Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
при ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

На правах рукописи

Бутакова Надежда Александровна

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРЯМОЙ СМЕШАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Специальность 12.00.03 – Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право

диссертация на соискание ученой степени
доктора юридических наук

Москва – 2019

Введение……3
Глава 1. Правовые основы перевозок грузов в прямом смешанном сообщении
1.1 Прямая смешанная перевозка грузов как вид предпринимательской деятельности……..25
1.2 Роль российского материального права, коллизионных норм, проблемы их гармонизации в регулировании прямой смешанной перевозки грузов ……....47
1.3 Эволюция системы международной унификации режима международной прямой смешанной перевозки грузов……70
1.4 Проблематика применения унимодальных транспортных конвенций при регулировании международной прямой смешанной перевозки грузов……78

Глава 2. Договорное регулирование прямой смешанной перевозки грузов
2.1 Договор как правовое средство регулирования прямой смешанной перевозки грузов ……..……..…144
2.2 Организационные начала в договоре прямой смешанной перевозки грузов……168
2.3 Правовая конструкция договора прямой смешанной перевозки грузов 184

Глава 3. Правовая характеристика и особенности договора прямой смешанной перевозки грузов
3.1 Оператор прямой смешанной перевозки как сторона договора……..208
3.2 Форма и способы заключения договора прямой смешанной перевозки грузов. Электронный документооборот ……...……....220
3.3 Договор прямой смешанной перевозки грузов в системе транспортных договоров …. ….....…….....256
Глава 4. Правовые последствия неисполнения или ненадлежащего исполнения договора прямой смешанной перевозки грузов
4.1 Ответственность оператора прямой смешанной перевозки грузов……306
4.2 Условия (пределы) применения ответственности оператора международной прямой смешанной перевозки грузов на основании унимодальных транспортных конвенций…….....……..319
4.3 Ответственность перевозчика международной прямой смешанной перевозки грузов на основании унимодальных транспортных конвенций…….……389
4.4 Ответственность перевозчика прямой смешанной перевозки грузов по российскому законодательству……..…….…..436
Заключение……..469
Библиографический список……473

Введение

Актуальность темы исследования. Укрепление международных связей между различными странами обуславливает необходимость совершенствования транспортных сообщений, соединяющих эти страны. Транспорт представляет собой важнейший, связующий элемент современной мировой экономики, поскольку обеспечивает перемещение грузов практически в любую точку земного шара. Перевозки грузов в смешанном сообщении или мультимодальные перевозки - это наиболее сложный и один из стратегически важных видов транспортной деятельности. Роль прямых смешанных перевозок грузов в международной торговле определяется их участием в повышении эффективности внешнеэкономических связей и в овладении многими участниками экономических отношений новыми рынками сбыта. Современные международные прямые смешанные перевозки грузов представляют собой большую промышленно-торгово-транспортную систему, обеспечивающую международный товарообмен и сотрудничество.

С внедрением новых транспортных технологий повысилась производительность погрузочно-разгрузочных работ, а, следовательно, значительно 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. Однако, для должного функционирования подобных систем необходимы значительные капитальные вложения в развитие инфраструктуры и надлежащее правовое регулирование, которое способствовало бы привлечению в эту сферу экономики инвестиций.

В России существует мощная транспортная инфраструктура, способная обслуживать как внутрироссийские, так и международные грузопотоки на должном уровне, хотя она и нуждается в основательной модернизации.

Трудности планирования и финансового обеспечения имеющейся инфраструктуры, а также проблемы управленческого и эксплуатационного характера приводят к снижению эффективности работы транспортной сети. Из-за снижения качества предоставляемых услуг грузы уходят на зарубежные транспортные коммуникации. Эффективная организация прямых смешанных перевозок грузов является главным условием привлечения на наши транспортные коммуникации транзитных грузов евроазиатского направления.

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

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

Актуальность тематики диссертационного исследования определяется еще и тем, что до сих пор нет ни одного унифицированного международного акта, а в России нет специального национального закона, регулирующего прямые смешанные перевозки грузов. Но даже если такой закон будет принят в обозримом будущем, это нисколько не умалит актуальности исследования,

а, скорее, наоборот, она возрастёт, поскольку работа предполагает детальный комплексный анализ международно-правового режима прямых смешанных перевозок грузов в свете российской цивилистической доктрины, равно как и правовой науки ведущих зарубежных государств. Проведённое исследование по теме диссертации должно стать научной и теоретической основой совершенствования российской законотворческой и правоприменительной практики в области мультимодальных отношений, чем и определяется ее значимость для науки гражданского и предпринимательского права.

Как международное, так и внутреннее российское транспортное законодательство, регулирующее перевозки на различных видах транспорта, во многом требует переосмысления и серьёзной модернизации, поскольку отличается несовершенством, несогласованностью и противоречивостью многих норм. Это зачатую порождает неопределённость в правах перевозчиков и грузовладельцев при осуществлении прямых смешанных перевозок грузов, особенно в области установления размера ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, что нередко приводит к возникновению споров. Поэтому исследование природы договора прямой смешанной перевозки грузов является актуальным не только с теоретической, но и с практической точки зрения.

Чрезвычайную актуальность обнаруживает критический анализ зарубежного и прежде всего европейского опыта правового регулирования прямых смешанных перевозок грузов, который способствует устранению разногласий между российским и зарубежным законодательством, способствует унификации судебной практики в области прямых смешанных перевозок грузов. Изучение этого опыта служит злободневной цели сближения и гармонизации принципиальных положений международного и российского права.

Степень научной разработанности темы исследования. Несмотря на то, что обсуждение проблем прямых смешанных 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 прямых смешанных перевозок грузов касались не правового, а логистического подхода к изучению проблемы.

Большое внимание правовому режиму прямых смешанных перевозок грузов в отечественной литературе уделяет Т. Е Абова, М.К. Александров-Дольник, М. И. Брагинский, В. В. Витрянский, В. Н. Гречуха, В. А. Егиазаров, П. В. Куренков, Г. А. Левиков, С. Ю. Морозов, Т. Н. Нешатаева, О. Н. Садиков, В. Т. Смирнов, Н. А. Троицкая. В вопросах исследования особенностей правового регулирования международных мультимодальных перевозок использовалась зарубежная литература таких авторов, как Б. Соера, П. Багдена, М. Гунер-Озбека, К. Хаака, М. Хоек, М. Стурлея и других. Изучению отдельных аспектов мультимодальных перевозок грузов посвящены несколько диссертационных работ, в частности, исследования: Н. Н. Остроумова «Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок», З. М. Стасюк «Правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении с использованием морских паромных переправ, В. В. Тюпа «Договор перевозки в прямом смешанном сообщении: теоретический и практический аспекты», Н. Н. Тютриной «Транспортные обязательства».

Современный правовой режим международных прямых смешанных перевозок не достаточно исследован в России. В существующих работах российских и зарубежных авторов, посвящённых договору международной прямой смешанной перевозки грузов, нет общего видения проблемы формирования института прямой смешанной перевозки, его структуры и места в системе других транспортных договоров.

В целом, отсутствует единый концептуальный подход к решению вопросов развития и совершенствования правового регулирования прямых смешанных перевозок грузов. Отсутствует научный сравнительно-правовой анализ и принципиальная оценка международно-правовой унификации регулирования современного правового режима международных прямых смешанных перевозок.

В связи с этим возникла объективная необходимость в обобщении и научной систематизации разрозненных исследований и выводов, объединении их в единую теоретическую концепцию модернизации и унификации правового режима международных прямых смешанных перевозок.

Объектом диссертационного исследования являются правоотношения, возникающие при осуществлении прямых смешанных перевозок грузов. Основой этих правоотношений, является договор прямой смешанной перевозки грузов. В связи с этим основным объектом диссертационного исследования является комплекс гражданско-правовых отношений сторон этого договора.

Предметом исследования являются транспортные договоры, отечественное и зарубежное законодательство, условия договора перевозки, определяющие правовой режим прямых смешанных перевозок грузов, а также судебная практика и доктринальные источники в этой сфере.

Цель исследования состоит в разрешении наиболее широкого круга теоретических и практических проблем, возникающих в связи с осуществлением прямых смешанных перевозок грузов, в формировании на основании полученных результатов теоретической концепции модернизации и унификации законодательства в сфере прямых смешанных перевозок грузов и обосновании ее практического применения.

Достижение данной цели осуществлялось посредством решения следующих основных задач:

- показать становление и развитие прямых смешанных перевозок грузов, исследовать их предпринимательские свойства;

- исследовать отечественное законодательство, международные транспортные конвенции в области регулирования унимодальных перевозок на различных видах транспорта, распространяющих свое действие на прямые смешанные перевозки грузов;

- исследовать причины, тенденции и перспективы процесса международной унификации законодательства, регулирующего прямые смешанные перевозки, пути его регулятивного воздействия на поведение участников отношений по прямой смешанной перевозке грузов и их месте в международном и внутригосударственном праве;

- выявить специфику договора прямой смешанной перевозки грузов, характеризующую его правовую природу;

- исследовать порядок заключения договора прямой смешанной перевозки груза и раскрыть юридическое значение его формы;

- выявить особенности договорного регулирования прямых смешанных перевозок грузов;

- определить место договора прямой смешанной перевозки груза в современной системе транспортных договоров;

- рассмотреть договор прямой смешанной перевозки грузов на основании позиций российской и зарубежной доктрины, определить его характеристику и особенности, показать практику его применения;

- рассмотреть субъектный состав и проблемы ответственности оператора прямой смешанной перевозки груза за неисполнение (ненадлежащее) исполнение договора прямой смешанной перевозки груза;

- выработать рекомендации и предложения по совершенствованию действующего законодательства и правоприменительной практике в сфере прямых смешанных перевозок груза.

Методологическую основу исследования составляют как общенаучные методы познания, так и специальные научные методы, применяемые в области правовых исследований. В частности, при рассмотрении проблем регулирования прямых смешанных 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.

Эмпирическую базу исследования составили международные соглашения, российское гражданское законодательство в широком смысле, включая подзаконные нормативные акты, акты федеральных органов исполнительной власти. Использованы материалы практики Верховного Суда РФ, Высшего Арбитражного Суда РФ, судов общей юрисдикции, арбитражных судов, зарубежной судебной практики. Привлечены документы международных организаций, законодательные материалы СССР, зарубежных стран.

При написании настоящей работы автор активно использовал свой личный практический опыт, полученный в годы работы начальником договорного отдела ОАО «Северное морское пароходство», а также в период стажировки в Институте Морского права и транспорта университета г. Роттердам в мае-июне 2012 г. и в июне 2013 г.

Теоретической основой исследования являются труды следующих ученых: Т.Е. Абовой, М.К. Александрова-Дольника, С.С. Алексеева, Г.Б. Астановского, М.М. Богуславского, М.И. Брагинского, С.Н. Братуся, А.Г. Быкова, В.А. Вайпана, Н.В. Васева, В.В. Витрянского, Э.А. Гагарского, В.Н. Гречухи, А.М. Голубчика, Б.М. Гонгало, В.С. Грязнова, Л.Я. Даниловой, Г.К. Дмитриевой, В.В.Долинской, В.А. Егиазарова, Н.Ю. Ерпылевой, В.Ф. Зайцева, В.В. Залесского, П. Л. Землянского, О.Н. Зименковой, И.С. Зыкина,

Г.Г. Иванова, А.И. Иванчак, О.С. Йоффе, В.А. Кабатова, Е.В. Кабатовой, М.Ф. Казанцева, А.Г. Калпина, О.В. Карпеев, С.Ф. Кечекьяна, О.А. Красавчикова, П.В. Крашенинникова, Е.Б. Козловой,А. С. Кокина, Ю.М. Колосова, А.Ф. Котляренко, П. В. Куренкова, Д.К. Лабина, С.Н. Лебедева, Г. А. Левикова, Ю.И. Лейбо, Н.Ф. Лопатиной, Л.А. Лунца, Я.М. Магазинера, А.В. Малько, Г.К. Матвеева, Ю.А. Метелевой, Н.И. Матузова, А.Л. Маковского, С. В. Милославской, Д.А. Медведева, С.Ю. Морозова. В.А. Мусина, Е.О. Мухаева, Т.Н. Нешатаевой, И.Б. Новицкого, Л.А. Новоселовой, В.П. Овчинникова, В. А. Персианова, К.И. Плужникова, К.П. Победоносцева, И.А. Покровского, Ф.М. Полянского, Б. И. Пугинского, Я.И. Рапопорт, Ю. В. Романца, Г.П. Савичева, О.Н. Садикова, В.М. Сенчило, А.П. Сергеева, В.Л. Слесарева, В.Т. Смирнова, А.К. Стальгевича, Е.А. Суханова, Ю.К. Толстого, В. В. Тарабанько, Г.П. Толстопятенко, Н.А. Троицкой, Е.А. Флейшиц, Р.О. Халфиной, И.О. Хлестовой, К. В. Холопова, Л.И. Шевченко, Г.Ф. Шершеневича, В.Ф. Яковлева.

В зарубежной литературе проблемам правового регулирования международных прямых смешанных перевозок грузов уделяется весьма серьёзное внимание. К фундаментальным трудам относятся работы следующих авторов: Б. Соера «Перевозки грузов морским, дорожным и воздушным транспортом: унимодальные и мультимодальные перевозки в 21 веке», Д. Гласса «Транспортная экспедиция и мультимодальные перевозка», П. Багдена «Транзит грузов», М. Гунер-Озбека «Конвенция ООН о договорах полной или частичной морской перевозки грузов», К. Хаака «РО-РО перевозки по КДПГ», М. Хоек «Правовое регулирование мультимодальных перевозок», Х. Киндреда «Правила о мультимодальных перевозках», М. Стурлея «Транспортное право в 21 веке».

Научная новизна исследования. Настоящая диссертация представляет собой первое в современной отечественной правовой науке монографическое исследование, посвященное изучению вопросов правового регулирования прямых смешанных грузовых перевозок. Диссертация

является научно-квалификационной работой, в которой, на основании выполненных автором исследований, решена научная проблема, имеющая важное хозяйственное значение, разработаны теоретические положения, имеющие значение для науки гражданского и предпринимательского права. На основе научного анализа последних результатов международной унификации правового регулирования перевозок различными видами транспорта, развития российского и зарубежного законодательства, судебной практики, а также права зарубежных государств в этой области, автором разработана научная концепция модернизации, унификации и повышения эффективности правового регулирования прямых смешанных перевозок грузов.

