при оформлении морской перевозки, особенно там, где требуется выпустить оборотный коносамент, фактически морская перевозка грузов иногда представляет собой относительно короткий этап в рамках международной мультимодальной перевозки грузов. Текущая практика показывает, что режим перевозки от "двери до двери" регулируется только на основании договора или с учетом национального законодательства. Недостаток такого договорного расширения заключается в том, что оно начинает действовать только с вступлением в силу договора и, таким образом, даже национальное законодательство не может инициировать подобное расширение, если не действует договор. Дабы разрешить эту проблему и создать правовые основы мультимодализма, было решено, что новые Правила расширят область их применения за пределы "порт-порт". Для достижения этой цели составители разработали подход "морская плюс", и хотя этот подход был изначально спорным, они понимали, что если Правила останутся на уровне охвата "порт-порт", то, скорее всего, они не смогут

---

<sup>48</sup> Доклад рабочей группы по интермодальным перевозкам логистике о работе ее пятьдесят первой сессии (Женева, 19-20 марта 2009 года) Европейская экономическая комиссия ООН, Комитет по внутреннему транспорту, параграф 37. [Электронный ресурс]. - URL: ECE/TRANS/WP.24/123 / <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/wp24reports/documents/ECE-TRANS-WP24-123r.pdf>



достойно конкурировать с существующими режимами морской перевозки, а тем более вытеснить их.

Есть только один способ расширить сферу применения новых Правил, это выйти за рамки регулирования только лишь морской перевозки и распространить действие правил на мультимодальные отношения с участием морского транспорта, поэтому в названии конвенции есть слова "полностью или частично морской". Смысл этих слов состоит из двух частей. Для начала они выражают, что Роттердамские правила регулируют больше, чем просто унимодальные морские перевозки. Во-вторых, они показывают, что Правила изначально были задуманы как закон о морской перевозке, отсюда наличие морского сегмента в договоре перевозки является обязательным условием для применения Правил. Соответственно новая Конвенция распространяется на все договоры перевозки, включающие в себя международные морские перевозки, независимо от того, являются ли такие договоры мультимодальными или унимодальными. Такой ход событий объясняет, как Роттердамские правила стали именоваться "морская плюс", а на мультимодальные перевозки распространился морской режим ответственности.

Роттердамские Правила регулируют перевозки грузов от "двери до двери". Такой подход является гораздо более широким и предпочтительным, чем "из порта в порт", как это предусмотрено Гамбургскими Правилами (пункт б статьи 1), и "погрузка - выгрузка", как это предусмотрено Правилами Гаага-Висби (пункт е статьи 1). Данные формулировки явно недостаточны для решения текущих практических потребностей. Кроме того, перевозка "от двери до двери" является в настоящее время важнейшим видом перевозки. Тем не менее, нельзя признать, что Роттердамские Правила полностью регулируют международную мультимодальную перевозку или являются заменой Конвенции ООН о прямых смешанных перевозках от 1980 г. Правила в основном охватывают морскую составляющую, оставляя ее главной, а наземная составляющая используется лишь в качестве начала или продолжения пути. Таким образом, несмотря на предлагаемое Правилами расширенную трактовку

перевозки до уровня "от двери до двери", Роттердамские Правила являются принципиально морской конвенцией, поскольку мультимодальный режим предполагает перевозку грузов двумя и более видами транспорта независимо от наличия морской составляющей. Таким образом, Роттердамские Правила представляют собой некое компромиссное решение между традиционным подходом к перевозке "из порта в порт" и "мультимодальным" регулированием.

Роттердамские Правила состоят из 96 статей, которые содержатся в 18 главах. В значительной степени, Конвенция охватывает вопросы, которые рассматриваются в рамках существующих морских режимов ответственности, хотя и со значительными изменениями в плане структуры, формулировки и содержания. Кроме того, несколько глав посвящены вопросам, которые выходят за рамки международного правового единообразия, например, сдача груза (Глава 9 Роттердамских правил), права контролирующей стороны (Глава 10 Роттердамских правил), передача прав (Глава 11 Роттердамских правил). Новая Конвенция также делает легитимным выпуск транспортного электронного документа, который заменяет традиционный бумажный документ, признается договором и имеет статус, аналогичный статусу бумажных документов (Глава 8 Роттердамских правил). Две отдельные главы содержат сложные правила о юрисдикции и арбитраже (Главы 14-15 Роттердамских правил).

Правила применяются без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон.

Далее, интересным и новым является порядок идентификации перевозчика (статья 37 Роттердамских правил). Если перевозчик идентифицируется по наименованию в договорных условиях, то любая другая информация в транспортном документе или транспортной электронной записи, касающаяся идентификации перевозчика, не имеет юридической силы в той мере, в какой она не соответствует такой идентификации. Если в договорных условиях какое-либо лицо не идентифицируется в качестве перевозчика, однако

указывается, что груз был погружен на борт поименованного судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец этого судна.

Таким образом, Роттердамские правила призваны расширить и улучшить существующие международные правила по регулированию договора морской перевозки грузов. Общим с Гаагскими, Гаага-Висбийскими и Гамбургскими правилами является то, что Роттердамские правила стремятся защищать грузовой интерес от «несправедливых» условий перевозки. Большим плюсом также является то, что выделены две крупные области, которым Правила попытались придать юридическое соответствие с текущей торговой практикой: признание контейнеризации и рассмотрение бумажной и электронной документации как эквивалентной.

В Роттердамских правилах существенным образом изменен подход к положениям о транспортных документах. Если Гаагские, Гаага-Висбийские и Гамбургские Правила упоминают только одним транспортный документ – это коносамент, то в Роттердамских правилах выделяется три вида транспортных документов: транспортный документ, оборотный документ и необоротный транспортный документ. Оборотный транспортный документ означает транспортный документ, в котором, с помощью таких формулировок, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким документам, в качестве имеющих аналогичные последствия, указано, что груз отправлен приказу грузоотправителя, приказу грузополучателя или предъявителю, и в котором прямо не указано, что он является "необоротным" или "не подлежащим передаче". "Необоротный транспортный документ" означает транспортный документ, иной, чем оборотный транспортный документ.<sup>49</sup>

Степень внедрения и применения Правил безусловно зависит от количества ратифицировавших их стран, на сегодняшний день их всего две: Испания и Того. Двадцать пять стран подписали Роттердамские правила:

---

<sup>49</sup> Иванов Г.Г. Морские перевозчики в ожидании новых правил, возможно, Роттердамских правил./ [Электронный ресурс] // Режим доступа: СПС КонсультантПлюс.

Армения, Камерун, Конго, Демократическая Республика Конго, Дания, Франция, Габон, Гана, Греция, Гвинея, Гвинея-Бисау, Люксембург, Мадагаскар, Мали, Нигер, Нидерланды, Нигерия, Норвегия, Польша, Сенегал, Испания, Швейцария, Швеция, Того, США<sup>50</sup>. Но этого далеко не достаточно для всеобщего применения Правил. Кроме того, их не ратифицировали крупнейшие морские державы такие, как Великобритания, Италия, Россия и др. Поэтому режим ответственности по Правилам Гаага-Висби еще долго будет преобладать для договоров морской перевозки грузов.

Тем не менее, несмотря на все недостатки, Роттердамские Правила представляет собой всеобъемлющий акт, регулирующий международные договоры перевозки от двери до двери, в том числе в смешанном сообщении, и, безусловно, отвечают нуждам современного торгового оборота. Конвенция представляет собой промышленно-ориентированный подход к достижению консенсуса в решении задачи по замене текущего громоздкого и устаревшего режима международной морской перевозки грузов, на более современный.

---

<sup>50</sup> [http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html)

## **Глава 3. Договорное регулирование мультимодальной перевозки**

### **3.1 Договор мультимодальной перевозки грузов: определение, основные черты**

Современное определение и структура мультимодальной перевозки грузов основаны на Конвенции ООН 1980 года, которая значительным образом повлияла на формирование правовой основы мультимодальной перевозки грузов.

Согласно Конвенции 1980 года, договор мультимодальной перевозки - это договор, заключенный во исполнение обязанностей по перевозке грузов, по меньшей мере, двумя разными видами транспорта. Предлагается несколько расширить данное определение, а договор мультимодальной перевозки трактовать как договор перевозки с использованием двух или более видов транспорта.

Это несколько расширенное определение позволяет разнообразить договор мультимодальной перевозки. В частности, признается, что реальное исполнение перевозки может в некоторых ситуациях влиять на характеристику договора и соответствующую ответственность перевозчика. Если по определению мультимодальной перевозки, согласно которому можно использовать более одного вида транспорта, а на самом деле в процессе исполнения перевозки используются два или более вида транспорта, то это указывает на то, что, хотя содержание договора является определяющим для сторон, фактическое выполнение перевозки по ряду обстоятельств влияет на квалификацию договора. Эти условия часто остаются на усмотрение перевозчика, а такие договоры называют "опционный контракт на перевозку" или "договор без согласования транспортных средств".

Определение договора мультимодальной перевозки содержит в себе два основных условия, которым он должен соответствовать. Первое условие заключается в том, что перевозка должна осуществляться на основе одного

договора между грузоотправителем и перевозчиком. Когда мультимодальный перевозчик принимает от грузоотправителя груз, он тем самым соглашается нести ответственность за сохранную доставку груза в пункт назначения, хотя маловероятно, что он будет осуществлять перевозку с использованием собственных транспортных средств, более, чем на одном участке пути. Часто услуги по мультимодальной перевозке предлагают морские перевозчики, которые в свою очередь заключают субподрядные договоры с другими перевозчиками – владельцами наземных транспортных средств.

Таким образом, договор мультимодальной перевозки – это договор, прежде всего, перевозки, то есть исключаются любые иные варианты соглашений, оформляющие данные правоотношения (например, фрахтование). Более того, исключается схема осуществления мультимодальной перевозки на основе нескольких унимодальных договоров, по одному договору на каждую составляющую пути (сегментная перевозка). Мультимодальная перевозка должна оформляться одним договором.

Одним из условий договора мультимодальной перевозки является то, что в нем предписывается или разрешается использование в ходе исполнения договора более, чем один вид транспорта.

В целом же перевозки на различных видах транспорта считаются отдельными видами перевозки и регулируются самостоятельными конвенциями. При этом, если в отдельно взятой конвенции, регулирующей перевозку определенным видом транспорта, речь идет о мультимодальной перевозке, то вид транспорта, который данная конвенция регулирует, будет считаться основным. Например, конвенция ЦИМ/КОТИФ регулирует перевозки железнодорожным транспортом. Если же перевозка будет смешанной, то железнодорожный перевозчик обязан нанять субподрядчика (чаще это автомобильный перевозчик), при этом железнодорожный перевозчик будет выступать в качестве основного перевозчика и отвечать перед грузовладельцем за груз в течение всего пути следования. Другой пример, Роттердамские правила, регулирующие перевозки грузов морским

транспортом, также достаточно серьезное внимание уделяют мультимодальной перевозке. При этом обязательной и главной составляющей является морская перевозка и морская исполняющая сторона.

Однако возникает вопрос, можно ли признать перевозку мультимодальной, если в ней участвует два вида транспорта одной категории? В этом отношении существуют две различных позиции.

Так, согласно первой позиции, перевозка груза при сочетании внутренневодной и морской составляющих будет считаться мультимодальной, если груз был перегружен с судна одной категории на судно другой категории. Если же груз следует по пути река-море без перегрузки, на одном судне, перевозка будет считаться унимодальной.

Согласно другой позиции, перевозка внутренневодным транспортом при сочетании с морским не может расцениваться как унимодальная, поскольку имеет различное правовое регулирование и, скорее, будет рассматриваться как мультимодальная перевозка, объединенная под одним режимом международного права.

Однако есть и дополнительные факторы, необходимые для разграничения различных видов перевозок.

Сюда относится типизация транспортных средств. Общеизвестно, что воздушные перевозки могут осуществляться с помощью самолетов, вертолетов и даже на воздушных шарах. Морские перевозки могут осуществляться различными пароходами: контейнеровозами, лесовозами, судами РО-РО и т.д. Внутренневодные перевозки на судах и баржах.

Важным фактором все же является различная для каждого вида транспорта инфраструктура. Так, например, для осуществления наземных перевозок, таких, как автомобильные и железнодорожные, используется совершенно различная инфраструктура. Причем эти различия сложились исторически.

Следующий фактор, который, вероятно, наиболее серьезно влияет на разграничение различных видов перевозок, это переход от внутренней

перевозки к международной. Так, если после совершения внутренневодной перевозки пароход покидает границы страны и продолжает осуществлять международную морскую перевозку с оформлением груза на импорт, перевозка без всяких сомнений выходит за пределы унимодальной и является мультимодальной.

Исходя из рассмотренных выше особенностей договора мультимодальной перевозки, определим его структуру.

Рассмотрим договор мультимодальной перевозки с точки зрения реального договора, и с точки зрения консенсуального договора.

Если договор мультимодальной перевозки строится согласно системе реального договора, то правовой статус субъекта - исполнителя мультимодальной перевозки будет отличаться от правового статуса классического перевозчика, выполняющего перевозку на конкретном виде транспорта. Для придания большей конкретики сделанному выводу остановимся на характеристике правового статуса оператора мультимодальной перевозки.

Мультимодальная перевозка обладает особой спецификой субъектного состава. Особенность заключается в том, что субъектный состав, участвующих в ней лиц, шире, нежели в обычной перевозке. Расширенный субъектный состав требует определения правового положения каждого из участников перевозки – это оператор мультимодальной перевозки, перевозчики, представляющие различные виды транспорта.