Диссертация представляет собой первое комплексное исследование современного правового режима прямых смешанных перевозок грузов. В результате диссертационного исследования сформировано авторское системное понимание данного режима.

Впервые в российской юридической литературе в монографическом плане проводится всесторонний, глубокий научный анализ и оценка созданных в этой области правовых конструкций с учётом их практического применения. Раскрывается существо, преимущества и недостатки современного правового режима прямых смешанных перевозок грузов.

Выявляются новые тенденции в развитии гражданско-правового регулирования прямых смешанных перевозок грузов, стратегические цели и направления совершенствования российского законодательства, в том числе юридические, социально-экономические и политические предпосылки принятия в Российской Федерации закона, регулирующего прямые смешанные перевозки грузов на внутреннем рынке страны, содействовавшего унификации правового режима прямых смешанных перевозок грузов.

В этом контексте впервые в российской юридической науке всесторонне, комплексно и в обобщённом виде:

- выявлены юридические особенности договора международной прямой смешанной перевозки грузов, решаются проблемы формы и содержания договора;

- определено место договора прямой смешанной перевозки грузов в системе транспортных договоров;

- определена правовая конструкция договора прямой смешанной перевозки грузов, договор характеризуется как организационный договор смешанного типа;

- выявлены проблемы идентификации субъектов ответственности и порядка предъявления требований к ним;

- определены модели правового регулирования прямых смешанных перевозок грузов на основе международного и российского права;

- сформулированы коллизионные принципы применения норм международного и национального права при регулировании отношений из договора международной прямой смешанной перевозки грузов, очерчена сфера их действия в современных условиях.

В диссертационной работе на основе анализа юридической природы и содержания договора мультимодальной перевозки грузов, особенностей его правовой конструкции выявлены причины, препятствующие эффективной реализации прав и интересов сторон данного договора и развитию прямых смешанных перевозок грузов, как в России, так и международном сообщении. Выработаны предложения и рекомендации по совершенствованию действующего законодательства.

Научная новизна диссертации раскрывается и конкретизируется в теоретических положениях, практических выводах, выносимых на защиту.

Основные положения диссертационной работы, выносимые на защиту:

1. В диссертации прямая смешанная перевозка груза - это договорное отношение, которое включает в себя разнообразные услуги (перевозка, хранение, перевалка и др.), связанные с организацией процесса

перевозки груза двумя и более видами транспорта по единому документу. Все эти услуги связаны между собой, последовательны и от точного и своевременного выполнения каждой услуги зависит целостность и полнота выполнения всей перевозки. Такая перевозка представляет собой единый транспортный процесс. Поэтому прямую смешанную перевозку грузов следует рассматривать как комплексное правоотношение, а не набор отдельных услуг, формирующих цепочку различных правоотношений.

2. В диссертации доказано, что значимым признаком прямой смешанной перевозки груза является непрерывность и целостность процесса перевозки. При осуществлении прямой смешанной перевозки происходит такого рода организационное взаимодействие различных видов транспорта, экономической эффективности, которого не может достичь простое сочетание нескольких видов транспорта с оформлением отдельных договоров перевозки. Правовая конструкция прямой смешанной перевозки призвана обеспечить достижение единой предпринимательской цели разнородных участников перевозки – наиболее эффективную доставку груза из одного места в другое. Структура отношений по прямой смешанной перевозке представляет собой объективное объединение различных перевозочных процессов в структурно упорядоченное целостное единство, обладающее относительной самостоятельностью, устойчивостью и автономностью функционирования.

3. Правоотношения по прямой смешанной перевозке обладают структурным своеобразием и классифицируются как единое правоотношение, складывающееся из нескольких разновременно возникающих правоотношений. Первым по времени возникновения является правоотношение между сторонами договора – грузоотправителем и оператором прямой смешанной перевозки. Вторыми формируются правоотношения между оператором прямой смешанной перевозки и сторонами-субподрядчиками, которые фактически выполняют функции по прямой смешанной перевозке в порученной им части. Из названных

правоотношений первое является основным, вторые носят вспомогательный характер по отношению к основному. Любое из них является комплексным, т.е. состоящим из совокупности простых правоотношений /в содержание простого правоотношения входит одно правомочие и корреспондирующая ему обязанность/.

4. В диссертации обосновано, что регулирование и оформление прямой смешанной перевозки грузов осуществляется на основании гражданско-правового договора, который выступает в качестве единственного правового регулятора правоотношений по прямой смешанной перевозке грузов. Данный договор должен образовывать и координировать правовые связи между участниками договора прямой смешанной перевозки, определять их общие цели, основанные на общих интересах сторон, предмет и содержание договорных отношений, обеспечить защиту прав и законных интересов участников.

5. В диссертации выявлено, что договор прямой смешанной перевозки представляет собой пример организационного договора, так как в нем условие о предмете договора состоит из двух частей: конститутивной – основополагающей части, содержание которой составляет определяющее условие об организации перемещения груза из начального пункта маршрута в конечный и передачи груза получателю; функциональной, определяющей состав последующих действий, необходимых для достижения цели договора – доставки груза конечному получателю. Заключение договора прямой смешанной перевозки грузов подразумевает факт организации различных перевозочных процессов: своевременной подачи различных видов транспорта, разумное их сочетание, избежание простоев, слаженная деятельность по погрузке/выгрузке/перегрузке. Сделан вывод, что договор прямой смешанной перевозки грузов является организующим договором, а договоры, заключаемые во исполнение прямой смешанной перевозки, - организуемыми. Организационный элемент входит в структуру правоотношения по прямым смешанным перевозкам грузов, как регулятор

складывающихся в будущем имущественных правоотношений по фактическому осуществлению прямой смешанной перевозки грузов. Это означает, что договор прямой смешанной перевозки самостоятельно формирует систему транспортных договоров, связанных между собой.

6. В диссертации обосновано, что по своей правовой конструкции договор прямой смешанной перевозки грузов является консенсуальным, так как он основан на предварительном согласовании всех условий прямой смешанной перевозки грузов, видов транспорта, участвующих в прямой смешанной перевозке, мест перевалки и т.д., и заключается в момент достижения соглашения между грузоотправителем и оператором простой смешанной перевозки по всем существенным условиям до передачи груза к перевозке. В связи с чем, дата заключения договора прямой смешанной перевозки и дата фактической передачи груза к перевозке никогда не совпадут.

7. В диссертации обосновано, что по своей правовой природе договор прямой смешанной перевозки грузов является смешанным договором *SuiGeneris, означающий «уникальная правовая конструкция».* Перевозка является частью того набора услуг, который предлагается исполнить в рамках прямой смешанной перевозки грузов. Сделан вывод, что в обязательстве по прямой смешанной перевозке действия по приему, перегрузке, перевалке, хранению и выдаче груза имеют такое же значение, как и перевозка. Действия по перевозке не имеют приоритета над иными элементами содержания обязательства прямой смешанной перевозки грузов. Поэтому «перевозка», как элемент договора прямой смешанной перевозки груза, не поглощает другие элементы, связанные с началом и окончанием перевозки. Все элементы договора прямой смешанной перевозки груза являются юридически равными.

8. В диссертации разработана «добровольная» модель документа по оформлению прямых смешанных перевозок грузов. В данном документе должно быть отмечено, что документ является мультимодальным, указаны

основные данные о грузе, пути следования, грузоотправителе/грузополучателе, операторе перевозки, перевозчиках, участвующих в прямой смешанной перевозке, пунктах погрузки/выгрузки/перевалки, иную необходимую информацию. Так как модель документа является добровольной, согласие на его оформление должны дать все участники прямой смешанной перевозки.

9. В диссертации разработано понятие «Единый электронный транспортный мультимодальный документ». Единый электронный транспортный мультимодальный документ – это документ, который оформляется на всю прямую смешанную перевозку и является неотъемлемой частью мультимодальной электронной фрахтовой системы. Доказано, что необходимым условием применения Единого электронного транспортного мультимодального документа является его использование в мультимодальной электронной фрахтовой системе, которая бы связывала интермодальные и внутренние транспортные сети различных государств. Данная система предназначена для обеспечения легитимности электронного документооборота для всех участников прямой смешанной перевозки на всем протяжении пути.

10. В диссертации определен правовой статус оператора прямой смешанной перевозки грузов. «Оператор прямой смешанной перевозки» является многофункциональной категорией, поскольку оператор одновременно может действовать в качестве перевозчика, экспедитора и отправителя груза. Оператор прямой смешанной перевозки рассматривается как субъект права, в содержание обязанностей которого входит как организация и осуществление перевозки по договору, так и оказание дополнительных услуг, таких как хранение груза, перегрузка, перевалка и т.д. Оператор вступает в договорные отношения с субподрядчиками и фактическими перевозчиками, осуществляет расчеты с ними за выполненные работы и несет ответственность перед своим клиентом за груз на всем пути следования. Его основной задачей становится установление контроля над

грузом. Оператор характеризуется в качестве участника перевозки, принимающего на себя ответственность за соблюдение договорных обязательств, как в отношении фактических перевозчиков, так и в отношении грузоотправителя.

11. В диссертации обосновано, что юридическая ответственность оператора прямой смешанной перевозки за утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке регулируется двумя видами правовых режимов: Режим единой системы ответственности; Режим сетевой системы ответственности.

При единой системе ответственности одинаковый режим ответственности оператора применяется ко всей прямой смешанной перевозке, независимо от стадии, на которой произошли утрата, повреждение или задержка доставки груза.

При сетевой системе ответственности ответственность оператора зависит от локализации ущерба, т.е. от того на какой стадии перевозки и на каком виде транспорта произошло причинение ущерба, определяется на основании международных транспортных конвенций или национального законодательства, применимого к тому виду транспорта, на котором причинен ущерб.

Установлено, что в настоящее время ответственность оператора прямой смешанной перевозки за утрату или повреждение груза является сетевой и будет зависеть от того, на какой стадии перевозки возник ущерб.

Доказано, что применение сетевой ответственности оператора прямой смешанной перевозки не способствует ее единообразию, поскольку при заключении договора прямой смешанной перевозки невозможно предусмотреть конкретный размер ответственности оператора, так как она будет зависеть от того, на каком виде транспорта произошел ущерб.

12. В диссертации установлено, что каталог исключений из ответственности морского перевозчика за несохранность перевозимых грузов приводит к ограничению материальной ответственности перевозчика, что

противоречит интересам грузовладельцев, поскольку не покрывает всех их убытков. При наличии указанных в каталоге обстоятельств, бремя доказывания вины перевозчика ложится на грузоотправителя или грузополучателя, тогда как обычная предпринимательская ответственность характеризуется наличием вины предпринимателя, отсутствие которой доказывается лицом, нарушившим обязательство.

Гаагско-Висбийские Правила, регулирующие морские перевозки грузов, содержат самый большой перечень исключений из ответственности перевозчика, что составляет конкуренцию с нормами, регулирующими перевозки грузов на других видах транспорта. При прямых смешанных перевозках происходит соединение нескольких видов транспорта, что является основанием применения разного по объему перечня исключений из ответственности. Оператор прямой смешанной перевозки не всегда является непосредственным перевозчиком, что может послужить поводом возложения на него полной материальной ответственности, как обычного участника предпринимательской деятельности. Поэтому в диссертации предлагается, во избежание привлечения оператора прямой смешанной перевозки к полной предпринимательской ответственности за утрату или повреждение груза, следует указывать, что оператор вправе воспользоваться каталогом исключений из ответственности перевозчика того вида транспорта, на котором был причинен ущерб.

13. В диссертации содержится обоснование применения транспортных конвенций, регулирующих перевозки на различных видах транспорта, к отношениям по прямой смешанной перевозке грузов. Сделан вывод, что в случае причинения ущерба при исполнении перевозки различными видами транспорта, при условии, что в транспортном документе, того вида транспорта, который инициировал прямую смешанную перевозку, сделана отметка о мультимодальности перевозки, ответственность оператора прямой смешанной перевозки определяется режимом того вида транспорта, на котором возник ущерб, а не режимом перевозки вида транспорта, который

инициировал перевозку на основании выпущенного им документа. Однако, если ущерб не является локализованным, то оператор будет нести ответственность за ущерб по условиям того вида транспорта, который последним участвовал в перевозке и сдал груз получателю. Сделанный вывод показывает на несправедливость применения сетевой ответственности и необходимость формирования единой ответственности.

В диссертации выработаны предложения по совершенствованию действующего законодательства, направленные на повышение эффективности норм договорного и обязательственного права.

1. Поскольку в правовой системе Российской Федерации правовым аналогом понятия «мультимодальные перевозки» является понятие «прямые смешанные перевозки», постольку в целях унификации национального и зарубежного законодательства и устранения терминологической путаницы предлагается ввести в российское национальное законодательство наименование понятия, используемое международной, зарубежной и бизнес практикой, в отношении перевозок, совершаемых более, чем одним видом транспорта, по одному договору – «мультимодальные перевозки».

2. В связи с тем, что внутрироссийские прямые смешанные перевозки регулируются одной статьей ГК РФ и также частично транспортными уставами и кодексами, предлагается 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.

Для этого предлагается внести изменения в проект Закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках:

1. Изменить название «прямые смешанные (комбинированные) перевозки» на «мультимодальные перевозки»;

2. Исключить из пункта 1 статьи 7 проекта закона абзацы 3-5: «Перечень пунктов прямого смешанного сообщения утверждается на основании обращений транспортных организаций в порядке, устанавливаемом федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. В перечне указываются пункты перевалки и пересадки, их специализация в зависимости от вида перевозок (пассажирские, грузовые) и стыковки видов транспорта (многосторонние, двусторонние с указанием стыкуемых видов транспорта), сроки их открытия и закрытия для выполнения операций по перевалке и пересадке. Перечень пунктов прямого смешанного сообщения подлежит опубликованию в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта». Мультимодальная перевозка должна осуществляться свободно и в любом направлении, в любой пункт, в который есть возможность доставить груз или в котором возможно осуществить перевалку. Введение процедуры согласования таких пунктов в специальном перечне федерального органа власти на транспорте значительно снизит свободу предпринимательства и саму возможность доставки груза в определенные пункты.

3. Исключить статью 8 проекта Закона «Соглашения об организации прямого смешанного сообщения», поскольку статья является изначально «мертвой», так как такого соглашения на практике нет и вводить Соглашение означает не урегулировать процесс мультимодальной перевозки, а внести в него такие коррективы, которые сложно, трудоемко исполнить. Соглашение является не нужным и не логичным нововведением.

3. В свете глобального реформирования гражданского законодательства, предлагается внести изменения в статью 788 ГК РФ и изложить ее следующим образом:

«Перевозка грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (мультимодальное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются договором о мультимодальной перевозке, который заключается оператором

мультимодальной перевозки с грузоотправителями и/или грузовладельцами в соответствии с законом о мультимодальных перевозках».

4. Правовая определенность касательно режима ответственности оператора прямой смешанной перевозки грузов может быть привнесена путем присоединения и вступления в силу международных конвенций - Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г., Конвенция о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 г. (Роттердамские правила). Поэтому ратификация Российской Федерацией Роттердамских правил окажет серьезное положительное воздействие на развитие транспортной отрасли в стране, поскольку во многом модифицирует мультимодальную сетевую систему ответственности.

Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в построении научно-обоснованной системы правового регулирования прямых смешанных перевозок грузов. Разработанные в диссертационном исследовании новые теоретические подходы позволили сформировать научную концепцию модернизации правового режима прямых смешанных перевозок грузов и пересмотреть сложившиеся представления о юридической природе данного вида договора.

Практическая значимость работы заключается в том, что его выводы и положения могут быть использованы для дальнейшего совершенствования законодательства, регулирующего прямые смешанные перевозки грузов, в частности принятия унифицированного закона о мультимодальных перевозках в РФ. 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, при подготовке договоров на перевозку грузов несколькими видами транспорта дабы заранее предположить и заложить в договор

правильную юрисдикцию и регламентацию норм ответственности во избежание возможных коллизий и конфликтов законодательства. Теоретические и научно-практические разработки диссертационного исследования могут стать полезными при осуществлении научно-педагогической деятельности в вузах, формировании и совершенствовании учебных программ и курсов транспортного, гражданского и международного частного права.

Степень достоверности и апробация результатов диссертационного исследования. Материалы и результаты подготовленного диссертационного исследования внедряются в учебный процесс в рамках преподавания диссертантом учебной дисциплины «Гражданское право», «Коммерческое право» программе подготовки бакалавров по направлению «Юриспруденция» и специального курса «Транспортные и экспедиционные обязательства» по программе специалитета по направлению «Юриспруденция» на Юридическом факультете Северо-западного института управления - филиала ФГБОУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации».

Основные выводы и положения диссертационного исследования нашли свое отражение в научных публикациях автора, в том числе в опубликованных монографиях соискателя, в научных статьях, а также в публикациях выступлений по результатам научных конференций.

Степень достоверности результатов диссертации определяется итогами ее апробации. Всего автором опубликовано 64 научных публикаций общим объемом 104,5 п.л. В том числе по теме диссертации опубликовано: 42 научных статей, из них 22 - в ведущих рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ для публикации докторских диссертационных исследований.

В рамках осуществления научной и педагогической деятельности автором также опубликованы учебно-методические работы: 8 учебно-

методических комплексов (общим объемом 32 п.л.), 2 монографии, 27 статей по материалам научно-практических конференций. Автор также приняла активное участие в подготовке коллективной монографии кафедры гражданского и трудового права Северо-Западного института управления - филиал «Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ» по теме «Ответственность государства перед частными лицами и их объединениями», часть, написанная автором (13,6п.л.).

Кроме того, основные положения диссертационной работы были апробированы на научно-практических Международных, Межрегиональных и Всероссийских конференциях, проводимых в Санкт-Петербурге: в Северо-Западном институте управления - филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (ранее Северо-Западная академия государственной службы), в Санкт-Петербургском государственном экономическом университете, в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова; в Москве: Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ; других российских городах: Нижний Новгород, Тамбов, Красноярск, Краснодар, Красноярск, Архангельск.

Ключевые аспекты диссертации апробированы и обсуждались при выступлении на заседаниях Ассоциации Международного морского права, в конференциях Ассоциации Международного морского права (г. Санкт-Петербург 2008 г.; 2009 г., Москва 2010 г., 2012 г., 2014 г.).

Апробация исследования произведена с учетом получения гранта на стажировку в Институте Морского права и транспорта, Эразмус Университета в Роттердаме и в университете Гамбурга в мае-июне 2012г., июле 2013 г. В ходе стажировки автор проводила презентационные лекции для магистрантов по тематике морских перевозок, осуществляла консультации магистрантов, проводивших свое исследование в области транспорта и морских перевозок; проводила презентации своего

исследовательского проекта по международным мультимодальным перевозкам перед членами Института Морского права и транспорта, Эразмус Университет, Роттердам с целью обсуждения и дискуссии.

Структура диссертационного исследования обусловлена поставленными целями и задачами, классической логикой построения изучения институтов гражданского и международного частного права, позволяющей раскрыть тему. Работа состоит из введения, четырех глав, состоящих из четырнадцати параграфов, заключения и библиографии.

Глава 1. Правовые основы перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

1.1. Прямая смешанная перевозка грузов как вид предпринимательской деятельности.

Предпринимательство - это особый вид рисковой деловой активности, целью которой является получение прибыли, то есть предпринимательского дохода. Это также сложная, творческая и производственная деятельность, требующая высокого профессионализма, поскольку реализация любой предпринимательскойидеи требует соответствующей квалификации, знаний в соответствующей области, высокого уровеня управленческих способностей. Предприниматель действует на свой риск в условиях свободного рынка и несет ответственностьза свои действия.

«Предпринимательская деятельность - вид экономической, хозяйственной деятельности. Она связана с предпринимательским риском, новыми подходами к управлению, новаторством, использованием научных достижений, динамической неопределенностью и всегда направлена на систематическое получение прибыли»[1].

Предпринимательская деятельность может существовать только в условиях рыночной экономики. Развитая предпринимательская деятельность – это необходимое условие устойчивого хозяйственного прогрессадля любой страны, возможность быть в мировой экономике в качестве равного субъекта международных отношений.

В Российской Федерации, как и во многих других странах, транспорт является одной из крупнейших основных отраслей экономики, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является

[1]Предпринимательское право Российской Федерации. Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. / Под ред. Губина Е.П., Лахно П.Г. - М.: Норма; ИНФРА-М, 2011. С. 8.

необходимым условием единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Выгодное географическое положение, связующее Европу с Азией, позволяет России осуществлять экспорт транспортных услуг, в том числе транзитные и мультимодальные перевозки.Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики.

Перевозка является частью предпринимательской деятельности, направленной на перемещение людей и грузов из пункта отправления в пункт назначения с целью придания баланса территориальным и экономическим несоответствиям между спросом и предложением. Эти несоответствия могут бытькакналокальном, региональном, континентальном, так и на глобальномуровне[2].Транспорт всегда являлся составной частью комплексных экономических, политических и социальных структур и, как и многие другие элементы в нашем обществе, он стал быстро меняться в течение последних десятилетий. Интерес к области мультимодальных перевозок тесно связан с обширными изменениями, которые произошли в мировой экономике в целом и в международной торговле в частности.

Период после второй Мировой Войны отмечается стремительным движением в сторону глобализации мировой экономики и появлением новых торговых зон.

В 1950-х и 1960-х годах экономика Западного Мира уже восстановилась после войныи благополучно набирала рост. Обрели независимость некоторые развивающиеся страны, особенно в Юго-Восточной Азии. Эти события оказали непосредственное влияние на международную торговлю. Традиционные структуры мировой экономики смещаются в направлении интернационализации производства.В целях снижения издержек многие трудоемкие производства были перенесены в

[2]Y-Hayuth, Intermodality: Concept and Practice. London: Lloyd's of London, 1987, at 5.

развивающиеся страны. Транснациональные корпорации открывали свои филиалы в новых независимых государствах, где трудовые и производственные затраты были минимальными. Этот процесс привел к росту доли в мировой торговле развивающихся стран и относительное снижение этой доли в развитых странах.

«Структурные сдвиги, характеризующие процессы мирового производства и международной торговли, в значительной степени предопределяются изменениями, происходящими в мировом транспортном комплексе. Глобализация международной торговли и транснационализация национальных компаний предполагают беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что объективно невозможно осуществить без транспортного комплекса. Транспорт является основой формирования внутренних и международных рынков и обеспечивает полномасштабное развитие рыночной экономики. Инвестиции в транспорт признаны стратегическими наряду с такими капиталовложениями в сферы деятельности, как образование, здравоохранение, охрана окружающей среды и новые технологии. Транспорт обслуживает практически все виды международных экономических отношений. По своей сути транспортные операции начинают и завершают процесс реализации внешнеторговой сделки, затраты на транспортировку продукции непосредственно учитываются и включаются в цену товара или проявляются в ней в косвенном виде»[3].

В ходе глобализации появились новые торговые точки. Основные зоны промышленного производства и международной торговли переместились в Тихоокеанский регион: Тайвань, Южная Корея, Гонконг, Сингапур, Шанхай. Как следствие, изменилось и направление движения грузов, что сразу выявило неэффективность портовых сооружений, нехватку

[3] Карасев В.А. Глобализация рынка транспортных услуг и транспортно-логистических систем в мировой экономике: автореф. дис. к.э.н. [Электронный ресурс]. М.: 2008. - URL: http://www.dissercat.com/content/globalizatsiya-rynka-transportnykh-uslug-i-transportno-logisticheskikh-sistem-v-mirovoi-ekon#ixzz2ZxMPdxu9

пароходов и самолетов, проблемы с перевалкой и перегрузкой в портах и аэропортах.

Были необходимы радикальныеперемены и они пришли в виде технологических инноваций в погрузочно-разгрузочных методах, изменившихся конструкциях транспортных средств.

Глобализация мировой экономики обострила проблемы, связанные со специализацией каждого вида транспорта. Транспорт использовался большей частью локально для обслуживания какого-либо одного экономического сегмента (например, перевозка зерна), при этом также имелось большое разнообразие специализированных услуг и оборудования, которое не было адаптировано ни для перевозки разнообразных грузов, ни для осуществления прямого трафика.

Синхронизация транспортной системы происходила двумя путями: появлением контейнеризации и мультимодализма.

Первой крупной технической инновацией в сфере международных перевозок в конце 1950-х и начале 1960-х годов стала контейнеризация, которая позволила осуществлять перевозки по прямому трафику от экспортера к импортеру.

Контейнеризация принесла следующие преимущества по сравнению с традиционной доставкой:

1) грузы перевозятся в герметичной закрытой таре, что повышает уровень их сохранности;

2) использование контейнеров адаптируется к потребностям грузоотправителя: они могут быть приобретены в собственность или арендованы, могут быть оборудованы холодильной установкой (рефконтейнеры);

3) грузыразных грузоотправителей, могут быть сгруппированы вместе и отправлены водномконтейнере, тем самым, уменьшается стоимость перевозки для мелких грузовладельцев;

4) затраты на перевозку грузов в контейнерах снижаются за счет того, что нет необходимости в дорогостоящей упаковке и складском хранении грузов во время транзита;

5) использование контейнеров помогает сделать погрузо-разгрузочный процесс более быстрым и эффективным. Это позволяет контейнерным портам наращивать грузовой оборот за счет быстрой и своевременной обработки грузов;

6) контейнер стал унифицированным средством для перевозки грузов на всех видах транспорта, что позволяет комбинировать практически любые перевозки с использованием контейнеров и свободно, без каких-либо сложностей передавать контейнер с одного вида транспорта, например, автомобильного на другой вид транспорта, например, морской, а затем на следующий вид транспорта, например, железнодорожный.

На практике, контейнеризация означает введение новых видов услуг операторов и экспедиторов. Перевозчик подает порожний контейнер клиенту, который загружает его и опечатывает. Контейнер затем поставляется на контейнерный терминал в порту или аэропорту отгрузки и доставляется грузополучателю. Перевозчик также может загрузить контейнер грузами, принадлежащими разным клиентам, перевезти запечатанный контейнер на склад в пункте назначения, разгрузить его и доставить груз соответствующим грузополучателям (поставка «склад-склад»).

Таким образом, в результате развития контейнеризациииизменилась структура регулирования транспортной отрасли, начался ее новый этап развития, связанный, главным образом, с развитием мультимодальных перевозок.

В целях достижения большей эффективности перевозок и снижения совокупных затрат, высокая степень корреляции различных видов транспорта стала необходимой.

Вместе с контейнеризацией в транспортную отрасль пришел и более высокого уровня управленческийконтроль за движением

грузов.Транспортная отрасль уже не могла, как раньше, рассматриваться в качестве продавца одной услуги по перевозке грузов одним видом транспорта, отдельным маршрутом и в пределах одного маркетингового сегмента. В результате все соответствующие виды транспорта без исключения, приспособились, вольно или невольно, к требованиям мультимодализма.

Следующим шагом контейнеризации явилось создание так называемой «транспортной сети» (transportnetwork). Стратегическая задача транспортной сети заключается в том, что контейнер может легко войти в данную сеть на любом ее участке с минимальными финансовыми потерями. Для создания единой цепи необходимо достаточное количество контейнерных терминалов, связанных между собой технологически, обладающих едиными стандартами и, возможно, единым руководством. Бесперебойность и функциональность работы данной сети зависит от прямого или опосредованного соединения всех точек цепи, от их множественности, позволяющих сделать вход/выход контейнера на любом участке цепи без какого-либо сопротивления с минимальными финансовыми затратами.

Транспортная сеть должна быть унифицирована и обладать четкой связью ее основных точек. Количество терминалов и площадок, входящих в сеть, также должно отвечать потребностям рынка. Любой вновь созданный терминал, может, как усилить работу цепи, так и ослабить ее. Главная проблема нового терминала – это вписаться в единую сеть.

На сегодняшнем этапе Россия стоит на пороге создания единой цепи. Думается, что путь создания такой цепи будет долгим и сложным, прежде всего, потому, что есть некоторое количество контейнерных терминалов, есть станции российской железной дороги, но все они существуют не в единой сети, а обособленно, если связанными друг с другом, то исключительно договорными обязательствами. Крупные логистические компании предпринимают попытки создать собственные логистические

цепочки движения груза по России, главное направление - Восток-Запад, Запад-Восток. Безусловно, встречаются трудности, связанные с недоформированием контейнерных составов, с не урегулированностью вопросов с ОАО «Российские железные дороги» (далее ОАО «РЖД») - крупным железнодорожным монополистом, пусть и подверженному в результате реформы процессам распределения и дробления активов между дочерними компаниями.