Оператор мультимодальной перевозки выступает как перевозчик по договору. Он заключает договоры с фактическими перевозчиками, производит расчеты с ними за выполненную работу и несет ответственность за груз перед своим клиентом за на всем пути следования. Оператор представляет собой компанию нового формата, действующую одновременно в качестве отправителя, экспедитора и перевозчика груза. Его основной задачей становится установление контроля над грузом. Оператор, как правило, не имеет транспортных средств, оборудования, транспортной инфраструктуры, поэтому



он не обременен капитальными затратами, которые несут компании - владельцы транспортных средств или иной инфраструктуры. Следовательно, оператор имеет больше возможностей для конструирования широкого выбора направлений перевозки и комбинирования различных видов транспортных средств, а значит, может предложить грузовладельцу более обширный выбор направлений перевозок и наиболее гибкие условия их организации.

Выделяют несколько типов операторов:

1. Оператор, эксплуатирующий морские суда.
2. Оператор, не эксплуатирующий морские суда. Это перевозчики, которые эксплуатируют автомобильный, железнодорожный, авиационный транспорт.
3. Оператор, не эксплуатирующий транспортных средств. Это классические посредники, их чаще называют экспедиторы.

Оператор, как правило, отличается от экспедитора, главным образом тем, что экспедитор занимается только организацией перевозки, действует от имени, по поручению и за счет своего клиента и несет полную ответственность за утрату или порчу груза лишь в том случае, если они случились по его вине. Что касается оператора, то при организации перевозки он чаще выступает от своего имени, но за счет клиента, соответственно и рамки его ответственности во многом шире, нежели у экспедитора.

Определение понятия "экспедитор" не дается в Федеральном законе от 30.06.2003 года N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности", однако пробел был восполнен в Постановлении Правительства РФ от 08.09.2006 года N 554 "Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности", согласно которому "экспедитор" - лицо, которое выполняет или организует выполнение определенных договором транспортной экспедиции услуг организации перевозки груза, заключению договоров, обеспечению отправки и получения груза, а также другие услуги, непосредственно связанные с перевозкой груза.

В юридической литературе указывается на круг проблем, связанных с определением правового статуса экспедитора. Так, одни ученые считают, что функции экспедитора могут выполнять только специализированные организации<sup>51</sup>, другие допускают участие в качестве экспедиторов, как специализированные экспедиторские организации, так и транспортные организации, выступающие в роли перевозчиков грузов<sup>52</sup>.

Тем не менее, современные перевозчики активно освоили статус экспедиторов и оказывают экспедиторские услуги в качестве дополнительных к перевозке услуг.

Надо отметить, что не только перевозчики расширяют сферу своих услуг, распространяя их на экспедирование, но и экспедиторы применяют к себе статус перевозчика. Так, в США еще в 70-х годах появился новый тип экспедитора - "общественный перевозчик, не владеющий тоннажем" (*non vessel operating common carriers, NVOCC*). Распространение контейнерных перевозок стало благодатной почвой для его развития<sup>53</sup>.

Действующая советско-российская доктрина вообще не выделяет такого субъекта перевозочной деятельности, как оператор мультимодальной перевозки. Речь чаще идет о перевозчике в рамках договора прямой смешанной перевозки, причем о статусе такого рода перевозчика до сих пор не умолкают споры.

Так, некоторые авторы считают, что перевозчик места отправления выступает от имени всех перевозчиков, которые должны участвовать в прямой смешанной перевозке и полагают, что перевозчик пункта отправления действует как законный представитель всех участников транспортного процесса<sup>54</sup>.

---

<sup>51</sup> Иоффе О.С. Обязательственное право. - М., 1975. - С. 547.; Андреев В.К. Транспортно-экспедиционное обслуживание. - М., 1976. С. 8.

<sup>52</sup> Гражданское право. Учебник в 2-х томах. Том 2. / Под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. - М.: ООО «ТК Велби», 2003. С. 415; Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М., 1966. - С. 165.

<sup>53</sup> Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. [Электронный ресурс]. - М.: Волтерс Клувер, 2007. / URL: СПС Консультант Плюс.

<sup>54</sup> Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М. Грузовые перевозки разными видами транспорта. - М., 1971. С. 243.

Также считается, что «при прямых смешанных перевозках возникает обязательственное правоотношение с множественностью лиц-со-перевозчиков<sup>55</sup>. Каждый из них, принимая груз от предыдущей организации, исполняет свою обязанность по перевозке на соответствующем участке движения груза, возникшую из договора, который был заключен первой транспортной организацией. Заключая договор перевозки, транспортная организация пункта отправления выступает как от своего имени, так и от имени всех других, участвующих в исполнении обязательства перевозки лиц в качестве их представителя. Со-перевозчики становятся субъектами правоотношений по перевозке, причем отправитель дает согласие на их участие в договоре, подписывая накладную, в которой указываются путь следования и пункты перевалки»<sup>56</sup>. Таким образом, каждый из перевозчиков авторами признается стороной договора.

Ряд ученых, придерживающихся точки зрения, что сторонами договора перевозки в прямом смешанном сообщении являются грузоотправитель и со-перевозчики, аргументируют свою позицию тем, что первый перевозчик, принимающий груз, действует от лица всех остальных со-перевозчиков на основании заключаемого им узлового соглашения<sup>57</sup>. Так, перевозчики различных видов транспорта заключают между собой узловое соглашение, регулирующее порядок приема и перевалки грузов, следующих в пункт назначения прямым смешанным сообщением, и тем самым принимают на себя обязательство участвовать в работах по перевалке грузов и продолжению перевозочного процесса, т.е. вступать в договор смешанной перевозки после прибытия первого перевозчика с грузом. И именно заключение узлового соглашения является тем самым волеизъявлением на участие в договоре

---

<sup>55</sup> Быков А.Г., Половинчик Д.А. Основы автотранспортного права. - М., 1974. С. 200.

<sup>56</sup> Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 1997. Ч. II. С. 383.

<sup>57</sup> Егиазаров В.А. Указ. Соч. С. 139.

смешанной перевозки, который в будущем будет заключен с грузоотправителем одним из со-перевозчиков<sup>58</sup>.

Также существует мнение против позиции сторонников многостороннего договора верно указывает следующее: «Непонятно, как перевозчик может заключить договор с грузоотправителем от имени других перевозчиков, не только не участвующих в заключении этого договора, но и ничего не ведающих о том, что такой договор заключается»<sup>59</sup>.

Многие авторы возражают против множественности лиц на стороне перевозчика, обосновывает свою позицию положениями ст. 403 ГК РФ, которая устанавливает правила о распределении ответственности между должником и привлеченными им исполнителями, позволяют применять конструкцию договора о возложении обязанностей на третье лицо к договору перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. Правила названной статьи позволяют транспортным уставам и кодексам возлагать ответственность за исполнение обязательства как на промежуточных перевозчиков, так и на перевозчика, выдавшего груз. Таким образом, автор считает, что к договору перевозки грузов в прямом смешанном сообщении также не применима и концепция единого перевозчика, а речь будет идти об исполнении обязанности по доставке груза первым перевозчиком, заключившим договор, который привлекает к исполнению своей обязанности третьих лиц<sup>60</sup>.

В поддержку вышесказанному, также высказываются против теории участия в прямой смешанной перевозке со-перевозчиков, утверждая, что перевозчик пункта отправления не может действовать от имени промежуточных транспортных организаций, поскольку эти организации прав и обязанностей по отношению к клиентуре не приобретают и лишь при наличии в законе прямых указаний вступают с клиентурой в непосредственные правовые контакты. Поэтому они и не являются участниками договора перевозки. Такие

---

<sup>58</sup> См.: Духно Н.А., Корякин В.М. Правовое регулирование перевозок грузов в прямом смешанном сообщении: Монография. - М., 2010; Мухаев Е.О. Прямые смешанные грузоперевозки: некоторые проблемы правового регулирования // Транспортное право. 2012. N 3. С. 25 - 26.

<sup>59</sup> Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 517.

<sup>60</sup> Морозов С.Ю. Указ.соч. С. 145.

организации являются третьими лицами, на которых первым перевозчиком частично возлагается исполнение обязательства<sup>61</sup>.

Действительно правовая конструкция, основанная на участии в процессе прямой смешанной перевозки со-перевозчиков, является ошибочной в силу того, что данное обязательство не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон (для третьих лиц). Со-перевозчики не могут выполнять обязанности по договору, в заключении которого они не участвовали. Поэтому некоторые авторы сторонами договора перевозки груза, как в прямом смешанном сообщении, так и в случае с обычным договором перевозки конкретного груза называют грузоотправителя, предъявляющего груз к перевозке, и перевозчика, принимающего груз к перевозке для доставки его в пункт назначения. Только указанные лица выражают свое волеизъявление на заключение договора, и только им известны условия указанного договора (наименование и количество груза, его особые свойства, срок доставки и т.п.). Однако данная позиция представляется не законченной, не завершенной, поскольку не решена проблема взаимодействия перевозчика в прямых смешанных перевозках с иными участниками таких перевозок.

На наш взгляд, исходя из современных реалий рынка, основным участником мультимодальной (прямой смешанной) перевозки является далеко не перевозчик, а Оператор мультимодальной перевозки, выступает в качестве организатора мультимодальной перевозки по договору. Он заключает договоры с фактическими перевозчиками и рассчитывается с ними за выполненную работу, несет ответственность перед своим клиентом за сохранность груза на всем пути следования. Операции по доставке груза Оператор выполняет самостоятельно, либо через свои дочерние компании и филиалы, либо на основании договоров с другими транспортными организациями.

Предлагается ввести двухступенчатую систему взаимоотношений сторон по перевозке в рамках одного мультимодального обязательства. Первая ступень взаимоотношений складывается между оператором мультимодальной

---

<sup>61</sup> Иоффе О.С. Указ.соч. С. 569.

перевозки и грузоотправителем и/или грузополучателем, поскольку именно оператор обязуется доставить или обеспечить доставку груза в пункт назначения по договору мультимодальной перевозки. Вторая ступень отношений складывается между оператором мультимодальной перевозки и фактическими перевозчиками, привлеченными оператором на основании гражданско-правового договора для обеспечения перевозки вверенного ему груза на определенном участке пути.

Следует подчеркнуть, что оператор смешанной перевозки характеризуется в качестве участника перевозки, принимающего на себя ответственность за соблюдение договорных обязательств, как в отношении фактических перевозчиков, так и в отношении отправителя. Важность правового статуса оператора отображается в различных статьях Конвенции. К ним относятся, например, п. 3 ст. 1 Конвенции ООН 1980 года, согласно которому оператор обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной мультимодальной перевозки за плату. Это означает, что оператор либо действует самостоятельно в качестве перевозчика, следовательно, остается в рамках перевозочных отношений, либо организует перевозку с помощью третьих лиц – фактических перевозчиков, при этом, будучи напрямую ответственным за уплату им провозных платежей. В п. 4 ст. 1 Конвенции ООН 1980 года дается определение документа смешанной перевозки, как документа, удостоверяющего договор смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора. То есть, личные обязательства, принятые оператором, определяются в специальном документе, и таким образом, точно определяются права и обязанности, которые принимает на себя оператор и за которые несет ответственность.

Согласно Конвенции ООН 1980 года определяется сфера действия Оператора, которая охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза. Перевозка груза будет осуществляться

оператором или лицом, действующим от его имени, по оборотному документу мультимодальной перевозки, заверенному надлежащим образом. Этот документ является доказательством того, что оператор принял груз под свою ответственность.

Статья 15 Конвенции ООН 1980 года подчеркивает центральную роль и прямую ответственность оператора по договору, определив, что оператор несет ответственность за действия и упущения его служащих или агентов или любого другого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, если такие лица действуют при исполнении договора, как если бы такие действия и упущения были совершены им самим.

Отсюда следует смешанный характер правового статуса оператора мультимодальной перевозки. Так, являясь стороной – исполнителем части и/или всей перевозки оператор выступает и в роли фактического перевозчика, и в роли организатора перевозки – принципала, причем во взаимоотношениях с грузовладельцем оператор будет являться, прежде всего, организатором перевозки. Позиция перевозчика, одновременно выступающего в качестве оператора перевозки, по сути, не столь важна для грузовладельца, так как эта позиция поглощается рамками операторских функций, и в общем то совмещается.

Однако, в случае, если оператор является лишь организатором мультимодальной перевозки и не выполняет каких-либо фактических действий, то по отношению к грузовладельцу он будет выступать как оператор перевозки, а по отношению к фактическим перевозчикам, нанятым им для исполнения части или всех его договорных обязательств, оператор будет выступать в качестве принципала.

Таким образом, статус оператора имеет место быть крайне противоречивым по отношению к различным сторонам перевозки. Так, по отношению к грузовладельцу статус оператора сродни агентскому по организации перевозки от собственного имени, но за счет отправителя. По отношению к фактическим перевозчикам статус оператора будет на порядок

более весомым, нежели статус агента, так как оператор примет на себя функции грузовладельца и в этом сравниться с принципалом.

Другим лицом, участвующим в мультимодальной перевозке, является фактический или действительный перевозчик, лицо, осуществляющее перевозку груза на основании договоров перевозки своими собственными или арендованными транспортными средствами.