В настоящее время, основное направление движения грузов Москва-Владивосток и обратно. До железнодорожных платформ Москвы и Владивостока грузы доставляются автомобильным транспортом из ближайших портов – Санкт-Петербург, Владивосток, Шанхай, перегружаются на железнодорожные платформы, в результате формируется специальный контейнерный поезд, который следует без остановки по транссибирской магистрали. Среднее время в пути – 10 суток. Для минимизации потерь российские транспортно-экспедиторские и логистические компании заключают договоры о транспортно-экспедиционном обслуживании с крупными морскими перевозчиками, которые имеют линейное сообщение в названных портах, тем самым, стараясь совмещать время судозахода в порт и время подачи контейнерного поезда. На сегодняшний день, отправка грузов контейнерным поездом уже показала свои преимущества: фиксированное расписание поезда, высокая скорость доставки, сокращение времени простоя контейнера в портах и на станциях, конкурентная цена, стабильный и качественный сервис. По названной схеме, например, работают ООО «Экодор» и Транспортная Группа «ФЕСКО»[4]. Доставка грузов контейнерными поездами осуществляется со станции Силикатная, Московская железная дорога, во Владивосток и обратно под экспедированием ООО «Экодор», причем отправка состава из

[4] Интервью коммерческого директора ООО «Экодор» Д. Фроликова // Контейнерный бизнес. - № 2 (31) - 2010. С. 14-17.

Владивостока на Москву приурочена к судозаходу ТГ «ФЕСКО» в порт Владивосток.

Проблемы построения единой транспортной сети свойственны и Европе и, главным образом, касаются модернизации транспортной системы Восточной Европы на пути продвижения на Восток.

Общая транспортная политика для Юго-Восточной Европы начинается с1999 года, когда Европейская Комиссия приняла Пакт Стабильности для Юго-Восточной Европы (Pact of Stability SE Europe)[5].

В рамках реализации общей транспортной политики ЕС, прежде всего, столкнулось с проблемой оживления деятельности железных дорог путем созданиякомплексной, эффективной, конкурентоспособной транспортной железнодорожной сети. Основные проблемы – это отсутствие современной инфраструктуры для предоставления услуг,отсутствие единой управленческой системы,постоянный поиск инновационных технологий, и, наконец, шаткий и ненадежный сервис, не способный удовлетворить ожидания клиентов[6].

Вторая проблема – это проблема модернизации морского и внутреннего водного транспорта, упрощение нормативной базы и построение настоящей “морской магистрали”. Морской и внутренневодный транспорт является действительно конкурентоспособной альтернативой наземному транспорту, он надежен, экономичен, экологически более чист, но его мощности по-прежнему недостаточно для обеспечения потребностей имеющегося грузопотока[7].

[5]COM, “European transport policy for 2010:time to decide”, 370,White paper: 2010. [Электронный ресурс] //URL:http://www.eea.europa.eu/policy-documents/white-paper-european-transport-policy

[6]NatasaGojkovicBukvic, Contribution of New Intermodal Logistic Chain: Idea for the EU Future and Better Enviromental – Balkan Challenge. [Электронный ресурс]// JACSIT International Journal of Engineering and Technology, Vol. 4, N 2, April 2012. – URL: http://www.ijetch.org/show-42-251-1.html

[7]NatasaGojkovicBukvic.[Электронныйресурс] // URL: http://www.ijetch.org/show-42-251-1.html

Целью построения единой мультимодальной Европейской цепи является ликвидация дисбаланса между различными видами транспорта при помощи активной протекционистской политики в отношении развития мультимодализма и смещения нагрузки с автомобильного транспорта на железные дороги, морской и речной транспорт. Примером названной инициативы является программа «Марко Поло», предлагающая меры по замене перевозок автомобильным транспортом на перевозки другими, болееэкологически чистыми видами транспорта[8].

Такие активные действия ЕС по ограничению автомобильных перевозок по Европе вызваны не только автомобильными заторами на дорогах, но и тем, что автомобильный транспорт более мобилен в рамках Европейской территории и менее остальных видов транспорта подвержен регионизации, иными словами, влиянию и протекционизму отдельных государств. Так, например, традиционно государство имеет монополию на железные дороги, а морская отрасль, особенно порты, находятся под покровительством и/или протекционизмом правительства. Задача ЕС в рамках реформ провести инвентаризацию железных дорог ирекомендовать меры, которые могут обеспечить региональную интеграцию и гармонизацию, а также открыть доступ к транспортной инфраструктуре государств-членов ЕС.

Серьезной задачей ЕС на современном этапе является создание единой транспортной сети с задействованием железнодорожных магистралей и морских портов Юго-Восточной Европы, их модернизация, создание единого управления и контроля за трафиком. Цель заключается в максимизации эффективности использования существующей инфраструктуры, обеспечении надежной и безопасной работы транспорта, обеспечение справедливой конкуренции в использовании инфраструктуры.

Исторически транспортная система во всем мире, как правило, была сугубо сегментирована. Каждый транспортный режим пытался использовать

[8]Program “MarcoPolo” [Электронныйресурс]. /URL: http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/

свои преимущества с точки зрения предложения лучшей цены и сервиса, надежности и безопасности, рассматривая все остальные режимы в качестве конкурентных. Поэтому изначально основной задачей перевозчиков оставалось сохранение бизнеса и увеличение доходов за счет максимизации путей сообщения под собственным контролем.

Сначалом интеграции отдельных транспортных систем посредством мультимодализма, перевозка грузов превратилась в единый управляемый транспортный процесс при соединении различных видов транспорта. Мультимодализм улучшил экономические показатели транспортной цепи, используя сочетание различных транспортных режимов наиболее продуктивным образом. Причина успеха заключалась в том, что вся перевозка рассматривалась как единое целое, а не как серия отдельных перевозок, каждая из которых оформляется отдельным комплектом документов. В частности, судоходные линии стали предлагать интегрированные с автомобильным или железнодорожным транспортом транспортные услуги, а грузовладельцы могли приобрести услуги доставки груза от двери до двери по единому документу с применением единого тарифа.

Сегодня мультимодальная перевозка, в зависимости от направления, включает морскую, речную, железнодорожную, автомобильную, авиационнуюсоставляющие, которые могут сочетаться в любых комбинациях. Главным достоинством такого способа доставки является максимальное использование преимуществ различных средств перевозки, а также предоставление оператором дополнительных услуг, связанных с оформлением перевозочных формальностей, как, то оформление грузовых накладных, внутрипортовое экспедирование, прием, обработка, перевалка, складирование и хранение грузов в течение всей перевозки.

Особенностью мультимодальных перевозок является то, что «смешанное сообщение учитывает, прежде всего, требования груза, а не вида

транспорта, и обеспечивает интегративный транспортный процесс между отправителем и получателем»[9].

Мультимодализм потребовал провести определенную революцию в организации транспортного сообщения и в осуществлении контроля за информацией. В центре современного мультимодализма система обработки данных, необходимых для обеспечения безопасного, надежного и экономически эффективного управления грузовыми перевозками, осуществляемыми несколькими видами транспорта. ElectronicDataInterchange (EDI) - это развивающаяся технология, которая помогает компаниям и государственным ведомствам (таможенного оформления) справиться со все более сложной глобализацией транспортной системы.

Уже давно замечено, что существует взаимосвязь между транспортными расходами, расстоянием и выбором вида транспорта. Это дает возможность понять, почему автомобильный транспорт обычно используется для коротких расстояний (от 500 до 750 км), железнодорожный транспорт на средние дистанции и морской транспорт на большие расстояния (около 750 км). Также наблюдаются варианты выбора вида транспорта по географическим условиям, но эти цифры, как правило, демонстрируют рост спектра автоперевозок. Таким образом, мультимодализм дает возможность комбинировать перевозки и найти менее дорогостоящий альтернативный вариант, чем это предлагается в условиях унимодальных решений. Это также связано с созданием более сложных товарных цепочек, необходимостью осуществления перевалки груза в состыковочных местах маршрута с одного вида транспорта на другой, при всем том, цена на эти операции должна быть уменьшена.

Мультимодализм предполагает нескольких типов транспортных расходов по доставке грузов от места его отправления до пункта назначения, которые включают в себя отгрузку, перевалку и складирование.

[9]Левиков Г. А., Тарабанько В. В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции). - М., Транслит, 2008. - С. 18.

Логистическими считаются транспортные цепочки, где производственные и потребительские системы связаны с транспортными системами. Многочисленные технические усовершенствования, такие, как доставка река/море и улучшение железнодорожно-автомобильной интеграции, были созданы, чтобы снизить расходы, но контейнеризация до сих пор остается самым значительным достижением. Однако контейнерные перевозки также страдают от потерь, связанных с сочетанием морских и наземных транспортных систем и перевалки. При морских контейнерных перевозках, характерных, как правило, для больших судов, при осуществлении перевалки с морского судна на транспорт внутренних систем перевозки судоходные компании пытались справиться с ростом количества контейнеров. Таким образом, несмотря на существенное снижение издержек морского транспорта, наземные транспортные расходы остаются значительными. От половины до двух третей совокупных транспортных издержек за TEU приходится на наземный транспорт.

Судоходные линии были в числе первых, использовавших мультимодальные возможности. Они предложили услуги перевозки «от двери до двери» за счет интеграции услуг железнодорожного транспорта и местного грузового автомобильного в единую сеть. Для достижения этой цели они арендовали поезда, железнодорожные терминалы, в некоторых случаях приобретали грузоперевозочные компании. Таким образом, наблюдается рост синергизма между железнодорожным,автомобильными морским транспортом. Так, например, в Европе мультимодальные цепочки с использованием сочетания морского,автомобильного и железнодорожного транспорта становятся все более стабильными между крупными портами, такими как Роттердам, и югом Германии, и между Гамбургом и Восточной Европы. В России, это два крупнейших порта: Санкт-Петербург и Владивосток. Соответственно, далее грузы движутся вглубь России или на автомобильном транспорте, если груз, к примеру, продовольствие, или на железнодорожном транспорте, если груз – оборудование или механизмы. В

Европе также популярно сочетание транспортных систем река/море, в частности по Рейну. Доставка баржами по реке – это недорогое решение для проникновения на внутренний рынок. В России же речной транспорт используется чаще самостоятельно, редко включается в мультимодальную сеть, так как далеко не всегда напрямую связан с морскими путями.

На основании вышеизложенного становиться понятно, что мультимодализм – это перспективное и стратегически важное инновационное направление в развитии, как внутренней транспортной системы, так и международного транспортного сообщения и международной торговли. Но являясь все еще достаточно новым, активно развивающимся направлением мультимодализм представляет собой проблему, как в правовом, так и в договорном обеспечении. Нет ни одного вступившего в силу международного акта, регулирующего мультимодальные перевозки, нет ясности в документальном оформлении данных перевозок, неясности даже в терминологическом определении мультимодальных перевозок.

Так, в литературе существуют серьезные разногласия по поводу использования терминов «мультимодальная перевозка», «смешанная перевозка», «интермодальная перевозка», «комбинированная перевозка», что, как справедливо отмечал О.А. Красавчиков, «не может не привести к различным недоразумениям и затруднениям теоретического и практического порядка»[10].

Принцип «определенности права»[11], выдвинутый И.А. Покровским, требует, чтобы термин использовался в каком-то одном значении, а при его использовании в другом значении делались соответствующие оговорки.

В правовой литературе термины «прямая смешанная перевозка» и «мультимодальная перевозка» используются эквивалентно. Так, согласно

[10]Красавчиков О.А. Юридические факты в советском гражданском праве. - М.: Госюриздат, 1950. - С. 117.
[11]Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. - М.: Статут, 1998. - С. 89, 105.

статье 788 Гражданского кодекса РФ[12] (далее ГК РФ) под прямым смешаннымсообщением понимается взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу.Из Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980[13] (далее по тексту Конвенция ООН 1980 г.), которая в английском оригинальном варианте звучит, как United Nations Conventionon International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 24 May 1980), явно следует, что понятия мультимодальная перевозка в английском варианте и смешанная перевозка в русском варианте являются синонимами.

В «Терминологии комбинированных перевозок» (далее по тексту – Терминология), разработанной в 2001 году тремя межправительственными организациями – Европейским союзом, Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) и Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН), выделены понятия «мультимодальная перевозка», «интермодальная перевозка» и «комбинированная перевозка». Их отличия заключаются в том, что мультимодальной называется перевозка грузов двумя или более видами транспорта, интермодальной - последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или в автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта. В более широком смысле термин "интермодальность" применяется для описания системы транспортировки, предполагающей использование двух или более видов транспорта для перевозки одной и той же грузовой единицы или грузового автотранспортного средства в рамках комплексной транспортной цепи "от двери до двери" без погрузочно-разгрузочных операций. В окончательном сообщении Европейской комиссии COM (97) 243 термин "интермодальность" применяется для описания

[12]Федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» // СЗ РФ. 1996. - № 5. - Ст. 410.

[13]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.

системы транспортировки, в рамках которой на комплексной основе используются, по меньшей мере, два различных вида транспорта с целью дополнения транспортной цепи "от двери до двери"[14].

Больше вопросов вызывает "комбинированная перевозка". Согласно Терминологии "комбинированная перевозка" — это интермодальная перевозка, в рамках которой большая часть европейского рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт и любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким.

Англо-русский словарь сокращений транспортно-экспедиторских и коммерческих терминов и выражений Международной федерации экспедиторских ассоциаций (далее по тексту – ФИАТА) выделяет следующие дефиниции:

CT combined transport–смешаннаяперевозка;

CTD combined transport document – транспортный документ смешанной перевозки;

MTD multimodal transport document – документ мультимодальной перевозки.[15]

То есть в документах ФИАТА есть понятие смешанной перевозки, транспортного документа смешанной перевозки и документамультимодальной перевозки, хотя не дается понятие мультимодальной перевозки, что позволяет сделать вывод, что в общем эти два вида документов так или иначе однородны.

Определение указанных видов перевозок мы также можем найти в проекте Закона РФ о смешанных (комбинированных) перевозках[16].

---

[14]Терминология комбинированных перевозок [Электронный ресурс]. / URL: http://www.6pl.ru/sb_pr/tct.htm

[15] Англо-русский словарь сокращений транспортно-экспедиторских и коммерческих терминов и выражений ФИАТА (FIATA'SCODEOFABBREVIATIONS)[Электронный ресурс] / URL: http://www.6pl.ru/sb_pr/glos.htm

[16] Проект Закона РФ о смешанных (комбинированных) перевозках[Электронный ресурс] / URL: http://www.6pl.ru/Vlad134/oskp_pr.htm(подготовлен Минтрансом России, не внесен в ГД ФС РФ).

В данном документе, в статье 2 даются следующие определения рассматриваемым понятиям:

«Смешанная перевозка» - перевозка грузов, пассажиров и багажа, осуществляемая двумя или более видами транспорта.

«Комбинированная перевозка» - перевозка груза на одной и той же транспортной единице от грузоотправителя до грузополучателя с использованием на промежуточном этапе других видов транспорта (вагоны, контейнеры, автомашины на морских паромах; автопоезда, прицепы на специализированных платформах и т.п., т.е. предъявляется к перевозке транспортное средство с грузом), осуществляемая по особой технологии, которая регулируется тем же законодательством, что и смешанные перевозки грузов.

«Прямая смешанная (комбинированная) перевозка» - перевозка грузов, пассажиров и багажа, осуществляемая двумя или более видами транспорта на основании единого транспортного документа, составленного на весь путь следования.

Таким образом, уже сейчас видна неточность дефиниций предлагаемого закона. Так, если в Конвенции ООН 1980 г. «международная смешанная перевозка» означает перевозку грузов, по меньшей мере, двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране, то в проекте закона данное понятие ближе соответствует понятию прямой смешанной (комбинированной) перевозки. Понятие «комбинированной перевозки» в проекте Закона соответствует понятию «интермодальной перевозки», данному в Терминологии, понятие «смешанная перевозка» в проекте закона и понятие «мультимодальная перевозка» в Терминологии совпадают, хотя трактовка двух последних понятий несколько уже, предложенной в Конвенции ООН 1980 г.

Как видим, унифицированной терминологии в отношении перевозок несколькими видами транспорта нет ни на международном, ни на национальном уровне, более того, нет даже единых критериев их разграничения.

Надо отметить, что споры о дефинициях в основном идут в логистической литературе, нежели в юридической. В юриспруденции мы отталкивается от статьи 788 ГК РФ, согласно которой «взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках». Данный закон, как мы уже упоминали выше, сейчас находится на стадии проекта, закрепляет термин «прямые смешанные перевозки». Печально то, что терминология, определенная в проекте Закона, не совпадает с терминами, изложенными в Терминологии и Конвенции ООН 1980 года, тем самым российский законодатель уже с самого начала закладывает в своем правовом акте конфликт с международно-принятыми дефинициями.

В зарубежной юридической наукене встречается споров об определениях перевозки на двух и более видах транспорта, осуществляемых по одному документу, и предпочтение отдается термину – мультимодальные перевозки[17]. В российской юридической литературе, как правило, используется термин «прямое смешанное сообщение»[18], закрепленный в ГК РФ.

В своем исследовании мы предпочитаем использовать оригинальный вариант термина, используемый в Конвенции ООН 1980 года, – мультимодальная перевозка.

---

[17]См.: Marian Hoeks, Multimodal transport law. - Rotterdam, 2009.;H. M. Kindred, M. R. Brooks, Multimodal transport rules.– Kluwerlawinternational, 1997.

[18]Витрянский В. В. Договорперевозки. - М.: Статут, 2001. - С. 489.

В целом мы полагаем, что неопределенность в терминологическом многообразии определений следует искоренять на доктринальном уровне, поскольку выработанные правовой теорией понятия воспроизводятся законодателем. Совершенно напрасно термин «мультимодальные перевозки», используемый в международном праве, в русском языке с учетом перевода заменили термином «смешанные перевозки», хотя, по сути, они идентичны. С учетом развивающейся глобализации следует стремиться к унификации терминологии.

Более того, определение прямой смешанной перевозки, данное в статье 788 ГК РФ, как видим, носит весьма общий характер.

Кодифицированные нормативные акты также не внесли полной определенности в данный вопрос.

Согласно статье 104 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ (далее КВВТ РФ)[19]перевозки грузов могут осуществляться в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия внутреннего водного транспорта с железнодорожным транспортом, морским транспортом, воздушным транспортом, автомобильным транспортом. Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), составленного на весь путь следования грузов. Практически вторит статье 65 Устава железнодорожного транспорта (далее УЖТ РФ[20]), в соответствие с которой перевозки грузов осуществляются в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия железнодорожного транспорта с водным (морским, речным), воздушным, автомобильным транспортом. Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются на основании

[19]Федеральный закон от 07.03.2001 г. N 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» [Электронный ресурс]. // Собрание законодательства РФ. 2001. N 11. Ст. 1001 // Режим доступа: URL: СПС "Консультант Плюс".

[20]Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» [Электронный ресурс]. //Собрание законодательства РФ. - 2003. - N 2. - ст. 170. // Режим доступа: URL: СПС "Консультант Плюс".

единого транспортного документа (транспортной накладной), оформленного на весь маршрут следования грузов.

То есть, согласно вышеназванным нормам правовых актов, регулирующих перевозки на отдельных видах транспорта, именно тот вид транспорта, который эти акты регулируют, и является главным в осуществлении мультимодальной перевозки. Эти нормы будут действовать до момента вступления в силу проекта закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Основными и самыми значимыми признаками мультимодальной перевозки являются: осуществление перевозки по единому документу, составленному на весь путь следования;участие в перевозке двух и более видов транспорта.Особенностью определения прямых смешанных перевозок в статьях УЖТРФ и КВВТ РФ является то, что в них говориться не столько о перевозке, сколько о взаимодействии разных видов транспорта для осуществления перевозки. Многие авторы отмечают, что в прямой смешанной перевозке происходит такого рода организационное взаимодействие различных видов транспорта, эффективности которого не может достичь простая сумма перевозок на различных видах транспорта. Общим объединяющим фактором разнородных участников перевозки является единая цель – соединение усилий для доставки груза из одного места в другое[21].

Наряду с объединением усилий транспортных компаний для осуществления мультимодальной перевозки наблюдается еще один феномен данного вида перевозки – это конкуренция различных видов транспорта. Данная конкуренция наблюдается в положениях транспортных уставов и кодексов, регулирующих прямую смешанную перевозку, и определяющих основным видом транспорта тот, который они регулируют, а остальные виды лишь присоединяются к нему. Только принятие единого закона в отношении прямой смешанной перевозки может урегулировать эту проблему и уравнять

[21]Развитие интермодальных перевозок грузов в Московском транспортном узле [Электронный ресурс]. // Вестник транспорта. 2002. 1 апреля. - Режим доступа: URL: http://www.pressarchive.ru/vestnik-transporta /2002/04/01/ 10627 .html.

все виды транспорта, участвующие в перевозке. Так, Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков, М.В. Шилимов также отмечают, что «каждый вид транспорта старается отстоять, прежде всего, свои права и интересы; на каждом виде транспорта сложилась своя правовая база, коренная ломка которой не всегда может дать положительные результаты»[22].

Сложность мультимодальной перевозки заключается еще и в технологической сложности ее осуществления, что также является причиной усложнения отношений сторон. Помимо непосредственных перевозчиков в перевозке принимают участие и другие лица, осуществляющие операции по перегрузке, перевалке, хранению груза, которые также имеют право на равнозначное положение в рамках данной перевозки. Более того, эти организации транспортной инфраструктуры осуществляют те необходимые связующие функции, которые обеспечивают взаимодействие различных перевозчиков и преодоление их разрозненности. Поэтому все транспортные операции по осуществлению взаимодействия разных видов транспорта включаются в данный вид деятельности не в качестве вспомогательных, а в качестве равнозначных и совершенно необходимых элементов наряду с самой перевозкой.

Таким образом, мультимодальная перевозкакак вид предпринимательской деятельности включает в себя несколько разнородных элементов. С точки зрения целевой направленности этих элементов можно выделить:

- деятельность по перемещению из пункта отправления в пункт назначения в прямом смешанном сообщении;

- деятельность по осуществлению перевалки с одного вида транспорта на другой;

- деятельность по организации мультимодальной перевозки.

[22]Троицкая Н.А., Чубуков А.Б., Шилимов М.В. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии: Учеб.пособие для студ. высш. учеб. заведений. - М.: Издательский центр "Академия", 2009. - С. 283.

Вышеизложенное позволяет прийти к выводу, что мультимодальнаяперевозка - сложный вид предпринимательской деятельности, связанный с объединением разнородных транспортных организаций с целью перемещения груза из пункта отправления в пункт назначения на различных видах транспорта по единому документу на весь путь следования.

Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков, М.В. Шилимов определяют перевозку в прямом смешанном сообщении, как перевозку несколькими видами транспорта под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу и сквозной единой тарифной ставке, по единому транспортному документу - накладной[23].

С.В. Милославская и К.И. Плужников вторят им и полагают, что перевозка груза в смешанном сообщении – это доставка груза от отправителя к получателю по крайней мере двумя различных вида транспорта под ответственностью одного перевозчика, по единому транспортному документу, подтверждающему заключение договора перевозки, и оплачивается по единой сквозной тарифной ставке[24].

Особенностью данных определений является то, что авторы признают удобство определения цены договора в виде "единой сквозной тарифной ставки" для грузоотправителя. Хотя, следует отметить, что подобная идея не нашла своего отражения ни в одном нормативном акте, ни международном, ни на уровне национального законодательства РФ.

С позиций сегодняшнего дня термин "перевозка в прямом смешанном сообщении", как уже отмечалось, следовало бы унифицировать и привести в соответствие с тем термином, который используется в международном праве, в зарубежном праве многих государств и в предпринимательской лингвистике – это термин мультимодальная перевозка. В рамках этой

[23]Троицкая Н.А., Чубуков А.Б., Шилимов М.В. Указ.соч. С. 25.
[24]Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки. М.: 2002. С. 21.

перевозки локальные цели каждого отдельно взятого участника по выполнению своего участка деятельности, будь то перевозка или перевалка, соединяются в одну основную цель - оказание услуги по перевозке.

1.2. Роль российского материального права, коллизионных норм, проблемы их гармонизации в регулировании прямой смешанной перевозки грузов.

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

Проблему неэффективности действующего транспортного законодательства впервые исследовал в своих работах Г. П. Савичев, раскрывая понятие эффективности правовых норм исходя из объективной необходимости использования права в качестве формы организации экономических отношений. По мнению ученого важным является фактическое использование правовых норм в объективно складывающихся экономических отношениях[25].

Эффективность правовых норм проявляется в объективном результате, который возникает следствие 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, когда нормы права воздействуют на экономические отношения таким образом, что предопределяют их эффективное регулирование и дальнейшее функциональное развитие. Об отсутствии положительного правого

[25]Савичев Г.П. Проблемы эффективностизаконодательства в транспортных обязательствах. Изд-во Московского ун-та, 1979. С. 23-26.

результата действия норм права при урегулировании отношений по прямой смешанной перевозке говорит, во-первых, сам факт отсутствия специального федерального закона, направленного на урегулирование прямых смешанных перевозок внутри страны, а во-вторых, противоречивое регулирование данных отношений, заложенное в транспортные уставы и кодексы.

Для определения эффективности правовых норм имеет существенное значение соответствие норм права экономическим потребностям транспортной отрасли с учетом специфики транспортной деятельности.

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.Серьезной проблемы не возникает при осуществлении перевозки одним видом транспорта, однако, недостатки становятся очевидны, когда делаются попытки объединить различные виды транспорта и, как следствие, объединить различные правовые режимы в одной транспортной операции, условия которой определяются единым договором.

В российской юридической литературе, как уже было сказано выше, под термином «мультимодальная перевозка» понимается «перевозка в прямом смешанном сообщении».

В действующем федеральном законодательстве признаки прямого смешанного сообщения закреплены в статье 788 ГК РФ "Прямое смешанное сообщение": Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с Законом о прямых смешанных (комбинированных)

перевозках.

Проект закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках»[26] 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. Более того, такой закон является необходимымтакже для запуска контрейлерных перевозок – транспортировки автомобилей с грузом по железной дороге на специализированных платформах.

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. Государственное регулирование осуществляется путемвыработки и реализации государственной политики в области транспорта, а также принятия нормативных правовых актов по вопросам, связанным с осуществлением перевозок в прямом смешанном (комбинированном) сообщении. Государство также призвано осуществлять контроль за деятельностью в области прямых 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, на основании разрешений от государственных органов, а также в соответствии с правилами осуществления перевозок, издаваемыми этими органами, заключают между собой соглашения об организации прямого смешанного сообщения.

[26]Проект Федерального закона «О смешанных (комбинированных) перевозках» [Электронный ресурс] / Режим доступа: http:www.6pl.ru/Vladl34/oskppr.htm

Проект достаточно четко устанавливает круг субъектов, на которых он распространяется, объединяя всех участников транспортной инфраструктуры в единую сеть взаимодействия.

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, договор об организации перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

Соглашение об организации прямого смешанного (комбинированного) сообщения 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 и, как следствие, участвовать в прямой смешанной перевозке, направляет предложение о присоединении всем участникам соглашения об организации прямого смешанного (комбинированного) сообщения не менее чем за один месяц до предполагаемой даты присоединения. Необоснованный отказ в присоединении к Соглашению не допускается, за исключением случаев, когда такое присоединение значительно затруднит или сделает не возможной организацию прямого смешанного (комбинированного) сообщения.

Примечателен пункт 8 статьи 8 проекта закона, согласно которому присоединившаяся к Соглашению транспортная организация обязана в течение пятнадцати дней с даты присоединения направить соответствующее обращение в федеральный орган в области транспорта для внесения изменений в перечень пунктов прямого смешанного сообщения. Получается, что, казалось бы, на первый взгляд, Соглашение - гражданско-правовой документ, но по проекту будет обладать чертами публичности, так как

требует оповещения федерального органа о пунктах перевалки и всех транспортных организациях, пользующихся данным пунктом. И если любой пункт в прямых смешанных перевозках должен быть утвержден федеральным органом исполнительной власти, то каким образом может быть реализована свобода предпринимательства в данной области?