Договор мультимодальной перевозки оформляется в виде одного транспортного документа, к примеру, мультимодальным коносаментом. Тем не менее на практике существует большая проблема осуществления перевозки по единому документу. Как правило, в процессе следования локальные перевозчики выпускают свои перевозочные документы на каждый конкретный участок следования, ставя свою подпись на передаточном документе о сдаче/приемке груза от перевозчика перевозчику. Помимо этого, в условиях мультимодальной перевозки груз подвергается неоднократным перегрузкам и перевалкам, которые оформляются узловыми соглашениями с железнодорожными станциями и портами. Следовательно, учитывая тот факт, что оператор не принимает фактического участия при осуществлении мультимодальной перевозки или же лишь частично участвует в ней, то значительную роль имеет именно его организаторское участие при осуществлении мультимодальной перевозки.

Поэтому, договор мультимодальной перевозки нельзя охарактеризовать как реальный договор, одной из причин этого является тот факт, что главная задача оператора – это организация перевозки, отслеживание груза, а не фактическое владение им. Договор мультимодальной перевозки включает в себя несколько видов перевозки, являющиеся реальными договорами в границах мультимодальных организационных отношений. Оператор, при заключении договора мультимодальной перевозки, заранее, до начала непосредственной перевозки, обговаривает и согласовывает с грузоотправителем все условия перевозки, в том числе виды используемого транспорта и сам маршрут, что крайне важно, поскольку все это влияет на



общую стоимость перевозки, следовательно полагаем, что договор будет считаться заключенным в том случае, если оператор достигнет соглашения касательно всех условий перевозки с грузоотправителем, а не в момент принятия груза к перевозке оператором. Оператор вправе самостоятельно выступать в качестве конкретной стороны перевозки, но может и назначить выбранных перевозчиков, как на весь путь следования, так и на определенные участки пути. В этом случае груз будет выдан первому назначенному перевозчику, и для него настанет момент исполнения договора перевозки, заключенного с оператором на перевозку груза на конкретном этапе пути. Но, в свою очередь, для оператора данный момент не будет считаться началом исполнения договора мультимодальной перевозки, в связи с тем, что соглашение о данной перевозке, ее деталях и условиях, было достигнуто гораздо раньше. Следовательно, можно полагать, что мнение о реальности договора мультимодальной перевозки неверно, потому что осуществляется некая подмена функций перевозчика и оператора в течение действия договора. Таким образом, даже если оператор одновременно будет выступать первым перевозчиком, то принимать груз от грузоотправителя он будет в качестве оператора, а перевозчиком выступать в рамках мультимодальных отношений.

Основываясь на вышесказанном, согласно предлагаемой нами структуры договора мультимодальной перевозки является консенсуальным, его следует отнести к сфере услуг и к числу транспортных организационных договоров. Главная задача оператора - это не сама перевозка груза, а конкретно организация перевозки груза, наем транспортных средств, выбор наилучшего маршрута, организация выгрузки, погрузки и перевалки и т.д. Перевозка, как таковая, является частью того спектра услуг, который предлагается в рамках мультимодальной перевозки.

Конструкция, согласно которой во исполнение договора мультимодальной перевозки заключается соглашение между транспортными организациями, также смотрится не состоятельной. Прежде всего, потому, что

до сих пор не дана конкретизация структуры и содержания подобного соглашения, не ясно, какие обязательства из него вытекают.

Таким образом, характеризуя договор мультимодальной перевозки как консенсуальный, полагаем, что его следует отнести к сфере услуг и к разряду транспортных организационных договоров, памятуя о целевой направленности договора – перевозка груза.

В немецком и голландском праве договор мультимодальной перевозки признается смешанным договором. В английском праве данный вид договора оценивается более прагматично. Несмотря на то, что английские суды, в общем то, принимают точку зрения, согласно которой договор мультимодальной перевозки - это смешанный договор, однако, в тоже время, склонны рассматривать его как не более чем цепочку унимодальных контрактов. В связи с неясностью сути вопроса, английские суды при рассмотрении дел, связанных с мультимодальными перевозками, обращаются к голландской и немецкой судебной практике.

Таким образом, если в договор заложены условия двух и более обязательств, которые регулируются отдельным законодательством, положения, относящиеся к каждому из этих специальных обязательств, будут применяться совместно, но лишь постольку, поскольку эти положения совместимы и не противоречат друг другу и характеру заключенного договора.

Согласно голландской теории о договоре мультимодальной перевозки – это смешанный договор, который включает в себя характерные черты более, чем одного специального вида договора.

Договор мультимодальной перевозки регулируется ст. ст. 8:40-8:52 Гражданского кодекса Нидерландов (ГКН)<sup>62</sup>. Согласно ст. 8:41 ГКН в случае осуществления мультимодальной перевозки на различных видах транспорта, такая перевозка будет регулироваться нормами права, которые применяются к соответствующему виду транспорта. Таким образом, в соответствии со ст. 8:41 ГКН голландский законодатель характеризует договор мультимодальной

---

<sup>62</sup> Dutch Civil Code. URL: <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/dcctitle8822.htm>

перевозки как смешанный договор. В правовой доктрине также существует теория, согласно которой преобладающий элемент в смешанном договоре определяет режим договора в целом, в то время как все остальные элементы в договоре подчинены или встраиваются в договор в соответствии с основным элементом. Следовательно, это учение применяется в том случае, если элементы смешанного договора не равнозначны. Пример такого подхода можно найти в пункте 1 статьи 1 Конвенции ООН 1980 года: операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной мультимодальной перевозкой. Составители Конвенции признают, что операции по погрузке и выгрузке груза имеют второстепенное значение по сравнению с основной частью договора – осуществлением перевозки. Поэтому было решено, что главный элемент договора «перевозка» поглощает менее юридически значимые элементы, связанные с началом и окончанием перевозки, что придает договору смешанный характер. Однако, результатом применения доктрины поглощения является то, что доминирующий аспект договора превращает смешанный договор в единичное договорное обязательство, а значит договор не может более рассматриваться как мультимодальный. Следовательно, учение о поглощении не может быть применено к договору мультимодальных перевозок.

Один из стандартов, который может использоваться для определения доминирующего элемента договора, это стандарт, наиболее привлекательный в отношении мультимодальной перевозки, - расстояние, на которое движется каждый вид транспорта, участвующий в перевозке. Этот стандарт географического расстояния используется Будапештской конвенцией о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ/CMNI) от 22 июня 2001 года. Так, согласно пункту 2 статьи 2 КПГВ определяется, что положения Конвенции не распространяются на перевозки грузов, без перевалки, как на внутренних водных путях, так и по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, когда выдан морской коносамент

в соответствии с применимым морским правом, или, когда расстояние, которое предстоит пройти по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, является более длинным.

Основная идея заключается в том, что одна из транспортных составляющих является более важной, чем другие, исключительно на том основании, что она занимает большую часть дистанции согласно договору. Поэтому такой подход не кажется совершенным для регулирования мультимодальных перевозок. Тем не менее, такой подход может оказывать влияние или иметь советательную силу касательно части договора, не получившей правовой квалификации и определенности. При этом фактическая оценка договору может быть дана только на основании фактов дела.

Согласно следующей рассматриваемой доктрине – доктрине комбинирования, регулирование смешанного договора, в который включены разные виды обязательств, должно осуществляться соразмерно участию каждого обязательства в договоре. Так, например, если заключен договор транспортной экспедиции, в котором прописано обязательство экспедитора осуществить складское хранение груза, это означает, что правила, касающиеся экспедирования грузов, будут применяться наравне с теми, которые касаются договора складского хранения. При заключении договора мультимодальной перевозки грузов из Гамбурга в Москву, к морской составляющей перевозки из порта Гамбург до порта Санкт-Петербург, будут применяться Правила Гаага-Висби, а к дорожной составляющей из Санкт-Петербурга в Москву будет применяться Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). В этом случае, если произошла утрата контейнера на участке пути между Санкт-Петербургом и Москвой, претензия о возмещении причиненного вреда подается в соответствии с правилами СМГС.

Теория комбинирования, в сущности, идентична подходу о применении сетевой ответственности. Оба подхода позволяют раскрыть различные, достаточно независимые виды обязательств, соединенных в одном договоре, а

затем применить соответствующие для регулирования данных обязательств нормы закона.

Согласно теории комбинирования, каждый этап мультимодальной перевозки регулируется правовыми нормами, применяемыми к этому конкретному этапу. Иными словами, вся система отношений между договаривающимися сторонами регулируется тем правовым режимом, который применяется к конкретному этапу перевозки.

Теория комбинирования между тем имеет свои недостатки. В ситуациях, когда утрата или ущерб произошли на протяжении более, чем одного транспортного этапа, становится довольно сложно определить, какой именно закон следует применить. Один из вариантов решения данной проблемы, это разделение предъявленного ущерба между двумя или более соответствующими этапами. В случае, если данный вариант решения невозможно применить, то правовое регулирование вопроса в значительной степени остается непредсказуемым.

С другой стороны, теория комбинирования обладает и положительным эффектом, который заключается в том, что она предоставляет возможность, необходимую транспортному законодательству, отделить некоторые элементы, содержащиеся в договоре, от обязательств по перевозке. Примером такой ситуации может быть пункт 3 статьи 11 КДПГ/CMR, в котором говорится: «Перевозчик несет ответственность на тех же основаниях, что и комиссионер, за последствия потери или неправильного использования документов, упомянутых в накладной, приложенных к ней или врученных ему; сумма причитающегося с него возмещения не должна, однако, превышать ту, которая подлежала бы уплате в случае потери груза».

С реализацией этого положения КДПГ/CMR отделяет услуги по документарному и таможенному оформлению от обязательств по перевозке, а также соотносит ответственность перевозчика с ответственностью комиссионера за исполнение указанных услуг, причем уравнивает эту ответственность с фиксированной ответственностью перевозчика за утрату

груза. Теорию комбинирования также возможно применять для правовой характеристики других обязательств, используемых в договоре перевозки.

Из описания вышеизложенных теорий можно сделать вывод, что ни одна из них не подходит для конструирования модели мультимодального договора.

Применение теории поглощения при регулировании мультимодальных отношений может иметь определенные правовые несоответствия, в случае сочетания не равномерных по своей правовой нагрузке обязательств. Так, в обязанности мультимодального перевозчика в рамках исполнения договора мультимодальной перевозки входит выполнение ряда услуг для своих клиентов, которые по сути своей могут быть настолько малозначительными, что поглотятся основным обязательством по перевозке и не будут иметь самостоятельного значения. В этом случае теория поглощения может создать нежелательный правовой эффект в регулировании мультимодальных отношений. Например, если перевозчик осуществляет хранение груза в течение короткого периода времени в рамках договора мультимодальной перевозки, то он будет нести ответственность за хищение данного груза не как профессиональный хранитель исходя из обязательств по хранению груза, специально выделенных в договоре мультимодальной перевозки, а как перевозчик, осуществляющий обязанности по доставке груза в пункт назначения на основании одной из унимодальных конвенций.

Теория поглощения также становится непригодной для применения в случае, когда невозможно определить, какое обязательство в договоре является преобладающим. И даже тогда, когда основное обязательство в договоре определено, это не обязательно означает, что одно обязательство в договоре должно подавлять другие, особенно в отношении тех, которые являются типичными для других видов договоров.

Неопределенность на ранних стадиях обсуждения классификации договора мультимодальной перевозки в качестве смешанного договора в какой-то момент привела к более или менее общему мнению, что такой договор

представляет собой смешение различных элементов обязательств, которые не могут быть рассмотрены отдельно.

Характеристика договора перевозки в качестве мультимодального договора или сочетания нескольких унимодальных договоров имеет существенное значение, так как может повлиять на определение ответственности перевозчиков. Поэтому крайне важно различать одно ли это самостоятельное обязательство по мультимодальной перевозке или сочетание нескольких отдельных договоров по перевозке различными видами транспорта.

Как уже было сказано, российская доктринальная наука крайне мало места уделяет теоретическому рассмотрению договора мультимодальной перевозки, а никто из авторов не рассматривал данный договор в качестве смешанного договора. Возможно, это связано с тем, что договор мультимодальной перевозки всегда рассматривался в качестве договора, действующего лишь в системе различных договоров.

Российской юридической доктрине и законодательству еще предстоит вплотную столкнуться с правовым регулированием мультимодальной перевозки и оторваться от узкой трактовки транспортного посредничества и сочетания различного рода транспортных услуг лишь в рамках экспедиторства. К тому же современная российская трактовка договора мультимодальной или прямой смешанной перевозки, как договора перевозки, имеющего свою специфику, связанную с участием в ней нескольких перевозчиков, взаимодействующих на основании узлового соглашения или соглашения об организации прямой смешанной перевозки, явно несостоятельна и оторвана от общепринятого понимания в мировой науке.

К сожалению, следует констатировать, что проект закона о смешанных (комбинированных) перевозках, предлагаемый Министерством транспорта РФ, составлен в рамках российской доктрины, что, на наш взгляд, в случае его принятия, никак не решит проблематику правового регулирования мультимодальных перевозок, даже на внутригосударственном уровне, поскольку от абсолютно далек от имеющейся практики деятельности

транспортных компаний и структуры осуществления мультимодальных перевозок.

Договор мультимодальной перевозки-это самостоятельный договор перевозки грузов, влекущий или разрешающий перевозку двумя и более видами транспорта. Сложность составляет определение границ ответственности перевозчика в результате мобилизации нескольких транспортных этапов в рамках исполнения одного договора. Поскольку мультимодальный перевозчик несет ответственность за весь период перевозки груза в рамках мультимодального договора, даже не выполняя реальной перевозки самостоятельно, а нанимая субподрядчиков для фактического выполнения своих обязанностей по перевозке, грузоотправитель или грузополучатель вправе обращаться к нему для выплаты компенсации в связи с утратой или повреждением груза, произошедших в течение перевозки.