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 присоединятся 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; порядок согласования заявок на перевозку грузов в прямом смешанном(комбинированном) сообщении, в том числе перечень подразделений транспортных организаций, ответственных за согласование заявки;условия обмена информацией о перемещении пассажиров, грузов и багажа;порядок розыска груза или багажа;порядок рассмотрения претензий пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей;порядок взаимодействия по изготовлению, хранению, использованию и учету бланков единых транспортных документов;условия автоматизированного обмена информацией при организации и выполнении прямых смешанных (комбинированных) перевозок грузов, пассажиров и багажа;порядок расчетов между транспортными организациями; срок действия соглашения. Как видим, перечень предлагаемых проектом закона существенных условий крайне широк и во многом отличается от тех существенных условий обязательств, которые обычно предлагаются в ГК РФ. Более того, помимо предусмотренных существенных условий Соглашения, стороны также обязаны предусмотреть порядок совместного сменного и суточного планирования работы пункта перевалки;места оформления

передачи грузов; места и сроки перевалки;нормы перевалки, рассчитанные в соответствии с методикой, утверждаемой федеральным органом исполнительной власти в области транспорта;в необходимых случаях — расписание подачи транспортных средств в пункты перевалки под погрузочно — разгрузочные работы, а также условия въезда на территорию пункта перевалки;иные положения в зависимости от условий работы конкретного пункта перевалки.

Обязанность по осуществлению расчетов с транспортными организациями, вовлеченными в процесс перевозки, возлагается на перевозчика, получившего оплату от грузоотправителя или грузополучателя. Нам видится здесь проблема, связанная с тем, что согласно проекту размер платы 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 (статья 10 проекта закона). 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 в предлагаемой проектом закона структуре прямой смешанной

(комбинированной) перевозки грузов, что все субперевозчики отстранены от определения стоимости перевозки участка пути, осуществляемого ними.

Заключение договора прямой смешанной (комбинированной) перевозки грузов подтверждается транспортной накладной смешанного (комбинированного) сообщения. Причем Форма транспортной накладной и порядок ее заполнения, устанавливается 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, разработанных специализированными международными организациями (БИМКО (BIMCO Baltic and International Maritime Conference) Балтийская и международная морская конференция:Baltime "Балтайм 1939" - универсальный тайм-чартер БИМКО 1939г. (боксовая форма 1974г.); Congenbill "Кенджебил" – стандартныйконосаментБИМКО). Таким образом, остается вопрос как упомянутая в проекте закона транспортная накладная смешанного (комбинированного) сообщения объединит в себе положения столь не похожих 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 всем протяжении пути мультимодальной перевозки различными видами транспорта и избежать выпуска специализированных накладных и коносамента.

При систематическом осуществлении перевозок грузов грузоотправители (отправители), грузополучатели (получатели) могут

заключать с перевозчиками договоры об организации прямых смешанных (комбинированных) перевозок грузов.

Проект закона предусматривает, что для осуществления прямой смешанной (комбинированной) перевозки грузов грузоотправитель обязан подать перевозчику заявку на перевозку грузовне менее чем за пятнадцать дней до начала перевозки грузов. Перевозчик обязан в течение двух дней рассмотреть заявку и направить ее для согласования всем транспортным организациям, участвующим в осуществлении прямого смешанного (комбинированного) сообщения. Транспортные организации в течение пяти дней обязаны рассмотреть заявку и в случае возможности осуществить перевозку согласовать ее и возвратить перевозчику (ст. 14 проекта закона). В заявке указывается количество тонн, пунктов назначения, пунктов перевалки и других сведений в зависимости от того, какой вид транспорта, отвечает за прием груза к перевозке.

Здесь интересна роль заявки в регулировании отношений по прямой смешанной (комбинированной) перевозке грузов, которую хотел определить законодатель в проекте закона. Согласно проекта закона подача заявки является обязательной стадией при заключении договора. Так, если исходить из того, что договор прямой смешанной (комбинированной) перевозки грузов реальный договор, то каков смысл заявки? Либо это основание заключения договора прямой смешанной (комбинированной) перевозки грузов, либо это способ заключения договора прямой смешанной (комбинированной) перевозки грузов? Законодатель не дает четкого ответа на этот вопрос. Что касается договора об организации прямой смешанной (комбинированной) перевозки грузов, рассматриваемого в качестве консенсуального договора, то использование заявки, как стадии исполнения, заключенного договора, вполне уместно.

Передача грузов с одного вида транспорта на другой осуществляется по передаточным ведомостям. Передаточные ведомости составляются сдающей транспортной организацией в четырех экземплярах. Два экземпляра

остаются у сдающей стороны, два — у принимающей транспортной организации.

При наличии признаков повреждения груза, недостачи груза, нарушения упаковки или пломб грузоотправителя производятся вскрытие неисправных мест 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 в размере девяти процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем пятьдесят процентов 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 на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика (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 с правом последующего перераспределения (после компенсации ущерба) между другими участниками перевозки. 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 перевозчику тут же дается право регресса к виновному в причинении ущерба перевозчику. То есть, в случае причинения ущерба грузу одним из перевозчиков в цепи перевозки, последний перевозчик выступает неким посредником между грузополучателем и перевозчиком,ответственным за причинение вреда. Однако право регресса возможно осуществить, если ущерб был локализован. Посколькупрямые смешанные 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 нерешенный на международном уровне, остается открытым и в проекте закона.

Согласно пункт 6 статьи 30 проекта закона в случае утраты, повреждения или задержки в доставке груза, все претензии и иски предъявляютсяк перевозчику, в чьи обязанности входит выдача груза в пункте назначения. Перевозчик, получивший претензию, в случае если основанием для предъявления претензии могли быть действия или бездействие других транспортных организаций, участвовавших в перевозке, направляет ее на рассмотрение этим транспортным организациям. Транспортные организации обязаны рассмотреть поступившую претензию и сообщить свой ответ перевозчику (пункт 4 статьи 30 проекта закона).

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 прямой смешанной перевозки и последним в ее цепи. Опасность для последнего участника

прямой смешанной перевозки может также представлять то обстоятельство, что ни сам перевозчик, ни его страховщики не способны предусмотреть возможные последствия и убытки от причинения ущерба.

В заключение нельзя не отметить, что в законопроекте содержится множество ссылок на правила перевозок в прямом смешанном сообщении, которые не разработаны. Представляется, что,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 осуществляются между включенными в перечень пунктов прямого смешанного сообщения железнодорожными, автомобильными станциями, морскими портами, речными портами, пристанями, аэропортами и иными транспортными терминалами. Перечень таких пунктов утверждается на основании обращений транспортных организаций в порядке, устанавливаемом Минтрансом России. Более того,для организации перевозок в прямом смешанном (комбинированном) сообщении транспортные организации заключают между собой соглашения об организации прямого смешанного (комбинированного) сообщения.В таких соглашениях могут быть урегулированы отношения транспортных организаций при перевозках грузов, порядок осуществления перевозок.

В случае принятия проекта закона право на заключение соглашения может быть реализовано любыми транспортными организациями в полном

объеме. Для этого заинтересованная организация должна направить предполагаемым участникам соглашения предложение присоединиться к нему. Соглашение открыто для присоединения любых транспортных организаций. Оно будет считаться заключенным с момента, когда направившая предложение организация получит уведомление о принятии предложения.

Предполагается, что в данном соглашении в обязательном порядке будут указываться пункты прямого смешанного сообщения, условия работы пунктов пересадки пассажиров, порядок розыска груза или багажа. Поскольку такие условия названы в проекте как существенные, если они не будут согласованы, то соглашение будет являться незаключенным (ч. 1 ст. 432 ГК РФ).

Получается очень сложная вертикальная 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. Все это говорит о явно публичном характере отношений между субъектами. Поэтому 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 превалируют частноправовые аспекты, а также высокая степень конкуренции участников, такая конструкция договорных отношений явно нежизнеспособна.

Таким образом, правовое регулирование отношений, возникающих при осуществлении прямой смешанной перевозки грузов, остается в рамкахстатьи 788 ГК РФ, которая содержит отсылкуна закон о прямых

смешанных (комбинированных) перевозках.Но в связи с тем, что данный закон до настоящего времени не принят,при осуществлении перевозок в прямом смешанном сообщении следует руководствоваться правилами, установленными транспортными уставами, кодексами и подзаконными нормативными правовыми актами различных видов транспорта.

Важно то, что структура договорных связей, предусмотренная проектом закона крайне надуманна, то есть в действительности не существует правовых связей между субъектами прямых смешанных перевозок, установленных подобным образом. Это означает только одно, что даже для пассажирских перевозок в смешанном сообщении понадобится длительное время для адаптации данного закона к реально существующим условиям осуществления перевозок. К тому же новый закон вводит неизбежно вступит в противоречие с уже существующим законодательством.

Обращаясь к рассмотрению правового регулирования прямых смешанных перевозок отдельными транспортными уставами и кодексами, следует отметить, что в КВВТ и УЖТ прямым смешанным перевозкам посвящены отдельные главы. В них помимо общих положений и вопросов, связанных с заключением договора перевозки в прямом смешанном сообщении, организацией и осуществлением перевозки грузов, сроков его доставки, порядка расчетов за перевозку, в отдельных статьях закреплены также положения, касающиеся ответственности при осуществлении перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Что же касается законодательной базы морских, автомобильных и воздушных перевозок, то ни в Кодексе торгового мореплавания РФ[27] (КТМ), ни в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ (УАТ)[28], ни в Воздушном кодексе РФ

[27]Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.
[28]Федеральный закон от 07.03.2001 N 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

(ВК)[29]эти вопросы не нашли правовой регламентации. Этот пробел частично восполнен подзаконными нормативными правовыми актами. Так, применительно к морскому транспорту вопросы осуществления перевозок в прямом смешанном сообщении с участием морских судов нашли урегулирование в Общих правилах морской перевозки грузов, пассажиров и багажа в специальном разделе. Подзаконным актом, содержащим нормы о смешанных перевозках с участием воздушного транспорта, являются Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, утв. Приказом Минтранса России от 28.06.2007 г. N 82[30]. Что касается автомобильного транспорта, то вопросы транспортно-экспедиционного обслуживания в смешанном автомобильно-железнодорожном, автомобильно-водном и автомобильно-авиационном сообщении регулируются подразделом III разд. 27 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утв. Минавтотрансом РСФСР от 30.07.1971 г.[31], применяющихся в части, не противоречащей гл. 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. V "Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении" и ст. 166 КВВТ нормы, регулирующие отношения в сфере прямого смешанного сообщения, действуют до вступления в силу федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.

Действующая в настоящее время временная схема регулирования соответствующих правоотношений выглядит следующим образом:

---

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

[30]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".

[31]"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".

отношения, связанные с перевозками грузов в прямом железнодорожно-автомобильном, железнодорожно-водном (морском), железнодорожно-воздушном сообщении, регламентируются гл. V УЖТ (ст. 65 - 79); отношения, возникающие при перевозках грузов в водно-воздушном, водно-автомобильном сообщении, подпадают под действие правил, содержащихся в гл. XIV КВВТ (ст. 104 - 114). Несколько сложнее выглядит решение вопроса о выборе правил (УЖТ или КВВТ), подлежащих применению в случаях, когда грузы перевозятся в прямом смешанном железнодорожно-внутренневодном сообщении[32]. Здесь также возникает конфликт законодательства. Оптимальное решение данного конфликта видится в том, перевозчик какого вида транспорта принимает груз к перевозке в прямом смешанном сообщении первым. Если в качестве первого перевозчика, принимающего груз от грузоотправителя, выступает железная дорога, то соответствующие правоотношения должны регулироваться правилами о прямых смешанных перевозках, содержащимися в УЖТ РФ, и наоборот, если первым перевозчиком окажется организация внутреннего водного транспорта, то следует 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, предусмотренной различными перевозочными конвенциями. 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

[32] 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.

регулирования транспортной деятельности и ростом предпринимательской активности требуется создание условий для мобильного сочетания различных видов транспорта.

Более того, перевозки грузов в прямом смешанном сообщении могут осуществляться только через открытые для этого железнодорожные станции либо через морские и речные порты, автомобильные станции, аэропорты, включенные в специальные перечни (ст. 67 УЖТ и ст. 105 КВВТ). Транспортным законодательством также установлены определенные ограничения сферы применения правил о перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, касающиеся отдельных видов перевозимых грузов. Например, предъявление для перевозки в прямом смешанном сообщении грузов, перевозимых наливом в цистернах, и леса в плотах не допускается, а скоропортящиеся, опасные грузы, а также грузы, которые должны сопровождаться представителями грузоотправителей или грузополучателей, могут перевозиться в прямом смешанном сообщении только в соответствии со специальными перечнями таких грузов, устанавливаемыми правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении (ст. 68 УЖТ, ст. 106КВВТ).

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 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.

Конфликт также может возникнуть между КВВТ и УЖТ и другими транспортными уставами и кодексами, уже потому, что согласно статье 66 УЖТв части, не предусмотренной настоящим Уставом, применяются положения кодексов, других федеральных законов, уставов, тарифных руководств, правил, регулирующих перевозки грузов транспортом соответствующего вида.

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 и по окончании участка пути, исполняемого самостоятельно, передает груз следующей транспортной организации другого вида транспорта, назначенной им. Все перевозчики, принимающие участие в прямой смешанной перевозке, именуются 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, составляется на имя определенного грузополучателя и подписывается грузоотправителем. Транспортная накладная представляет собой подтверждение заключения договора перевозки в прямом смешанном сообщении, его содержания 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" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 23.06.2003 г. N 4816)[33], 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, МинречфлотомРСФСР17/24.04.1956 г.)[34].

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

[33]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.

[34]"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.

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, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа - в размере стоимости груза. Если же, при осуществлении данной перевозки, ущерб был причинен на этапе железнодорожной перевозки, а перевозку 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 несохранность 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. Совсем иная ситуация возникнет, если ущерб не был локализован. В данном случае, если при сдаче груза внутренневодным перевозчиком грузополучателю будет обнаружено, что груз поврежден, но конкретное

время и место повреждения не будет обнаружено, грузополучатель, ссылаясь на положения статьи 109 КВВТ, предъявит претензию о возмещении ущерба внутренневодному перевозчику, как организации, выдавшей груз, который и будет ответственной стороной за причиненный ущерб. При отсутствии локализации причиненного ущерба последний перевозчик и будет ответственной стороной перевозки, даже с учетом того, что перевозка была осуществлена по транспортному документу другого вида транспорта, а последний перевозчик являлся всего лишь соперевозчиком.

Таким образом, в транспортном законодательстве структура ответственности строится на пересылке претензий от транспортной организации, получившей претензию, как организация, доставившая груз, 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 наделения 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 несохранность 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. Так, если согласно УЖТ железнодорожный перевозчик передает груз внутренневодному перевозчику в порту, то не ясно порт или стивидор, осуществивший перевалку груза в порту, будет осуществлять охрану груза в порту с момента разгрузки с железнодорожного состава до момента погрузки груза на борт судна. Возможность привлечения к ответственности транспортной организации, допустившей несохранность груза, не исключает действия общего правила о том, что ответственность за необеспечение сохранности перевозимого груза возлагается на транспортную организацию, выдавшую груз получателю, а должна рассматриваться скорее в качестве исключения из этого общего правила[35].