В целом же договор мультимодальной перевозки следует рассматривать в качестве смешанного и уникального договора. Поэтому право, применяемое к договору мультимодальной перевозки, должно быть установлено в каждом конкретном случае отдельно, руководствуясь целью данного договора и намерениями договаривающихся сторон. Данное правило следует учитывать также и потому, что до сих пор не создано действующее законодательство, регулирующее мультимодальные перевозки на международном уровне, а судебная практика крайне разрознена, поскольку включает правовое регулирование разных стран. Следовательно, оформление четкой доктрины и субъективное рассмотрение дел по искам, вытекающим из договоров мультимодальной перевозки, на сегодняшний день является единственно возможным выходом при регулировании мультимодальных перевозок.



### **3.2 Способы оформления договорных отношений по мультимодальной перевозке грузов**

В современной международной торговле заключение договора купли-продажи товара с включением в него условия о доставке товара морским путем уже не имеет столь серьезного значения, как раньше. В настоящее время продажа товара и их доставка обычно оформляются по схеме «door-to-door» или «от двери до двери».

Традиционно, Гаагские Правила, Правила Гаага-Висбийские, Гамбургские Правила, регулирующие вопросы оформления и содержания коносаментов, как правило, распространяются только на отношения порт-впорт, этапы сухопутной, воздушной и внутренневодной перевозки рассматриваются в других конвенциях с применением специальных режимов ответственности перевозчика. Теперь, однако, развивающийся мультимодализм охватывает ситуации, когда продавец поручает одному лицу – оператору доставить его товар или организовать такую доставку до покупателя в место его нахождения, несколькими видами транспорта, но с использованием одного режима ответственности. В данном случае на весь период перевозки будет составляться один транспортный документ – мультимодальный коносамент (если оператор одновременно является морским перевозчиком) или мультимодальная накладная (если оператор – это экспедитор). Безусловно, такой документ имеет хороший потенциал применения, но требует международного признания.

С развитием контейнерных и РО-РО перевозок унимодальный транспортный документ был адаптирован к новой реальности. Сейчас транспортный документ, охватывающий мультимодальные перевозки, принимает форму Коносамента, Накладной, Дорожной и Железнодорожной Накладной. Все это разнообразие документов вносит путаницу.

Мультимодальный коносамент, являясь транспортным документом, порождает значительные правовые проблемы. С учетом того, что на данный

момент в большинстве стран мира нет ни национального законодательства о мультимодальных транспортных документах, ни вступивших в силу международных правил, касающихся мультимодальных перевозок, таких как, например, Конвенция ООН 1980 года, мультимодальные транспортные операции в целом, так и документ, выданный оператором мультимодальной перевозки, в большинстве случаев не имеют законодательно урегулированного статуса, только договорной. Содержание документа согласовывается сторонами мультимодальной перевозки, причем в большинстве случаев условия перевозки, указанные в документе, устанавливаются перевозчиком, а грузоотправитель им следует. В лучшем случае, документ будет составлен на основе Правил ЮНКТАД/МТП.

Мультимодальные транспортные операции обладают договорным статусом, а также регулируются с помощью конвенций, действующих на различных видах транспорта, в той части, в которой соответствующий вид транспорта используется в рамках мультимодальной перевозки. Поэтому проблема заключается в том, будет ли документ смешанной перевозки выполнять те же функции, что и традиционные транспортные документы.

В целях уточнения проблем в сфере мультимодальных транспортных документов, будут рассмотрены два документа, которые представляют аналогичные трудности, это товарно-транспортная накладная и коносамент.

Характерной особенностью транспортного законодательства является то, что существует ряд транспортных документов, которые могут, фактически не изменяя характера договора, влиять на применение конкретного правового режима к договору перевозки. Особенностью же транспортного документа является то, что он может в какой-то степени претендовать на то, чтобы быть договором. Например, в случае с КОТИФ/ЦИМ в международных железнодорожных перевозках.

Обычно транспортный документ понимается в качестве доказательства наличия договора перевозки и носителя прав и обязанностей сторон, при условии, что он был выдан за подписью перевозчика (или его агента).

Однако иногда высказывается мнение, что транспортный документ на самом деле представляет собою сам договор. Данное мнение чаще всего высказывается в отношении коносаментов, по которым возможно, если они ордерные, передать права другим лицам, нежели изначально указанным в коносаменте в качестве получателей груза.

Еще один довод в пользу документа-договора приводится на основании обычной приоритетности применения условий коносамента над Чартером. Однако эта приоритетность существует только благодаря взаимному согласию сторон изменить договор перевозки путем выдачи коносамента и обозначая в нем условия, отличные от первоначально согласованных в Чартере. Дело сводится к простому изменению договора перевозки, который, естественно, возможно изменить по взаимному согласию сторон.

Так, согласно статье 5 Правил Гаага-Висбийских правил, если коносаменты выданы в случае предоставления судна по чартеру, они подчиняются условиям настоящей Конвенции.

В настоящее время, для смешанных партий грузов, отправитель может выбрать либо унимодальную перевозку, т.е. сочетание нескольких транспортных средств, действующих в рамках отдельных договоров с тем, чтобы доставить груз получателю, или мультимодальную перевозку, т.е. перевозку несколькими видами транспорта по одному договору. Такой договор заключается с посредником - оператором мультимодальной перевозки, который организует перевозку наиболее подходящими видами транспорта и заключает договора с субподрядчиками.

Формы транспортных документов и нормы ответственности в рамках мультимодальных перевозок представляют собой некое «лоскутное одеяло» из разных правовых режимов, вытекающих из различных международных конвенций (применяются различные виды ответственности, пределы ограничения ответственности и т.д.), национального законодательства, договорных механизмов и профессиональной практики в транспортном секторе.

В настоящее время мультимодальные перевозки осуществляются на основе набора из нескольких транспортных документов или на основании единого транспортного документа, выданного оператором мультимодальной перевозки (например, товаро-транспортная накладная CMR).

Определенное влияние на транспортные документы оказывает Инкотермс. Хотя перевозчики рассматривают Инкотермс в качестве правил, регулирующих отношения исключительно между продавцом и покупателем и не оказывающих какого-либо влияния на их бизнес или правовой статус, другие заинтересованные стороны продемонстрировали, что следует учитывать положения Инкотермс, имеющих связь с транспортными документами и условиями оплаты. Во избежание юридических разногласий в ситуациях, когда некоторые транспортные документы используются в комбинации с положениями Инкотермс, такой транспортный документ, с учетом того, что может являться ордерной ценной бумагой, дает продавцу право получить заверенную копию оригинала или другой документ, который является достаточно легальным для получения оплаты по договору купли-продажи.

Транспортные документы - это документы, выдаваемые перевозчиком при перевозках груза на морском, внутренне водном, воздушном, железнодорожном, автомобильном транспорте или в мультимодальном сообщении.

Транспортные документы имеют различные формы и выполняет следующие (но не все) функции:

- 1) Подтверждение погрузки и отправки груза;
- 2) Договор перевозки между грузоотправителем и перевозчиком;
- 3) Инвойс (счет) перевозчика на оплату услуг по перевозке;
- 4) Обратный документ, который можно обменять на деньги, позволяющий продать товар в пути;
- 5) Документ, подтверждающий право собственности на груз, который может быть выдан грузополучателю при предъявлении подписанного оригинала документа.

Транспортные документы можно разделить на две основные категории: оборотные и не оборотные. Не оборотные транспортные документы не позволяют передавать права по данному документу, в то время как оборотный транспортный документ предоставляет возможность передать право собственности на товары другому лицу. Когда используется оборотный транспортный документ грузополучатель может получить товары посредством предъявления оригинала транспортного документа перевозчику. Примером оборотного транспортного документа является морской коносамент («В/Л»). Коносамент имеет три характеристики: это расписка перевозчика в приеме груза; доказательство наличия договора перевозки, а в линейном судоходстве носитель содержания договора перевозки; ценная бумага, т.е. документ о правовом титуле его законного держателя на груз<sup>63</sup>. При использовании необоротного транспортного документа, грузополучателю не обязательно нужно иметь оригинал транспортного документа перевозчика в целях получения товара, поскольку документ выдан на его имя и идентификации грузополучателя по его документам вполне достаточно. Однако, в этом случае, право собственности на товар перейдет к грузополучателю не на основании транспортного документа, а на основании, например, договора купли-продажи, а транспортный документ будет играть роль лишь свидетельства о доставке груза. Примером необоротного транспортного документа является морская накладная. Документы такого типа выпускаются, когда вопросы о праве собственности на товар и оплаты за перевозку решены заранее.

В настоящее время, международные мультимодальные перевозки осуществляется на основе набора нескольких транспортных документов или на основании единого транспортного документа, выданного оператором смешанной перевозки (например, накладная CMR).

Вид (оборотный/не оборотный, именной/ордерный) и тип (коносамент, накладная, авианакладная и др.) транспортного документа, который используется в отношении грузовых перевозок, зависят от выбранного вида

---

<sup>63</sup> Шутенко В.В. Коносамент: ответственность морского перевозчика. - Санкт-Петербург, 2007. - С. 3.

транспорта, императивных норм национального права, обязательных международных конвенций и соглашений между грузоотправителем и грузополучателем в этом отношении.

Обратимся к обзору унимодальных транспортных документов, предусмотренных международными унимодальными конвенциями, которые также могут использоваться в качестве —мультимодальных транспортных документов.

Морская перевозка. По Правилам Гаага-Висби в обязательном порядке требуется оформление коносамента или иного аналогичного документа, касающегося морской перевозки грузов. Морской коносамент обеспечивает доказательство получения перевозчиком груза в состоянии и количестве, как описано в документе. Доказательств противного не допустимо, когда коносамент передан третьей стороне добровольно. В соответствии с Правилами Гаага-Висби транспортные документы не имеют какой-либо мультимодальной функции.

В Гамбургских правилах расширена сфера применения коносамента, нежели в Правилах Гаага-Висби, и коносамент уже служит доказательством подтверждения договора морской перевозки. Если в коносаменте содержатся сведения о грузе (наименование, число мест, вес, количество груза), которые перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени (например, агент), имеет достаточные основания полагать не точными, или если перевозчик или другое лицо не имели разумной возможности проверить такие данные, то перевозчик может внести в коносамент оговорку, указав эти неточности, основания для подозрений или заявить об отсутствии разумной возможности проверить груз. Если в коносаменте не установлено, что фрахт и демередж в порту выгрузки оплачивается получателем, это является доказательством, что грузополучатель не несет риск уплаты задолженности по фрахту или демереджу. Транспортные документы, выданные на основании Гамбургских правил, также не имеют каких-либо мультимодальных функций.

Перевозки на воздушном транспорте.

Варшавская Конвенция обеспечивает только то, что перевозчик грузов имеет право требовать от грузоотправителя оформления документа, который называется "авиагрузовая накладная" и что каждый грузоотправитель имеет право требовать от перевозчика принятия от него этого документа. Заявленные в авианакладные сведения относительно количества, веса, размера груза, его упаковки, являются доказательством изложенных фактов. Любые сведения в авиагрузовой накладной о весе, размерах и упаковке груза, а также о числе мест, до доказательства противного, являются свидетельством сообщенных данных; данные о количестве, объеме и состоянии груза не служат доказательством против перевозчика, за исключением тех случаев, когда им произведена их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в авиагрузовой накладной или, когда они касаются очевидного состояния груза (пункт 2 статьи 11). Авианакладная согласно Варшавской Конвенции не имеет каких-либо мультимодальных функций.

Преемница Варшавской конвенции, Монреальская Конвенция предусматривает, что авианакладная должна быть составлена отправителем в трех подлинных экземплярах (статья 7 Монреальской конвенции). Авианакладная является доказательством заключения договора, приема груза и условий договора перевозки. Авианакладные, в некоторых конкретных случаях могут выступать как мультимодальный транспортный документ, а именно:

- когда перевозчик заменяет воздушную перевозку на перевозку другим видом транспорта без согласия грузоотправителя. В этом случае перевозка будет считаться воздушной и будет применяться авиационный перевозочный документ от двери до двери (например, воздушная часть перевозки и дорожная замещающая часть перевозки).

Дорожная перевозка.

В Конвенции КДПГ/CMR предусматривается, что договор перевозки подтверждается товарно-транспортной накладной, внесенной отправителем в трех экземплярах (подписанных отправителем и перевозчиком). Накладная является доказательством заключения договора перевозки, условий договора и

принятия груза перевозчиком (статья 9 Конвенции КДПГ/CMR). Если накладная не содержит каких-либо оговорок перевозчика, то считается, если иное не доказано, что груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест соответствовало указаниям в накладной.

Грузовые документы, выпущенные в рамках Конвенции КДПГ/CMR, в некоторых конкретных случаях могут выступать в качестве мультимодальных транспортных документов. Действительно, товаротранспортная накладная CMR в сущности может быть мультимодальным транспортным документом, при этом будет применяться единое правовое регулирование согласно Конвенции КДПГ/CMR, если осуществляется РОРО перевозка. РО-РО перевозки - это вид перевозок для накатных грузов: трейлеров, прицепов, тягачей, автомобилей и другого накатного оборудования, для погрузки которого на судно не требуются краны. Когда часть перевозки, например, осуществляется на борту судна типа РО-РО, товаро-транспортная накладная CMR содержит оговорку —перевозка на судне и указывает предполагаемый порт погрузки и выгрузки. В этом случае груз перевозится без перегрузки с автотранспорта на морской, на судно грузиться автотранспорт, поэтому Конвенция КДПГ/CMR будет применяться ко всему протяжению пути. Кроме того, второй оригинал накладной должен содержать оговорку —на борту и даты погрузки и выгрузки автотранспортного средства на/с судна РО-РО с отметками портовых властей в соответствии со статьей 35 Конвенции КДПГ/CMR.

Внутренне водные перевозки.

В Конвенции КПГВ/CMNI предусмотрено, что перевозчик обязан выдать транспортный документ для каждой перевозки. Более того, перевозчик должен выдать коносамент только по просьбе грузоотправителя и если это было оговорено до погрузки груза или до его принятия к перевозке. Отсутствие транспортного документа или его неполное оформление не влияет на действительность договора перевозки (пункт 1 статьи 11 Конвенции



КПГВ/CMNI). Транспортные документы, выданные на основании Конвенции КПГВ/ CMNI, в некоторых специфических случаях могут использоваться в качестве мультимодальных транспортных документов. Это тот случай, когда применяется единый режим по Конвенции КПГВ/ CMNI к перевозке в сочетании река/море:

- когда груз остается на том же судне в течение всего пути следования,
- часть внутренневодного пути длиннее, чем морская составляющая,
- был выпущен морской коносамент в соответствии с действующим морским законодательством.

Конвенция КПГВ/CMNI применяется, если предметом договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка груза без перевалки как по внутренним водным путям, так и по путям, на которые распространяется режим морской перевозки (пункт 2 статьи 2 Конвенции КПГВ/ CMNI). Таким образом, получается, что внутренневодный транспортный документ, выданный на основании Конвенция КПГВ/CMNI (либо в форме товаро-транспортной накладной, либо коносамента) может считаться транспортным документом смешанного река/море сообщения.

Железнодорожная перевозка.

В Конвенции КОТИФ-ЦИМ (приложение В - Единые правила к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ) предусмотрено, что договор перевозки должен быть подтвержден накладной единого образца. Тем не менее отсутствие, неправильность или утеря накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора, который остается под действием Единых правовых предписаний (пункт 2 статьи 6 КОТИФ-ЦИМ).

Накладная должна быть подписана отправителем и перевозчиком, она обеспечивает доказательство заключения и условий договора перевозки, и принятие грузом перевозчиком (статья 11 КОТИФ-ЦИМ).

Транспортные документы, выданные на основании Конвенции КОТИФ-ЦИМ, при определенных обстоятельствах могут представлять собою

мультимодальные транспортные документы. Это тот случай, когда правила о железнодорожных перевозках применяются к перевозкам, осуществляемым при сочетании железнодорожного транспорта с внутренневодным или автомобильным транспортом, при этом условия перевозки определяются на основании единого договора. Конвенции КОТИФ-ЦИМ также будет применяться, если международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает, помимо железнодорожной перевозки, морскую перевозку или перевозку через границу по внутренней судоходной линии (пункт 4 статьи 1 КОТИФ-ЦИМ).

В то время как унимодальный транспортный документ оформляется в отношении унимодальной перевозки, мультимодальный транспортный документ оформляется в отношении перевозки от двери до двери.

Как уже упоминалось выше, некоторые унимодальные транспортные документы в сущности используются в качестве мультимодальных транспортных документов, к которым применяются международные унимодальные конвенции в качестве регулятора мультимодальных перевозок.

Однако, существуют также специфические мультимодальные транспортные документы, которые в основном применяются для оформления мультимодальных перевозок (хотя некоторые из них также применяются к унимодальным перевозкам, например, Multidoc MTBL).

В последние 15 - 20 лет налицо тенденция, когда морские линейные перевозчики стали не только принимать на себя обязательства по доставке грузов из порта в порт, что было свойственно им изначально, но и включать в перечень своих обязательств наземную перевозку грузов до порта отправления и (или) от порта назначения до конечного пункта. По этой причине в практику морских перевозчиков вошли сквозные или мультимодальные коносаменты. Решение о применении такого документа остается исключительно прерогативой перевозчика.

На сегодняшний день можем выделить следующие основные транспортные мультимодальные коносаменты:

- Коносамент смешанной (мультимодальной) перевозки ФИАТА (FBL)<sup>64</sup>, используется экспедиторами, которые являются операторами смешанной перевозки грузов. Разрешение на выдачу и использование данных коносаментов выдает секретариат ФИАТА.

- COMBIDOC – разработанный БИМКО коносамент, используемый оператором смешанной перевозки при эксплуатации морских судов.

- MULTIDOC – коносамент, который был введен Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНИКТАД), основан на положениях Конвенции ООН о смешанной перевозке и применяется с тем, чтобы внедрить основные положения конвенции в практику международных смешанных перевозок.

Международной торговой палатой (МТП (ИСС) в 1973 году были выпущены Единые правила для комбинированного транспортного документа МТП. Правила, которые впоследствии в 1975 году были изменены, легли в основу комбинированного транспортного документа —Combidos, изданного БИМКО (ВМСО) в 1977 году. Окончательный вариант Мультимодального транспортного коносамента (MTBL) или Multidos был официально принят в 1995 году.

Мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА или FBL является оборотным транспортным документом. Согласно FBL экспедитор обязуется:

а) исполнить и/или организовать исполнение перевозки грузов от собственного имени или от имени клиента от места принятия груза до места его сдачи, как обозначено в FBL;

б) ответственность перевозчика определяется на основе стандартных условий ФИАТА.

---

<sup>64</sup> ФИАТА является неправительственной организацией, которая представлена около 40 000-ми перевозочных и логистических компаний в 150 странах мира. ФИАТА имеет консультативный статус во многих международных организациях, занимающихся вопросами транспорта и торговли, таких как экономический и социальный совет (ЭКОСОС) Организации Объединенных Наций, конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНИКТАД), комиссия ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), и работает со многими международными регулирующими организациями, такими как ВТО, чтобы способствовать эффективному развитию системы перевозок грузов.

Необоротная версия документа ФИАТА - это необоротная мультимодальная транспортная накладная (MultimodalTransportWaybill) или FWB. Согласно FWB, экспедитор обязуется:

а) исполнить и/или организовать исполнение перевозки грузов от собственного имени или от имени клиента от места принятия груза до места его сдачи, как обозначено в FWB;

б) ответственность перевозчика определяется на основе стандартных условий ФИАТА.

БИМКО<sup>65</sup> - Балтийский международный морской Совет, независимая международная морская ассоциация, занимается выпуском мультимодальных транспортных документов, хотя и является крупнейшей морской организацией. Мультимодальный транспортный коносамент (MTBL) - это документ, подтверждающий договор мультимодальной перевозки, т.е. договор перевозки грузов по меньшей мере двумя различными видами транспорта, и который может быть заменен путем электронного обмена данными той мере, в какой это допускается действующим законодательством. На основании коносамента БИМКО Combiconbill 1995 выпущен Комбинированный транспортный коносамент (CTBL). MTBL и CTBL могут быть использованы как для унимодальных, так и для мультимодальных транспортных договоров.

Помимо оборотных версий Multidoc и Combiconbill для мультимодальных перевозок MTBL и CTBL, есть также необоротной формы накладных - это соответствующие им MultiWaybill и Combicon.

Кроме того, существует большое количество различных транспортных документов, выпущенных БИМКО в зависимости от типа используемого транспорта.

---

<sup>65</sup> БИМКО-это независимая международная ассоциация, членами которой являются судовладельцы, менеджеры, брокеры, агенты и многие другие стороны, заинтересованные в развитии судоходной отрасли. Ассоциация выступает от имени своих членов в международных организациях, содействовать повышению уровня и большей гармонии в нормативно-правовых вопросах. Она является катализатором для развития и продвижения справедливой и равноправной международной судоходной политики. ВМСО аккредитован в качестве неправительственной организации (НПО), имеет статус наблюдателя в ряде органов Организации Объединенных Наций и находится в тесном диалоге с морскими администрациям, органам регулирования и других заинтересованных сторон в рамках ЕС, США и Азии.

Транспортные документы, оформленные в соответствии с Правилами КОТИФ-ЦИМ, при определенных обстоятельствах могут выступать в качестве мультимодальных транспортных документов. В этом случае, железнодорожные правила КОТИФ/ЦИМ применяются одинаково для:

1. Международной перевозки, являющейся предметом единого договора, включающей, помимо железнодорожной перевозки через границу, еще и автомобильные перевозки или перевозки по внутренним судоходным линиям внутри государства;

2. Международной перевозки, являющейся предметом единого договора, включает, помимо железнодорожной перевозки, морскую перевозку или перевозку через границу по внутренней судоходной линии, состоящей из железнодорожной части пути и внутренней или международной морской, или внутренневодной частей пути.

В этих случаях унимодальная накладная ЦИМ заменяется мультимодальным транспортным документом, специально предназначенным для оформления мультимодальных перевозок, это CIM/UIRR накладная или накладная ЦИМ для комбинированной перевозки.

В случае комбинированных железнодорожных/автомобильных перевозок, вопрос о выдаче CMR-накладной или накладной ЦИМ для комбинированных перевозок зависит от типа перевозок. Так, перевозка —piggyback, то есть когда весь грузовик в сопровождении водителя перегружен на железнодорожную платформу, выписывается CMR накладная в соответствии со статьей 2 Конвенции КДПГ. Если же груз движется без сопровождения автотранспорта, то есть перегружается с авто на железнодорожный транспорт, то выпускается CIM/UIRR или накладная ЦИМ для комбинированных перевозок.

Применение мультимодального коносамента на практике также неоднозначно. Так, для грузовладельца обладание мультимодальным коносаментом приносит определенные преимущества, заключающиеся в том, что в случае повреждения или утраты груза во время смешанной перевозки ему

не нужно предпринимать усилий по обнаружению места и времени причинения вреда, а также устанавливать перевозчика - фактического причинителя вреда, дабы обратиться к нему за возмещением причиненных убытков, он просто обратится с иском к оператору перевозки на основании мультимодального коносамента. Но, вместе с тем, мультимодальный коносамент представляет некую опасность для грузоотправителя - получателя платежа по договору купли-продажи товаров, если в договоре предусмотрен платеж по аккредитиву. В данном случае аккредитив должен регулировать вопрос о приеме банками транспортных документов, выдаваемых только организатором перевозки – оператором. Если аккредитив будет опираться на бортовой коносамент, а не мультимодальный, платеж не будет совершен банком.

Не случайно концепция транспортного документа, используемого при мультимодальных перевозках, также заложена в Унифицированных обычаях и правилах по документарному аккредитиву (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, UCP 600 (ICC Publication No. 600), вступивших в силу с 1 июля 2007 года. Это, прежде всего, связано с тем, что мультимодальный коносамент, также, как и бортовой, является, одновременно и документом, подтверждающим заключение договора перевозки, и ценной бумагой, необходимой для предъявления в банк с целью получения платежа по аккредитиву, и товарораспорядительным документом.

На основании вышеизложенного, существует проблема не только правового регулирования мультимодальных перевозок в целом, но и проблема, усиленная отсутствием единых правил документооборота.

Соотношение транспортных и таможенных документов.

Транспортные процедуры, как правило, состоят из различных этапов, причем физическое исполнение транспортных процедур сопровождаются оформлением различных документов:

1. Подготовка товара, маркировка и упаковка (продавец),
2. Отгрузка товаров перевозчику/экспедитору (покупатель или продавец, в зависимости от выбранного условия Инкотермс),

3. Проверка товара перед отъездом (перевозчик/экспедитор),
4. Таможенное оформление при выезде (покупатель или продавец, в зависимости от выбранного условия Инкотермс),
5. Проверка товара по прибытии (покупатель или экспедитор),
6. Таможенное оформление по прибытии (покупатель или продавец, в зависимости от выбранного условия Инкотермс).

Транспортные документы готовятся на второй стадии, когда товар отгружен перевозчику/экспедитору. На третьей стадии перевозчик/экспедитор проверяют количество, характер и внешнее состояние груза; при проверке могут возникнуть оговорки, которые вносятся в транспортный документ. Таможенное оформление при выезде происходит на четвертой стадии и требует представления соответствующих таможенных документов. Когда товар проверяется при прибытии (стадия 5), транспортные документы снова играют существенную роль, учитывая, что прибывший груз будет проверяться на предмет их соответствия транспортным документам (число, вес, страна выпуска и др.). Впоследствии, на шестом этапе, таможенное оформление по прибытии будет осуществляться путем подачи соответствующих таможенных документов на выпуск грузов в свободное обращение в стране назначения.

Транспортные документы и таможенные документы - это два разных комплекта документов. Транспортные документы - коммерческие документы, регулирующие отношения между грузоотправителем, перевозчиком и получателем. Таможенные документы являются документами, требуемыми таможенными органами для целей таможенного оформления, т.е. для осуществления соответствующих формальностей в целях получения разрешения на обращение товаров в пределах таможенной территории, в том числе уплата всех необходимых таможенных платежей. Национальные таможенные органы вправе требовать, чтобы копии транспортных документов были представлены в качестве приложений к Таможенным документам вместе со счетами-фактурами и другими документами для таможенного оформления. В этом контексте отсутствует необходимость таможенного оформления груза

при международных поездках в пределах ЕС, потому что, за исключением подакцизных и транзитных товаров, таможенные пошлины не взимаются, учитывая, что ЕС - это единый рынок.