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. Данныймомент перехода ответственности следует определить, как момент передачи груза от одного

[35] Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 520.

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 обеспечение сохранности груза перед грузополучателями должна нести та транспортная организация, которая доставила 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 и должно быть урегулировано договором.

Так, согласно статье 113 КВВТ в железнодорожно-водном сообщении плата взимается: на железнодорожных станциях и в морских портах отправления - с грузоотправителей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов по железным дорогам или морским путям; в речных портах перевалки грузов - с грузоотправителей или грузополучателей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов по внутренним водным путям; в водно-железнодорожном сообщении плата взимается: в речных портах отправления - с грузоотправителей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов по внутренним водным путям; на железнодорожных станциях и в морских портах перевалки грузов - с грузоотправителей или грузополучателей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов по железным дорогам или морским путям.

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

расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов по водным путям; в водно-железнодорожном сообщении плата взимается: в портах отправления грузов с грузоотправителей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов по водным путям; на железнодорожных станциях, которые примыкают к портам перевалки грузов, с грузоотправителей, грузополучателей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов железнодорожным транспортом.

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

Расходы, понесенные транспортными организациями в связи с оборудованием вагонов, речных и морских судов для многоярусного размещения грузов, а также в связи с размещением тяжеловесных, громоздких, длинномерных грузов и креплением их в вагонах, на морских и речных судах, осуществленными в пунктах перевалки, относятся на грузополучателя. С грузоотправителя может быть также взыскан штраф за задержку по его вине вагонов или контейнеров в пунктах перевалки. Содержание обязательства грузоотправителя (грузополучателя) по уплате перевозчику провозной платы и иных платежей, связанных с перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении, отличается некоторыми особенностями, вытекающими из участия в такой перевозке нескольких транспортных организаций различных видов транспорта.

Более того, согласно § 115 "Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении" (утв. МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24.04.1956 г.с изм. от 30.11.2000 г.) кроме оплаты стоимости провоза, сборов и расходов по взвешиванию, погрузке и выгрузке груза при перевалках и других установленных тарифами сборов, грузополучатель обязан возмещать перевалочным пунктам (станциям, портам и пристаням) их расходы по исправлению тары и переупаковке грузов, а также стоимость крепительных,

сепарационных и других материалов, если они предоставлены портом (пристанью) перевалки. Сборы за перевалку грузов могут быть взысканы в пункте отправления.

Даже с учетом, столь, казалось бы, полной урегулированности вопроса оплаты перевозки, остается много не ясностей. 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. Более того, если отталкиваться от презумпции назначения прямой смешанной перевозки, заключающейся в облегчении доли грузовладельца касательно организации смешанной перевозки, где основную организаторскую функцию берет на себя перевозчик, организующий перевозку, то в рассматриваемом нами случае получается с точностью наоборот: грузоотправитель или грузополучатель должны осуществлять платежи в момент отправления груза, при перевалке груза в портах или иных перевалочных пунктах, при получении груза. Ни УЖТ, ни КВВТ не предполагают, что первый и основной перевозчик должен организовать прямую смешанную перевозку таким образом, чтобы не потребовалось участия грузовладельца в момент перевалки, например.

Узким местом в регулировании прямых смешанныхотношений является то, что правовой режим такого регулирования крайне непредсказуем. Отсутствиеединого, 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 прямых смешанных перевозок является крайне важным.

1.3. Проблемы унификации режима международной прямой смешанной перевозки грузов.

Договор международной перевозки представляет собой особый вид внешнеэкономических коммерческих сделок и осуществляется между двумя и более государствамина условиях заключенного между ними договора.Специфика правового регулирования международной перевозки заключается в том, что основные вопросы такой перевозки решаются в международных транспортных конвенциях и в действии общих коллизионных привязок (закон места нахождения вещи, совершения договора) и их трансформации в специальные (закон порта назначения; места столкновения судов и т. п.). При отсутствии соглашения сторон о праве применяется критерий наиболее тесной связи, который понимается как закон основного места деятельности той стороны отношения, которая осуществляет исполнение, имеющее решающее значение для содержания договора (право страны перевозчика – подп. 6 п. 3 ст. 1211 ГК)[36].

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 не на ломку или создание каких-либо новых отношений, а 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 прямых смешанных перевозок.

[36]Федеральный закон от 26.11.2001 г. N 146-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья)» // СЗ РФ. 2001.- N 49. - Ст. 4552.

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 смешанных перевозок также нашла свое отражение в таких документах, как FIATA[37] Combined Transport Bill of Lading, Combidoc, Combibill. Эти документы в основном базируются на Токийских правилах 1969 г. Токийские правила или проект конвенции о смешанных перевозках были приняты на Токийской конференции Международного морского комитета 1969 г. Далее в 1973 г. Международная торговая палата разработала международные правила, регулирующие документальное оформление смешанной перевозки, во многом базирующихся на Токийских правилах.

Тем не менее, считая подобное положение не удовлетворительным, Совет по торговле и развитию ЮНКТАД[38] решил разработать новый документ, регулирующий смешанную перевозку, - Конвенцию ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. (Конвенция ООН 1980 г.).

Конвенция ООН 1980 г. рассматривается как вполне адекватный ответ на правовые и политические проблемы, поднятые в процессе контейнеризации.

Традиционно, при перевозке грузов на различных видах транспорта грузы передавались изпод одного правового режима в ведение другого правового режима, в зависимости от видов задействованного при перевозке транспорта. То есть, международная гармонизация транспортного законодательства была достигнута лишь на модальной основе. До 1980 г. не

[37]ФИАТА - это неправительственная организация, представляющая транспортно-экспедиторскую 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

[38]ЮНКТАД — Конференция и Советпоторговлеиразвитию ООН [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL:http://www.un.org/ru/ga/unctad/

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 прямых смешанных 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 прямой смешаннойперевозкиза груз, которая наступаетс момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза получателю (статья 14 Конвенции ООН 1980 г.). В Конвенции также применяется сетевая система ответственности, которая наступает в тех случаях, когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозки, в отношении которого подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального права предусматривают более высокий предел ответственности по сравнению с пределом, предусмотренным в Конвенции ООН 1980 года.

Конвенция устанавливает срок исковой давности два года. Однако предусматривает, что, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет, любой иск в связи с международной смешанной перевозкой погашается давностью. Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или, если груз не был выдан, после дня, когда он должен был быть выдан, исковая давность погашается по истечении этого срока. Оператор прямой смешанной перевозкиимеет право предъявить регрессный иск для возмещения ущерба к субподрядчикам, даже по истечении срока исковой давности, если иск предъявляется в пределах срока, предоставленного согласно праву государства, в котором начато разбирательство, что не

соответствует положениям иных применяемых международных Конвенций(статья 21 Конвенции ООН 1980 г.).

Конвенция также предоставляет истцу широкий выбор юрисдикции.

Истец может подать в суд в одном из следующих мест:

i) местонахождение основного коммерческого предприятия ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика;

ii) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор;

iii) место, в котором груз принимается к международной смешанной перевозке, или место его выдачи; или любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении(статья 26 Конвенции ООН 1980 г.).

В связи с растущей тенденцией международных коммерческих споров, в Конвенции предусматривается арбитражное судопроизводство в качестве альтернативы судебным разбирательствам. Оно предусматривает, что стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с международной смешанной перевозкой, подлежит передаче в арбитраж(статья 27 Конвенции ООН 1980 г.).

В связи с тем, что Конвенции ООН 1980 г. не вступила в силу Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД)в 1986 г. поручила секретариату разработать типовые положения о мультимодальных транспортных документах в тесном сотрудничестве с компетентными коммерческими и международными организациями, на основании Гаагских и Гааго-Висбийских Правил[39], а также существующих документов, таких

[39]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

какFBL (Коносамент ФИАТА), и ICC UniformRules(Правила Международной торговой палаты)для Комбинированных транспортных документов.

Следуя этой резолюции ЮНКТАД совместно с Международной Торговой Палатой (МТП) была создана Рабочая группа по разработке нового свода правил для мультимодальных транспортных документов. В ходе серии заседаний рабочая группа завершила подготовку Правил 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 инкорпорированы в договор перевозки путем ссылки письменно, устно или другим способом. Можно ссылаться на Правила независимо от того, предполагается ли перевозка одним или несколькими видами транспорта на основании договора обычной или мультимодальной перевозки.Стороны, ссылаясь на данные Правила, соглашаются, что эти Правила будут превалировать над любым положением договора мультимодальной перевозки, который противоречит им, за исключением тех положений, которые увеличивают ответственность или обязательство оператора мультимодальной перевозки.

Правила насчитывают 13 статей. Они регулируют сферу применения и содержат:

i) единые определения транспортных, экспедиторских и внешнеторговых понятий,

ii) содержат признание достоверности информации,

iii) устанавливают ответственность экспедитора и пределы этой ответственности,

iv) определяют обязательства экспедитора, выступающего в качестве договорного перевозчика,

v) предусматривают лишение прав на ограничение ответственности,

---

силу для Российской федерации 29.07.1999 г.) // "Многосторонние международные соглашения о морском транспорте", М., 1983 г., 41 с.

vi) устанавливают ответственность грузоотправителя,

vii) содержат формы уведомления о причинении ущерба, порчи и повреждения груза,

viii) устанавливают сроки исковой давности,

ix) определяют применяемые к экспедитору законы, арбитраж и другое.

Положения Правил действуют только в той степени, если они не противоречат обязательным положениям международных конвенций и национального законодательства, применимых к мультимодальной перевозки (статья 13 Правил)[40].

В Правилах установлен срок исковой давности 9 месяцев. Таким образом, ОМП будет освобожден отответственности, если иск не предъявлен в течение 9 месяцев после доставки груза, или с даты, когда груз должен был быть доставлен. 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 (статья 25 Конвенции ООН 1980 г.).

Правила предусматривают возможность выдачи “оборотного” и “необоротного”мультимодального транспортного документа. Однако в связи с тем, что Правила носят сугубо договорной характер, вряд ли их включение в мультимодальный документ будет эффективным для создания оборотного документа во всех юрисдикциях. В большинстве стран правоустанавливающий документ может быть издан только на основании обычая или закона, но не по соглашению сторон.

Пункт 3 Правил касается доказательств информации, содержащейся в документе мультимодальной перевозки, и предусматривает, что такая информация является доказательством prima facie принятия ОМП грузов к

[40]UNCTAD/ICCRulesforMultimodalTransportDocuments [Электронныйресурс] /URL: http://r0.unctad.org/en/subsites/multimod/mt3duic1.htm

перевозке в состоянии, описанном в документе, в том числе заявленной по информации грузоотправителя, например, вес груза, подсчет груза при погрузке, наименование груза, упакованного в контейнер.

Основные различия с Конвенцией ООН 1980 г.:

1. Правила позволяют ссылаться на них, если перевозка осуществляется даже одним видом транспорта.

2. Документ мультимодальной перевозки может быть заменой электронного обмена данных.

3. Размер возмещений определяется по стоимости груза в месте и во время его доставки, а в Конвенции – по месту и времени отправки.

4. ОМП освобождается от ответственности за утрату, повреждение или задержку в доставке 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.

1.4. Условия применения унимодальных транспортных конвенций при регулировании международной прямой смешанной перевозки грузов.

Существует большое количество унимодальных 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)[41].

Железнодорожный транспорт:

- Конвенция «О международных железнодорожных перевозках» (ЦИМ/КОТИФ – CIM/COTIF) в редакции 1980 г.[42];

- Протокол о внесении поправок КОТИФ-ЦИМ 1999 года.

Воздушный транспорт:

- Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 1929 г. (Варшавская Конвенция)[43];

- Гаагский Протокол 1955 года;

- Монреальский Протокол № 4 от 1975;

- Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, 1999 год (Монреальская Конвенция)[44].

Внутренневодный транспорт

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

---

[41]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.

[42]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.

[43] 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.

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

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)[45].

- Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» 2008 г. (Роттердамские правила)[46].

Проблема заключается в том, насколько обязательно применение данных конвенций, регулирующих международные унимодальные перевозки, также для регулирования мультимодальных перевозок. 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.

1. Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом» (КДПГ/CMR).

Особая специфика автомобильной перевозки заключается в том, что этот вид перевозки практически всегда используется в рамках мультимодальной перевозки. Автомобильная перевозка, зачастую, единственно возможный вариант доставки груза из одного пункта перевалки

[45]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.
[46]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.

в другой. Этими пунктами являются порты, железнодорожные станции, аэродромы. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ/CMR) регулирует международную автомобильную перевозку, в том числе автомобильный этап перевозки в рамках международной мультимодальной перевозки. Однако КДПГ/CMR предоставляет лишь частичное обеспечение мультимодальных перевозок (статья 2), поскольку распространяется только на спектр мультимодальных транспортных операций, осуществляемых без перегрузки. В связи с чем, отсутствует ясность регулирования в отношении мультимодальной перевозки с перегрузкой груза с одного транспортного средства на другое, что порождает дискуссии касательно сферы применения КДПГ/CMR.

Некоторые спорные аспекты можно проиллюстрировать на следующих примерах.

В первом случае, перевозка груза осуществляется из Каира в Гелен несколькими видами транспорта. Первая часть перевозки из Каира в порт Александрия – автомобильным транспортом, вторая часть из порта Александрия в порт Антверпен – морским транспортом и, наконец, третья часть из Антверпена в Гелен – автомобильным транспортом. В ходе автомобильной перевозки между Каиром и Александрией автомобиль перевернулся и груз был поврежден. Дело рассматривалось в суде г. Роттердам, который принял решение о применении Правил КДПГ/CMR при регулировании претензии по грузу[47]. По мнению суда, если место принятия груза в начале мультимодальной перевозки и место, предназначенное для сдачи груза в конце пути, расположены в двух разных странах, этого условия вполне достаточно для применения Правил КДПГ/CMR при урегулировании возникшего спора.

Обстоятельства второго дела были во многом похожи. Перевозка осуществлялась из Капонаго (Италия) в Спийкениссе (Нидерланды) и состояла из автомобильной перевозки из Капонаго в Милан,

[47]VanBeelen, CMRenoverlading. Zwolle: W.E.J. TjeenkWillink, 1994. P. 43.