Основной задачей сотрудничества между Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) является гармонизация различных железнодорожных транспортных систем на основе Совместной точки зрения, подписанной в 2002 г. В контексте плана совместных действий рассматривались темы развития транспортных коридоров, поправок и дополнений к СМГС и СМПС, а также габариты подвижного состава<sup>66</sup>.

Учитывая задачи, связанные с повышением качества услуг, надежностью и безопасностью движения, гармонизации транспортного права, совместная работа ОСЖД и ОТИФ была сфокусирована, прежде всего, на составлении совместной накладной ЦИМ/СМГС и на обновлении правил СМГС по перевозке опасных грузов.

Модель накладной ЦИМ/СМГС и соответствующее руководство были подготовлены в совместном проекте ЦИТ и ОСЖД. За первые несколько месяцев 2006 г. оба документа были одобрены высшими руководящими органами обеих организаций и компетентными таможенными властями каждой из заинтересованных сторон. Таким образом, накладная ЦИМ/СМГС существует с 1 сентября 2006 г. и может быть использована в качестве как транспортного, так и таможенного документа. Первый пробный пропуск поезда с использованием данной накладной был осуществлен 25 июля 2006 г. в г. Донецке и Нижнеднепровске до станций назначения в Германии<sup>67</sup>.

Применение накладной ЦИМ/СМГС означает, что более нет необходимости в переоформлении накладных ЦИМ и СМГС на границе между

---

<sup>66</sup> <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc2/ECE-TRANS-SC2-2006-10r.pdf>

<sup>67</sup> Эксплуатационная совместимость и согласование условий функционирования различных систем железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] //Европейская Экономическая Комиссия, Комитет по внутреннему транспорту, Рабочая группа по железнодорожному транспорту. Шестидесятая сессия, Женева, 15-17 ноября 2006 года. URL: ECE/TRANS/SC.2/2006/10 от 3 October 2006 URL: <http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc22006.html>



географическим распространением этих двух режимов, позволяя таким образом сэкономить время и средства клиентов и перевозчиков. Это позволит клиентам, перевозчикам и таможенным органам сэкономить время и деньги, а также упростить таможенные процедуры, особенно во внешних границах Европейского Союза.

Накладная ЦИМ/СМГС представляет собой вклад в облегчение железнодорожных перевозок государствами - членами КОТИФ/ЦИМ и странами-участницами СМГС. Несмотря на данный прогресс, однако, все еще продолжают существовать два отдельных режима, управляющих ответственностью, ЦИМ и СМГС. Этот факт причиняет трудности и неудобства клиентам.

Что касается электронных транспортных документов, то в теории они уже имеются на некоторых видах транспорта. Однако они далеки от широкого применения в повседневной деятельности.

В отношении мультимодальных перевозок вопрос стоит не столько о дематериализации транспортных документов, но, главным образом, о согласовании и утверждении единой формы мультимодального документа. Это приведет к тому, что электронная дематериализация может устранить необходимость в любой бумажной документации полностью.

Наиболее часто в мультимодальном сообщении используются FIATA Multimodal Transport B/L, накладная КОТИФ-ЦИМ, товарно-транспортная накладная СМР. Все эти документы являются достаточно уникальными, берущими начало в унимодальных документах различных видов транспорта, что, в общем то, вряд ли сможет придать однородности и преемственности для документа мультимодальной перевозки.

Электронный документооборот без сомнения уменьшит бумажную волокиту, однако он не в состоянии обеспечить единообразие документов, представленных разными транспортными режимами.

Проблемным вопросом остается электронные подписи, применение которых часто считается слишком сложным и обременительным. Этот единый

транспортный документ должен быть составлен в двух различных версиях: оборотный и необоротный, поскольку разные функции этих двух моделей не позволят выработать одну стандартную модель. Требования к единому транспортному документу должны быть согласованы с ЮНСИТРАЛ в целях обеспечения единообразия. Такое добровольное применение единого транспортного документа было бы способно сократить бюрократические и административные процедуры, документооборот, время и затраты в пути. Дематериализация, предлагаемая в Роттердамских правилах, позволяет бумажные документы заменить электронными, но опять же, это предлагается сделать на добровольной основе. В Правилах не содержится детального руководства по оформлению электронного документа, что позволяет Правилам адаптироваться к технологическим изменениям. Как правило, электронные документы должны быть заверены электронной подписью. В Евросоюзе существует 1999/93/ЕС директива об электронных подписях, которая была включена в законодательство всех государств-членов.

#### Электронный коносамент.

Единый транспортный документ выпускается в электронном формате и является частью электронной фрахтовой системы. В то время как наиболее передовые инициативы электронной фрахтовой системы (IATA) имеют в своей основе электронный формат, до сих пор нет возможности полностью отказаться от бумажных документов.

Коносамент является основным транспортным документом и ЮНСИТРАЛ приняла типовой закон об электронной торговле в 1996 году. Этот типовой закон основан на создании функционального электронного эквивалента бумажному документу в отношении таких понятий, как "письменная форма", "подпись" и "оригинал". Типовой закон ЮНСИТРАЛ предоставил стандарты, по которым электронные сообщения могут

приобретать юридическое значение, тем самым придавая меньшую активность бумажной документации<sup>68</sup>.

Насколько данный типовой закон способен обеспечить гармонизацию в отношении электронной торговли зависит от его поддержки всеми заинтересованными сторонами. Типовой закон ЮНСИТРАЛ был создан в качестве предлагаемого шаблона для включения его в национальное законодательство. Государства, принимающие закон, на основе типового закона, могут отступить от текста. Это означает, что законодательство каждого государства должно быть рассмотрено для определения точного характера любых возможных отклонений от типового закона.

Электронный формат особенно проблематичен, когда его применение касается оборотного транспортного коносамента. Действительно, возникает вопрос, может ли электронный коносамент быть продан, как оборотный транспортный документ. Может ли электронная запись выполнять те же функции, что и запись, сделанная в оборотном коносаменте, касательно защиты прав сторон, имеющих финансовые интересы в грузе и касательно передачи таких прав? А также признает ли суд замену бумажного коносамента электронным.

Понятно, что попытки внедрить электронный коносамент требуют проведения правовой реформы, которая необходима для преодоления проблем, связанных с переходом к единому транспортному документу.

В целях продвижения концепции единого перевозочного документа и преодоления юридических и нормативных препятствий, упомянутых выше, единый транспортный документ является важным элементом электронного фрахтового проекта и тем инструментом, который связывает интермодальные сети с национальными режимами.

Наш анализ показывает, что в настоящее время, транспортные документы и нормы об ответственности при осуществлении грузовых

---

<sup>68</sup> Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле (1996 год) [Электронный ресурс] //URL: [http://www.uncitral.org/pdf/russian/texts/electcom/05-89452\\_Ebook.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/russian/texts/electcom/05-89452_Ebook.pdf)

перевозок, особенно там, где используется более одного вида транспорта, характеризуются как лоскутное одеяло разных правовых режимов, регулируемых различными международными конвенциями. Это еще более усложняется тем, что здесь могут применяться различные национальное законодательство, контрактные соглашения и профессиональные обычаи.

Единый мультимодальный подход очень далек от реальности. Несмотря на некоторые инициативы ВМСО и ООН правовые/нормативные препятствия остаются существенными для мультимодальных перевозок.

Были предложения о внедрении единого транспортного документа на территории ЕС. В 2009 году было произведено крупное исследование, финансируемое ЕС, по созданию единого транспортного документа для перевозки грузов несколькими видами транспорта. Оно было основано на обширных исследованиях и консультациях с заинтересованными сторонами.

В результате исследования был сделан следующий вывод: любая попытка создания единого транспортного документа на уровне ЕС должна, прежде всего, сосредоточиться на определении ответственности перевозчика, нежели на решении вопросов о едином транспортном документе и электронном документообороте.

Для этого необходимо между странами-членами ЕС подписать новое соглашение. В предлагаемом новом Соглашении следует определить модифицированный единообразный режим ответственности и единые, обязательные правила для участников мультимодальной перевозки. Соглашение также должно позволить бумажные документы заменить электронными документами.

Согласно выводам, сделанным в исследовании, после того, как вопросы ответственности разрешаться, единый транспортный документ будет добровольной моделью, применимой для перевозок как в пределах ЕС, так в равной степени (в долгосрочной перспективе) для перевозок, исходящих или входящих в ЕС. Единый транспортный документ может быть составлен в двух

различных видах: оборотный и необоротный, потому что различные функции этих двух видов документов не позволят создать единую модель<sup>69</sup>.

В заключение мы можем констатировать, что для полного функционирования единого мультимодального электронного транспортного документа, необходимо создание эффективной мультимодальной электронной фрахтовой системы, которая бы связывала интермодальные сети с внутренними сетями государств. Единый транспортный документ должен содержать в себе всю необходимую информацию, которая была бы приемлема и по законодательству различных государств, и одновременно являлась бы неотъемлемой частью мультимодальной электронной фрахтовой системы.

Правовые и нормативные препятствия огромны. Без осуществления каких-либо ультимативных действий для развитого электронной фрахтовой системы, путь по ее внедрению может затянуться надолго. Возможен также альтернативный поэтапный подход, согласно которому документы будут постепенно переводиться в электронный формат и начать можно с унимодальных документов, затем распространив эту инициативу на другие режимы.

Разрешение данных проблем видится в совершенствовании документооборота при перевозках на различных видах транспорта. Так, например, на морском транспорте – это минимизация использования традиционных, а сейчас уже зачастую устаревших оборотных коносаментов (ордерные и на предъявителя), даже если грузы реализуются только по прибытии в пункт назначения. В этих условиях необоротная морская накладная является эффективной заменой оборотного коносамента. Кроме того, ее использование помогает избежать перегруженности портов и возможных дополнительных издержек и рисков для грузов в портах назначения, куда грузы зачастую прибывают намного раньше документов. В настоящее время в ряде крупных портов обсуждается вопрос о возможности наложения штрафов на виновных лиц в тех случаях, когда выдача грузов задерживается ввиду

---

<sup>69</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV:l24089>

позднего прибытия документов, с тем чтобы решить проблему перегруженности портов<sup>70</sup>.

Второй задачей совершенствования документооборота будет внедрение системы электронного документооборота. Здесь можно выделить систему ООН - ЭДИФАКТ (Электронный обмен данными в управлении, торговле и на транспорте Организации Объединенных Наций). Система была разработана в качестве международного стандарта, по которому оформляются и передаются между самостоятельными компьютерными информационными системами сообщения ЭОД (электронного обмена данными). Важно придать электронным документам статус, более близкий к статусу традиционных бумажных документов, которые они призваны заменить. Применение систем ЭОД и ЭДИФАКТ порождает существенную проблему: электронное сообщение не может иметь юридической характеристики «обращаемости», которая в настоящее время связана лишь с физическим обладанием бумажным документом. Поэтому любое изменение в использовании документа, которое позволяет устранить функцию обращаемости, упрощает переход от обмена данными на бумаге к ЭОД.

Таким образом, в настоящее время оформление мультимодальной перевозки осуществляется на основании набора документов, имеющих различное юридическое значение, и влекущих различные основания и размеры ответственности (например, авиационная накладная, авто накладная, коносамент и т.д.). Это тормозит развитие международного сотрудничества и кооперации в области международных мультимодальных перевозок.

Поэтому внедрение Единого транспортного мультимодального документа в мультимодальную электронную фрахтовую систему, которая бы связывала внутренние транспортные сети различных государств, является необходимым шагом на пути модернизации мультимодального сообщения.

---

<sup>70</sup> Рекомендация N 12/Rev.1 Европейской экономической комиссии ООН «Меры по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов» (ECE/trade/190; trade/WP.4/INF.123) (Принята в г. Женеве в июле 1993 года Рабочей группой по упрощению процедур международной торговли)[Электронный ресурс]// URL: СПС Консультанкт-Плюс.

### 3.3 Ответственность оператора мультимодальной перевозки

Ответственность оператора при осуществлении мультимодальных перевозок, пожалуй, наиболее важный элемент в юридической структуре мультимодальных перевозок и отражает саму концепцию мультимодальных перевозок. Длительные переговоры привели к разработке в статьях Конвенции ООН 1980 года основных положений об ответственности мультимодального оператора. По условиям ст. 2 Конвенции ООН 1980 г. она применяется ко всем договорам мультимодальной перевозки из одного места в другое, которые расположены в двух государствах, если: а) указанное в договоре смешанной перевозки место, в котором груз принимается оператором смешанной перевозки в свое ведение, находится в одном из Договаривающихся государств; или б) указанное в договоре смешанной перевозки место доставки груза оператором смешанной перевозки находится в одном из Договаривающихся государств.<sup>71</sup> Ответственность оператора мультимодальной перевозки (ОМП) за утрату или повреждение груза, а также задержки в доставке основывается на принципе «презумпции вины». Это означает, что ОМП несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, если только оператор смешанной перевозки не докажет, что он, его служащие или агенты или любое другое лицо, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий (ч. 1 ст. 16 Конвенции ООН 1980 г.). Ключевым вопросом в контексте установления ответственности оператора за утрату, повреждение или задержку груза - это выбор между —единой и —сетевой системой ответственности. В соответствии с единой системой ответственности одинаковый режим ответственности ОМП применяется ко всей

---

<sup>71</sup> Левиков, Г. А. Оператор смешанной перевозки грузов / Г. А. Левиков // Бюллетень транспортной информации. - 1998. - № 8-9. - С. 21-24.

мультимодальной перевозке, независимо от стадии, на которой утрата, повреждение или задержка доставки груза произошли. При сетевой системе ответственности ответственность ОМП зависит от локализации ущерба, т.е. от того на какой стадии перевозки и на каком виде транспорта произошло причинение ущерба, определяется на основании международных Конвенций или национального закона, применимого к определенным видам транспорта, на котором причинен ущерб. Конвенция ООН 1980 г. предусматривает единую систему ответственности оператора за локализованный и не локализованный ущерб (ст. 16 Конвенции ООН 1980 г.), за исключением случаев, когда ущерб был локализован на определенном этапе мультимодальной перевозки, в отношении которого подлежит применению международная конвенция или императивная норма национального права, предусматривающая более высокий предел ответственности оператора за такую утрату или повреждение (ст. 19 Конвенции ООН 1980 г.). Этот подход, известен как «модифицированная сетевая ответственность». Период ответственности оператора - это период с момента принятия груза в свое ведение до момента выдачи груза. ОМП также несет ответственности за действия и упущения своих служащих или агентов, либо любое другое лицо, услугами которого он пользуется для исполнения договора (ст. 15 Конвенции ООН 1980 г.). ОМП несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, его ответственность ограничивается суммой, не превышающей 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Ограничение ответственности оператора за ущерб, являющийся результатом задержки в доставке, ограничивается суммой, равной сумме, в два с половиной раза превышающей провозные платежи, подлежащие уплате за задержанный доставкой груз, но не превышающих общей суммы провозных платежей, подлежащих уплате в соответствии с договором (п. 4 ст. 18 Конвенции ООН 1980 г.). ОМП, однако, не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что утрата,



повреждение или задержка в доставке явились результатом действий или упущений оператора смешанной перевозки, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку в доставке, либо безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержку в доставке, либо безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки в доставке(ст. 21 Конвенции ООН 1980 г.). По аналогии с Конвенцией ООН 1980 г., ответственность оператора в рамках Правил ЮНКТАД/МТП также основана на принципе презумпции вины. Так, ОМП несет ответственность за утрату, повреждение или задержку в доставке груза, если обстоятельства, которые привели к утрате, повреждению или задержке в доставке произошли, когда товары были в его распоряжении, если не докажет, что он сам, его служащие или агенты или любого другое лицо, чьими услугами он воспользовался для исполнения договора, не допустили никаких ошибок или небрежностей, которые бы причинили или способствовали причинению убытка, повреждения или задержки в доставке груза (п. 5.1 Правил). Хотя основания ответственности оператора в соответствии с Правилами аналогичны основаниям ответственности, предусмотренными в Конвенции ООН 1980 г., существуют значительные различия между ними: Во-первых, в отличие от Конвенции ООН 1980 г. согласно п. 5.1 Правил ОМП не будет нести ответственность за ущерб, причиненный задержкой в доставке, если только грузоотправитель не сделал заявления о заинтересованности в своевременной доставке, которое было принято ОМП. Во-вторых, если мультимодальная перевозка включают в себя перевозку морским или внутренневодным транспортом, ОМП не будет нести ответственность за утрату, повреждение или задержку в доставке в отношении грузов, перемещаемых морским или внутренневодным транспортом, если утрата, повреждение или задержка в ходе таких перевозок была вызвана:

- действиями, небрежностью или навигационными ошибками в управлении судном, допущенными капитаном, лоцманом или служащими перевозчика;

- в результате пожара, если только он не был вызван фактическими ошибками или умыслом перевозчика (п. 5.4 Правил).

Однако, если подобные обстоятельства, повлекшие потери или повреждения произошли в результате немореходного состояния судна, ОМП должен доказать, что проявил должную внимательность при приготовлении судна к плаванию в начале пути. Кроме того, ОМП также несет ответственности за действия и упущения его служащих и агентов. Сумма ограничения ответственности ОМП, установленная Правилами в случае потери или повреждения груза, явно ниже, чем установлено в Конвенции ООН 1980 г. Так, согласно п. 6.1 Правил, если только характер и стоимость груза не были объявлены отправителем и включены в документ мультимодальной перевозки, ОМП несет ответственность за любую потерю или повреждение груза в сумме, не превышающей эквивалент 666.67 SDR (Специальное Право заимствования) за каждый пакет или единицу груза, или 2 SDR за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, что выше. Точно так же, как и в Конвенции ООН 1980 г. в Правилах предусмотрен более высокий лимит ответственности оператора в случае, если мультимодальная перевозка, согласно договору, включает перевозку морским или внутренневодным транспортом. В этом случае ответственность оператора ограничивается суммой, не превышающей 8.33SDR за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. Аналогично Конвенции ООН 1980 г., конкретные положения об ограничении ответственности оператора применяются при локализованном ущербе.

Правила также устанавливают, что ОМП не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что задержка, повреждение или утрата, явились результатом действий или упущений оператора, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку в доставке,

либо безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки (п. 7 Правил). Согласно мультимодальному коносаменту оператор выпускает один документ на весь период перевозки груза «от двери до двери» с единой системой ответственности. Единая система ответственности определяется условиями мультимодального коносамента. Так, на основании п. 8.3 коносамента ФИАТА «ответственность оператора за какую-либо утрату или повреждение груза ни в коем случае не должна и не будет превышать сумму, эквивалентную 666,67 расчетных единицы (SDR) (специальное право заимствования) на упаковку или место груза или 2 расчетные единицы (SDR) за один килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, что выше. При выдаче мультимодального коносамента оператор является ответственным за доставку грузов грузополучателю в конечный пункт назначения, тем самым, он ответственен за перевозчиков и третьих лиц, которых привлекает для исполнения своей функции на всем протяжении пути, в размере не более упомянутом выше. В то же время, фактический перевозчик, допустивший повреждение или утрату груза, будет нести ответственность перед оператором на основании выданного им документа, а значит с применением специального международного или национального правового регулирования исполняемого им вида перевозки. Согласно мультимодальному коносаменту ответственность оператора аналогична ответственности морского перевозчика по Правилам Гаага-Висби. Что касается перевозок на других видах транспорта, то согласно конвенциям, регулирующим эти перевозки, ответственность будет иной: - КДПГ/CMR: размер возмещения перевозчика не может превышать 8,33 расчетных единиц за килограмм недостающего веса брутто. - КОТИФ: возмещение не должно превышать 17 расчетных единиц за каждый недостающий килограмм массы брутто. - Монреальская конвенция: ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования за килограмм. Таким образом, ответственность мультимодального перевозчика

согласно не вступившей в силу Конвенции ООН 1980 г. (920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за один килограмм) выше, нежели во всех иных международных транспортных конвенциях. Видимо это обстоятельство и явилось главным в упорном отказе многих «морских» стран в ратификации Конвенции. Оператор мультимодальных перевозок будет нести ответственность иную, чем предусмотрено в правилах, которые применяются к фактическим перевозчикам на различных видах транспорта, за исключением морского перевозчика. Например, если контейнер уронили за борт, ответственность перевозчика определяется в соответствии с Гаагскими/Гаага-Висбийскими Правилами, а если контейнер поврежден в ДТП, ответственность определяется в соответствии с Конвенцией КДПГ/CMR. Иными словами, если контейнер с грузом утерян или поврежден во время морской перевозки, ответственность перевозчика по коносаменту такая же, как по мультимодальному коносаменту, а если утрата или повреждение происходят во время дорожной перевозки, ответственность перевозчика по CMR накладной значительно ниже, чем по мультимодальному коносаменту. В итоге оператор вынужден будет покрыть ущерб грузовладельцу в большем размере, чем сможет получить сам от фактического перевозчика. Причина такого расхождения заключается в том, что до сих пор нет единого международного правового регулирования мультимодальных перевозок, а значит, нет и единых правил оформления транспортных мультимодальных документов.

Мультимодальная перевозка означает перевозку груза от двери до двери и каждый участок перевозки, осуществляемый определенным видом транспорта, оформляется выдачей фактическим перевозчиком накладной или коносамента. Таким образом, в случае, если возможно точно установить, когда, в каком месте и на каком виде транспорта произошло повреждение, утрата или задержка груза, применяется так называемая сетевая норма ответственности, то есть ответственность оператора определяется так, как если бы он заключил

отдельный договор на соответствующий этап перевозки на определенном виде транспорта.<sup>72</sup>

Таким образом, до настоящего времени отсутствует единообразный правовой режим, регулирующий мультимодальные перевозки. Конвенция ООН 1980 года не вступила в силу, Правила не имеют силы закона. В связи с чем, была разработана и принята Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» (далее - Роттердамские правила). Роттердамские правила призваны установить новый режим ответственности перевозчика путем модификации системы сетевой ответственности и представляют собой определенную альтернативную возможность для участников мультимодальной перевозки получить и использовать предсказуемую систему ответственности, предусмотренную в данных Правилах. Следует отметить, что Роттердамские Правила являются, прежде всего, морской конвенцией, а затем уже мультимодальной. Поэтому любое государство, желающее присоединиться к новой Конвенции, должно будет денонсировать другие морские конвенции, стороной которых оно является, т.е. Гаагские, Гаагско-Висбийские или Гамбургские правила, прежде чем ратификация Роттердамских правил вступит в силу. Что касается ответственности перевозчика за утрату, ущерб или задержки в доставке при осуществлении мультимодальных грузоперевозок, нет единого обязательного режима ответственности ни на международном уровне, ни на европейском уровне. Вместо различных правил об ответственности на основании международных унимодальных конвенций, устанавливающих разные обязательные режимы ответственности в зависимости от вида транспорта (некоторые из них регулируют до определенной степени ответственность перевозчика при осуществлении смешанных перевозок), существует также национальный режим ответственности за перевозку по законодательству стран-членов ЕС (что привело к появлению национальных прецедентов),

---

<sup>72</sup> Морозов, С. Ю. Направленность организационных транспортных договоров / С. Ю. Морозов, О. С. Юренкова. // Право и государство: проблемы теории и практики. - 2010. - № 2 (7). - С. 127–136.

региональные соглашения (Андское Сообщество, МЕРКОСУР и АСЕАН) и договорные соглашения. Сетевая система ответственности, используемая в международной перевозке грузов, является традиционной. Под сетевой системой ответственности понимается система, по которой стороны, выполняющие отдельные сегменты перевозки, несут разную ответственность в зависимости от выполняемого сегмента перевозки и вида транспорта. Если грузоотправитель отправляет свой груз с помощью комбинации видов транспорта, он должен заключить контракт отдельно с каждой из компаний-перевозчиков. Каждый из договоров, заключенный грузоотправителем будет содержать положения, касающиеся ответственности, принятой на себя перевозчиком или поставщиком услуг. В случае утраты или повреждения груза, грузополучатель, должен предъявлять требования к перевозчику, допустившему утрату или повреждение. Если грузополучатель не сможет доказать, на каком участке пути произошли утрата или повреждение груза, он, возможно, вообще может не получить никакого возмещения. Таким образом, грузовладелец при перевозке груза несколькими видами транспорта никогда не знает точно, какую сумму возмещения он имеет право требовать от перевозчика в случае повреждении груза во время перевозки.

В отсутствие единой системы ответственности при осуществлении мультимодальных перевозок, ответственность за каждый этап доставки определяется соответствующими унимодальными Конвенциями или национальным законодательством, которые содержит различные подходы к вопросам ответственности. Таким образом, ответственность оператора мультимодальной перевозки за утрату или повреждение товара может отличаться в зависимости от того, на какой стадии перевозки возник ущерб. Проблема становится еще более сложной, если утрата или повреждение не могут быть локализованы или происходили постепенно в течение всего процесса перевозки. Поэтому наличие единообразного международного закона стало бы предпочтительным, простым и эффективным способом решения

проблемы, в том числе и с точки зрения установления единого режима ответственности, действующего на глобальном уровне.

## **Заключение**

В настоящей работе была проведена современная оценка правовых концепций в области мультимодальных перевозок грузов. В нашу эпоху становится все меньше препятствий на пути свободного перемещения грузов между странами, и транснациональная коммерческая активность стала крайне важной для национальных экономик. Правительственные инициативы призваны устранить торговые несоответствия путем заключения двусторонних и многосторонних торговых соглашений, обеспечивающих возможность достижения долгосрочной экономической стабильности. Инновации в сфере транспортной деятельности сделали возможным увеличение коммерческой активности, особенно это связано с активацией мультимодальных перевозок. Контейнеризация явилась тем фактором, который позволил осуществлять перевозку между пунктами отправления и назначения одним блоком на различных видах транспорта, что повлекло существенное сокращение транзитного времени и транспортных затрат. Мультимодальные перевозки используют преимущества, присущие каждому транспортному режиму.

Перевозчики расширяют спектр оказываемых услуг за счет сочетания в мультимодальном сообщении различных транспортных средств, обеспечивая доставку груза от пункта отправления до пункта назначения. В связи с чем, перевозчики, услуги которых исторически были ограничены одним видом транспорта, превращаются в крупные мультимодальные компании за счет создания развернутой филиальной сети или на основании договорных соглашений с агентскими компаниями.

Мультимодальные транспортные перевозки сопряжены с многочисленными проблемами, например, с определением законодательства, которое должно применяться к конкретной транспортной операции в тех случаях, когда используется несколько видов транспорта, охватываемых различными режимами гражданской ответственности. Даже операторам



перевозок не всегда известно, какой режим ответственности применяется к производимым ими операциям.

Данная ситуация усугубляется, если перевозка является международной, особенно осуществляемой по направлению в страны и регионы, где не существует четкого законодательства в данной области, либо из этих стран и регионов. Представляется, что неопределенность в отношении применимых правовых положений в этих случаях обуславливает повышение цен на перевозки в результате уплаты более высоких страховых взносов.

Компании, осуществляющие перевозки крупных объемов грузов, сталкиваются в данной связи, как правило, с немногочисленными проблемами, поскольку они в состоянии навязать собственные общие условия небольшому числу избранных перевозчиков, с которыми они работают, в зависимости от вида транспорта и района доставки груза.

Менее крупным компаниям весьма часто приходится соглашаться с применением не удовлетворяющих их условий в отношении заключаемых ими договоров перевозки.

Поэтому наличие единообразного международного закона стало бы предпочтительным, простым и эффективным способом решения проблемы, в том числе и с точки зрения установления единого режима ответственности, действующего на глобальном уровне.

Поскольку мультимодальные перевозки все чаще осуществляются с использованием контейнеров, доказать, на каком отрезке перевозки имели место повреждения груза, крайне трудно. Вопрос об ответственности за нелокализованную потерю груза до сих пор не решен на международном уровне.

С одной стороны, каждый оператор перевозки заинтересован в том, чтобы потеря груза произошла в процессе транспортной операции, в отношении которой может быть применен наименьший предел ответственности, а грузоотправитель - в том, чтобы она произошла на том отрезке, в отношении которого применяется наиболее высокий предел

ответственности. Это может привести к продолжительным судебным разбирательствам.

В работе отмечено, что хотя ответственность перевозчика в значительной степени регулируется обязательными правилами, изложенными в конвенциях, касающихся различных видов транспорта, существуют периоды времени, в течение которого на грузы, транспортируемые в рамках мультимодальной перевозки, не распространяется обязательный режим. Наличие этих пробелов в режимах ответственности может иметь серьезные негативные последствия, поскольку, потеря или повреждение груза в большинстве случаев имеют место не в процессе фактической перевозки, а во время осуществления операций, связанных с транспортировкой, до или после транспортной операции. В данном случае будет применяться национальный режим ответственности оператора.

Национальные правовые системы, регулирующие вопросы ответственности начально-конечных операторов, весьма различаются с точки зрения, как их источника, так и содержания. Различия касаются объема ответственности, бремени доказывания обстоятельств, сроков исковой давности.

В работе установлено, что существует настоятельная необходимость в новых усилиях по принятию единой конвенции о международных мультимодальных перевозках грузов. Единый правовой механизм необходим, поскольку отличающиеся друг от друга действующие международные конвенции и обязательное национальное законодательство не дают правовой гарантии участвующим в перевозке сторонам. Революционное развитие транспортной технологии, к сожалению, не повлекло за собой развитие законодательства, способного регулировать изменившиеся транспортные процессы. Контейнеризация и эволюция транспортных технологий явились толчком к тому, что сегодня особо востребованными стали именно мультимодальные перевозки. Действующие на различных видах транспорта правовые режимы уже не могут отвечать потребностям вновь создаваемой

транспортной индустрии, особенно это касается ограничения ответственности перевозчика. В связи с чем, требуется создание нового правового режима, регулирующего непосредственно мультимодальные перевозки.

Использование в рамках мультимодальной перевозки нескольких видов транспорта не редко приводит к конфликтам транспортных унимодальных конвенций при столкновении различных транспортных режимов, участвующих в мультимодальной перевозке. Данный конфликт конвенций приводит к проблемам определения ответственности операторов и перевозчиков за причинение вреда при осуществлении мультимодальной перевозки. Проблема синхронизации конвенций возникает потому, что сфера их применения в мультимодальных отношениях до сих пор четко не определена и является предметом как научных дискуссий, так и судебных разбирательств. Предлагается в целях устранения проблемы конфликта конвенций осуществить гармонизацию различных режимов перевозки и унификацию транспортного законодательства.

На национальном уровне в целях совершенствования системы мультимодальной перевозки в РФ необходимо:

- развитие правового поля государственной поддержки мультимодальных перевозок;
- законодательное определение статуса, пределов ответственности операторов мультимодальных перевозок, взаимной ответственности перевозчиков;
- совершенствование тарифной системы, стимулирующей развитие мультимодальных перевозок.

## Список использованной литературы и источников

### Нормативно-правовые акты:

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Гаага-Висбийские правила) (Заключена в г. Брюсселе 25.08.1924) (с изм. от 21.12.1979 г.) (Гаагские правила вступили в силу 02.06.1931 г., Висбийские правила вступили в силу 23.06.1977 г., Протокол 1979 г. вступил в силу 14.02.1984 г. Все три документа вступили в силу для Российской Федерации 29.07.1999 г.) // "Многосторонние международные соглашения о морском транспорте", М., 1983 г., 41 с.

2. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)(Заключена в г. Женеве 19.05.1956) (Вступила в силу для СССР 01.12.1983) [Электронный ресурс] / URL: СПС Консультант Плюс.

3. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) (Заключена в г. Гамбурге 31.03.1978) (вступила в силу 1 ноября 1992 г.) (Российская Федерация в настоящей Конвенции не участвует. // "Закон". - 2000. - № 6.

4. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г. ) [Электронный ресурс] / URL: СПС Консультант Плюс.

5. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Заключена в г. Женеве 24.05.1980 г.) // Международное частное право. Сборник документов. - М.: БЕК, 1997. С. 370 - 387.

6. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок(Заключена в г. Монреале 28.05.1999) [Электронный ресурс] / URL: СПС Консультант Плюс.

7. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов"

("Роттердамские правила") (Заключена в г. Нью-Йорке 11.12.2008) (Документ не вступил в силу. Российская федерация не участвует) // URL: [Электронный ресурс] СПС Консультант плюс.

8. Федеральный закон от 30.11.1994 № 51 -ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. 1994. - № 32.

9. Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. 1997. - № 12. - Ст. 1383.

10. Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» // СЗ РФ. 1999. - № 18. - Ст. 2207.

11. Федеральный закон от 07.03.2001 N 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2001. - № 11.- Ст. 1001.

12. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2002. - № 2. - Ст. 170.

13. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта» // СЗ РФ. 2007. - № 46. Ст. 5555.

14. Проект Закона РФ о смешанных (комбинированных) перевозках [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: [http://www.bpl.ru/Vlad134/oskr\\_pr.htm](http://www.bpl.ru/Vlad134/oskr_pr.htm)

15. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734 р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // СЗ РФ. - 2008. - № 50. - Ст. 5977.

16. Приказ МПС РФ от 18.06.2003 N 27 (ред. от 03.10.2011) "Об утверждении Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 23.06.2003 N 4816) [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.

17. Приказ Минтранса РФ от 28.06.2007 N 82 (ред. от 08.10.2008) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию

пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 27.09.2007 N 10186) [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: СПС "Консультант Плюс".

18. "Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом (утв. Минавтотрансом РСФСР 30.07.1971г.) (с изм. от 21.05.2007) [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: СПС "Консультант Плюс".

19. "Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении" (утв. МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24.04.1956) (с изм. от 30.11.2000) [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.

## **Литература**

20. Агарков, М. М. Избранные труды по гражданскому праву. В 2-х т. Т. I. / М. М. Агарков. - М.: Центр ЮрИнфоР, 2002. - 490 с.

21. Александров-Дольник, М. К. Грузовые перевозки разными видами транспорта (правовые вопросы) / М.К. Александров-Дольник, Ф.М. Лучанский. - М.: Юрид. лит, 1971. - 356 с.

22. Бутакова Н.А. Мультимодальный коносамент: проблема ответственности сторон // Гражданское право. 2014. № 2. С. 30-32.

23. Бутакова Н.А. Современные особенности развития мультимодальной перевозки грузов в международной торговле // Управленческое консультирование. 2015. № 10 (82). С. 32-39.

24. Брагинский, М. И. Договорное право. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. - М.: Статут. 2003. - 526 с.

25. Брагинский, М. И. Договорное право. Кн. 1: Общие положения / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. - М.: Статус, 2011. - 847 с.

26. Быков, А. Г. Основы автотранспортного права / А. Г. Быков, Д. А. Половинчик. - М., 1974. - 328 с.

27. Витрянский, В. В. Договор перевозки / В. В. Витрянский. - М.: Статут, 2001. - 489 с.
28. Витрянский В. В. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / В. В. Витрянский. - М.: Статут, 2003. - 320 с.
29. Егоров, Н. Д. Гражданско-правовое регулирование общественных отношений: единство и дифференциация / Н. Д. Егоров. - Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1988. - 176 с.
30. Иванов, Г. Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации / Г. Г. Иванов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Морские вести России, 2009. - 496 с.
31. Иоффе, О. С. Обязательственное право / О. С. Иоффе. - М.: Юрид. лит., 1975. - 880 с.
32. Кокин, А. С. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов / А. С. Кокин, Г. А. Левиков. - М: Инфотропик Медиа, 2011. - 576 с.
33. Красавчиков, О. А. Категории науки гражданского права. Избранные труды. В 2 т. Т. 1. / О. А. Красавчиков. - М.: Статут, 2005. - 492 с.
34. Красавчиков, О. А. Категории науки гражданского права. Избранные труды. В 2 т. Т. 2. / О. А. Красавчиков. М.: Статут, 2005. - 494 с.
35. Левиков, Г. А. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции) / Г. А. Левиков, В. В. Тарабанько. - М.: Транслит, 2008. - 319 с.
36. Милославская, С. В. Мультимодальные и интермодальные перевозки: учеб.пособие для студентов трансп. вузов / С. В. Милославская, К. И. Плужников. - М.: РосКонсульт, 2001. - 364 с.
37. Морозов, С. Ю. Система транспортных организационных договоров / С. Ю. Морозов. - М.: Норма, 2011. - 352 с.
38. Остроумов Н.Н. Правовой режим международных воздушных перевозок: монография. М.: Статут, 2015. 396 с.
39. Пугинский, Б. И. Теория и практика договорного регулирования / Б. И. Пугинский. - М.: Зерцало-М, 2008. - 213 с.

40. Садиков, О. Н. Правовое регулирование международных перевозок / О. Н. Садиков. - М.: Юрид. лит, 1981. - 286 с.
41. Смирнов, В. Т. Грузовые перевозки в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении / В. Т. Смирнов. - М.: Юрид. лит, 1981. - 112 с.
42. Абова, Т. Е. Правовое регулирование перевозки: проблемы и пробелы /Т. Е. Абова // Закон. 2008. - № 6. - С. 7-16.
43. Антолович, Р. Тенденции развития и будущность интермодальных перевозок в России / Р. Антолович // Транспортное право. 1999. - № 2. - С. 10-11.
44. Балалаев, А. С. Пути повышения эффективности взаимодействия железнодорожного и морского транспорта / А .А. Балалаев, П. В. Куренков // Экономика железных дорог. - 2010. - № 10. - С. 72-82.
45. Бобровская, Л. Н. Ответственность перевозчика за несохранность груза при железнодорожных перевозках / Л. Н. Бобровская. // Транспортное право. - 2012. № 1. - С. 2 - 5.
46. Витрянский, В. В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки / В. В. Витрянский // Хозяйство и право. - 2001. - № 1. - С. 60-74.
47. Выгодянский, А. В. Ответственность воздушного перевозчика по договору воздушной перевозки пассажиров и грузов / А. В. Выгодянский. // Юрист. - 2009. № 10. - С. 59 - 67.
48. Гагарский, Э. А. Опыт коммерческо-правового оформления прямых смешанных перевозок во внутреннем и международном сообщениях / Э. А. Гагарский // Бюллетень транспортной информации. - 2001. - № 10. - С. 8-12.
49. Гришина, С. Л. Правовое регулирование отношений с участием автомобильного транспорта в прямых смешанных грузоперевозках / С. Л. Гришина // Транспортное право. - 2011. - N 3. - С. 2-3.



50. Голубчик, А. М. Смешанная перевозка: теория и практика документооборота / А. М. Голубчик. // Международные банковские операции. - 2012. - № 2. - С. 38 - 49.

51. Землянский, П. Л. Сущность и классификация смешанных перевозок / П. Л. Землянский // Транспортное право. - 2004. - № 3. - С. 25-30.

52. Левиков, Г. А. Оператор смешанной перевозки грузов / Г. А. Левиков // Бюллетень транспортной информации. - 1998. - № 8-9. - С. 21-24.

53. Морозов, С. Ю. Направленность организационных транспортных договоров / С. Ю. Морозов, О. С. Юренкова. // Право и государство: проблемы теории и практики. - 2010. - № 2 (7). - С. 127–136.

54. Рапопорт, Я. И. О правовой природе грузовых перевозок в прямом и прямом смешанном сообщении / Я. И. Рапопорт. // Научные записки Донецкого института советской торговли. - Донецк, 1960. - Вып. X (XII). - С. 260 - 261.

### **Информационно-аналитические источники**

55. Ершов, В. А. Международные грузоперевозки: справочник для импортеров и экспортеров [Электронный ресурс] / В.А. Ершов. - М.: ГроссМедиа; РОСБУХ, 2009. // Режим доступа: СПС КонсультантПлюс.

56. Куликова, О. В. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации / О. В. Куликова, А. С. Алихаджаева, И. В. Свечникова // Режим доступа: СПС Консультант Плюс.

57. Доклад рабочей группы по интермодальным перевозкам логистике о работе ее пятьдесят первой сессии (Женева, 19-20 марта 2009 года) Европейская экономическая комиссия ООН, Комитет по внутреннему транспорту, параграфы 37-40 [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: ECE/TRANS/WP.24/123

58. Терминология комбинированных перевозок [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: [http://www.bpl.ru/sb\\_pr/tct.htm](http://www.bpl.ru/sb_pr/tct.htm)