железнодорожной перевозки между Миланом и Роттердамом, затем снова автотранспортом из Роттердама и Спейкениссе. Ущерб был причинен в промежутке между Капонаго и Миланом. Однако, в данном случае суд г. Роттердама решил, что Правила КДПГ/CMR не применяются, так как место принятия груза автоперевозчиком и место его сдачи автоперевозчиком находились в одном государстве, что не соответствует условиям, установленным в пункте 1 статьи 1 КДПГ/CMR[48]. Согласно данной позиции суда Правила КДПГ/CMR распространяются на перевозку грузов автомобильным транспортом в рамках мультимодальной перевозки только в тех случаях, если дорожная составляющая пересекает одну или несколько государственных границ, то есть является международной.

Два этих дела были решены по-разному, поскольку до сих пор нет единого мнения касательно сферы применения КДПГ/CMR, что неизменно приводит к разновариантным разрешениям аналогичных ситуаций и споров.

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 настоящая 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, независимо от местожительства и национальности сторон. 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

[48]VanBeelen. -P. 44.

мультимодальной перевозки - РО-РО перевозку[49]. 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 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.

Приведенные выше примеры показывают неоднозначность применения Правил КДПГ/CMR при регулировании мультимодальной перевозки полностью или в его части.

Область применения пункта 1 статьи 1 КДПГ/CMR.

Сфера применения КДПГ/CMR к договору мультимодальной перевозки грузов согласно статье 1стала 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[50].

[49]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.

[50]Haak, K.F. De skope van de CMR.Speech Antverp. June 2006.

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 содержаться 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. В статье не говориться, что перевозка должна быть исключительно дорожной, даже не говориться о том, что дорожный этап перевозки должен быть преобладающим. Поэтому, если международные перевозки из/в Договаривающееся государство согласно договора 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 были задействованы в этой перевозке. К сожалению, КДПГ/CMR не дает толкования сложившейся ситуации, что приводит к разногласиям в договорной практике.

Приведем несколько примеров. Первым из них является договор международной дорожной перевозки грузов из Варшавы в Севилью. Такой договор, регулируется КДПГ/CMR, так как касается обычной международной автоперевозки. Второй пример, договор перевозки из Варшавы в Рабат, Марокко, который также подлежит регулированию КДПГ/CMR в силу статьи 2 КДПГ/CMR, так как груз оставался в трейлере и перевозился морем без перегрузки из Альхесирас, Испания (Algeciras) в Танжер, Алжир (Tanger). И третий пример, когда Правила КДПГ/CMR не применяются для регулирования дорожного этапа мультимодальной перевозки в соответствии со статьей 1, при перевозке, практически идентичной второму примеру, из Варшавы в Альхесирас, затем морем из Альхесираса в Танжер, затем в Рабат, с одним лишь изменением, груз перегружался из трейлера на пароход. В данном случае, перевозка не будет подлежать регулированию КДПГ/CMR, даже дорожная ее часть между

Варшавой и Альхесирас, которая к тому же является преобладающим этапом мультимодальной перевозки.

Таким образом, именно от автоперевозчика, который первый вступает в международную мультимодальную перевозку и является ее организатором в дальнейшем, зависит включить ли правовое регулирование на основе морских конвенций в отношении морской части пути, или, осуществив перевозку без снятия груза с трейлера, всю международную перевозку подчинить Правилам КДПГ/CMR, тем самым лишив морских перевозчиков возможности защищать свои интересы на основе морского законодательства.

Область применения статьи 2 КДПГ/CMR.

На момент составления КДПГ/CMR 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 (к примеру, трейлер), 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, которая влечет перевозку грузов автотранспортом по автомагистрали, на пароме, поезде или барже, сфера применения Конвенции КДПГ/CMR была расширена и вышла за рамки простой перевозки автомобильным транспортом. Статья 2 КДПГ/CMR 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/CMR, 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/CMR на некоторые другие виды транспорта было просто необходимо, по крайней мере, для удовлетворения английских пожеланий[51].

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. Есть и другие типы перевозки "модель-на-модели", например, такие, как "лихтер-борт-корабль" - по запросу ускоренной перевозки, "жд-на-корабль" - перевозки железнодорожных вагонов на паромах и пароходах. Несмотря на то, что РО-РО перевозки включают в себя не менее двух транспортных средств, одно из которых при транспортировке на другом транспортном средстве выполняет роль груза, то фактически при таких перевозках используется только одна транспортная инфраструктура. То есть, строго говоря, РО-РО перевозки касаются перевозок частью морским, внутренневодным, железнодорожным или воздушным транспортом, когда автомобиль вместе с грузом пассивно передвигается этими транспортными средствами и груз не затрагивает более одной транспортной инфраструктуры. 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

[51]Koller, 1158, Art.2 CMR, no. 1.

прямое требование наличия автодорожного этапа в начале или в конце перевозки. Таким образом, в статье 2 КДПГ/CMR перевозки РО-РО характеризуются в широком смысле; кроме того, морской, железнодорожный, воздушный и внутренневодный этапы перевозки подчинены автодорожному этапу. 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.

Рассмотрение автотранспортного средства как части груза или тары, упаковки зависит от правил, применимых к претензии о возмещении вреда. Например, согласно Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ/CMNI) автомобиль вряд ли можно считать частью груза. Статья 1(7) КПГВ/CMNI устанавливает, что термин "груз" не охватывает 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 или, когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

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. Один из элементов РО-РО перевозки - автомобиль, занятый в процессе дорожной стадии перевозки, хотя и является удобным, но далеко нетипичным грузом для перевозки.

Хотя в статье 2 говориться о перевозке грузов автомобильным и иными видами транспорта, но не о договоре перевозки, очевидно, что такая

перевозка должна осуществляться на основе единого договора. Первоначальное намерение и соглашение сторон имеет решающее значение при определении того, является ли определенный договор перевозки гарантом применения КДПГ/CMR в соответствии с расширением сферы применения статьи 2 КДПГ/CMR. Так, например, если перевозчик уклоняется от выполнения договора без согласия отправителя, правила КДПГ/CMR попрежнему будут применяться к договору. Когда стороны заключают договор перевозки автомобильным транспортом и понятно, что для достижения согласованного места назначения часть перевозки будет осуществляться морским транспортом, это следует толковать, как разрешение автоперевозчику нанимать морского перевозчика для осуществления перевозки груза по заключенному договору.

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[52].

Как отмечено выше, чаще правила КДПГ/CMR применяются при регулировании мультимодальных перевозок с учетом статьи 2 и охватывают как дорожную часть перевозки, так и перевозки не дорожными видами транспорта (например, морским и железнодорожным)[53]. Дополнительно дорожная часть перевозки будет включать в себя такие операции, не являющиеся самостоятельным объектом регулирования в рамках

[52]Hoeks, M. Multimodal transport law. Wolters Kluwer.: 2010. P. 253.
[53]Clarke, M.A. International carriage by air. / M. Clarke. - Stockholm: JURE AB, 2002. – P. 79.

мультимодальной перевозки, как хранение или перевалочные операции. Тем не менее, если эти операции настолько значимы, что не встраиваются в состав обязательства дорожной перевозки, к ним будут применяться не правила дорожной перевозки, а свои собственные специфические правила.

Более того, точно также как правила КДПГ/CMR регулируют дорожный этап мультимодальной перевозки, другие унимодальные конвенции регулируют этапы, осуществляемые другими видами транспорта. Как и большинство унимодальных конвенций, правила КДПГ/CMR являются обязательными к применению ратифицировавшими их странами. Так, согласно статье 41 (1) признается не имеющим силы всякое условие, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений Конвенции.

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/CMR предполагает наличие отдельной перевозочной конвенции, которая будет регулировать мультимодальные перевозки в полном объеме, то Правила КДПГ/CMR не были направлены на предотвращение любых проблем, которые возникнут при применении КДПГ/CMR 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/CMR в данных обстоятельствах можно было бы избежать.

Полагаем, что целью КДПГ/CMR следует считать создание единообразного регулирования международных дорожных перевозок грузов, которое, в силу отсутствия Конвенции, регулирующей мультимодальные перевозки, стало основой для применения КДПГ/CMR к договору мультимодальной перевозки с участием дорожной составляющей. Однако это вовсе не означает, что Конвенция достаточно хорошо подготовлена, чтобы справиться со всеми последствиями такого ее вынужденного использования. Тем не менее, трудности, которые возникают при применении КДПГ/CMR к договору мультимодальной перевозки грузов являются, в основном, второстепенными, и, безусловно, не являются непреодолимыми.

2. Конвенция «О международных железнодорожных перевозках» (КОТИФ)

Конвенция КОТИФ фактически вобрала в себя содержание Бернской конвенции о железнодорожных перевозках грузов 1890 года (МГК) и Бернской конвенции о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа 1923 года (МПК). 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, совершенствуется, учитывая изменение экономических отношений в государствах, подписавших это Соглашение[54].

Таким образом, впервые Соглашение КОТИФ увидело свет в 1890 году, после более чем полутора десятилетий переговоров. С тех пор режим претерпел несколько изменений: в 1898, 1906, 1924, 1933, 1952, 1961, 1970, 1980, 1990, 1992 и последний раз в 1999 г. Причина целого ряда пересмотров заключается в том, что еще в девятнадцатом веке разработчики признали, что

[54]http://www.brokert.ru/material/konvanciya-mezhdunarodnyh-zheleznodorozhnyh-kotif

единый закон должен быть всегда актуальным[55]. Последний полный пересмотр соглашения оформлен Вильнюсским протоколом, который был открыт для подписания 3 июня 1999 года на сессии Генеральной Ассамблеи ОТИФ - межправительственной организации международных железнодорожных перевозок. Протокол, названный в честь литовского города, где было проведено собрание, содержит углубленный пересмотр КОТИФ и всех приложений к нему. Основной задачей пересмотра стало усиление конкурентоспособности железных дорог на международном транспортном рынке. Вильнюсский протокол является примером общей тенденции по упрощению унимодального транспортного законодательства. Обновленное соглашение КОТИФ вступило в силу в 2006 году после его ратификации двумя третями членов ОТИФ. В нем увеличено количество приложений с двух до семи и почти вдвое увеличено количество статей, по сравнению с версией Соглашения 1980 года.

Однако не все участники более ранней версии соглашения стали членами последней версии. В пункте 4 статьи 30 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года определяются условия применения более старого режима, в нашем случае, это версия КОТИФ 1980 года, и новейшего режима по версии КОТИФ 1999 года. Другими словами, в отношениях между государством — участником обоих договоров и государством — участником только одного договора, договор, участниками которого являются оба государства, регулирует их взаимные права и обязательства.

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. Одним из стимулов для этого стало решение суда Европейского сообщества от 22 мая

[55]Koller. CIM, no. 1. P. 1739.

1985 года. В результате этого решения, Европейское сообщество было обязано ввести свободу предоставления услуг в транспортной сфере с целью создания активной среды свободного рынка. Это дало новый импульс для формирования "европейского транспортного права", в том числе железнодорожного права[56].

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 компании.

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

Поскольку гармонизация конвенции с другими транспортными режимами была одной из главных целей Вильнюсского протокола, текущая версия ЦИМ имеет много общего с другими перевозочными конвенциями. Особенно похожи положения КДПГ/CMR и ЦИМ. Договор международной перевозки грузов железнодорожным транспортом является консенсуальным договором, следуя примеру КДПГ/CMR и другим перевозочным конвенциям[57].

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. Также, как это указано

[56]Hoeks, M. P. 263.
[57]Clarke. TranspR, 2002. P. 430.

КДПГ/CMR и КПГВ/CMNI, новый железнодорожный режим при определенных обстоятельствах может быть применен к перевозкам на других видах транспорта.

В результате Вильнюсского протокола, относящегося к перевозке грузов железнодорожным транспортом, сформировалась ныне действующая редакция КОТИФ-ЦИМ. Область применения ЦИМ определяется в первой статье, которая гласит, что настоящие единые правовые предписания применяются к любому договору железнодорожной перевозки грузов за плату, если место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах-членах. Применение не зависит от местонахождения и национальности сторон по договору перевозки.

Географические рамки применения ЦИМ менее обширны, чем в КДПГ/CMR, однако схожи с авиационным 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 Восточной, Центральной и Западной Европы находятся в железнодорожной правовой системе, именуемой КОТИФ-ЦИМ, Россия – в другой системе, именуемой СМГС. СМГС является международным нормативным актом, заключенным в целях организации перевозок грузов в прямом международном железнодорожном сообщении. СМГС было заключено в рамках деятельности и под эгидой Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) 1 ноября 1951 года.

В 1994 году в ходе заседания Совета по железнодорожному транспорту Содружества независимых государств (СНГ) были внесены изменения и дополнения в СМГС касательно порядка исчисления сроков

доставки грузов, определения размера возмещения за просрочку в доставке грузов, рассмотрение претензий о просрочке в доставке грузов при перевозке их в межгосударственном сообщении.

С 1 июля 1998 г. вступило в силу подписанное в октябре 1997 г. в г. Баку Соглашение между железнодорожными администрациями государств - участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм СМГС. Государства договорились перевозить грузы в прямом международном железнодорожном сообщении между железными дорогами государств на основании СМГС.

Участниками данной последней версии СМГС стали 23 государства, подписавшие ее. К ним относятся: Азербайджанская Республика, Республика Албания, Республика Беларусь, Республика Болгария, Венгерская Республика, Социалистическая Республика Вьетнам, Грузия, Исламская Республика Иран, Республика Казахстан, Китайская Народная Республика, Корейская Народно-Демократическая Республика, Киргизская Республика, Латвийская Республика, Литовская Республика, Республика Молдова, Монголия, Республика Польша, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан, Украина, Эстонская Республика. За время действия СМГС (с 1951 г. по настоящее время) в него были включены 14 изменений и дополнений. Особенностью СМГС является то обстоятельство, что интересы железных дорог 23 государств, подписавших СМГС, представляют министерства, ведающие ими (статья 1 СМГС).

В настоящее время участниками КОТИФ (в редакции Вильнюсского протокола) являются 39 государств Европы, Азии и Африки: Австрия, Албания, Алжир, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Великобритания и Северная Ирландия, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирак, Иран, Ирландия, Испания, Италия, Ливан, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Македония, Марокко, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия,

Румыния, Сирия, Словакия, Словения, Тунис, Турция, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция, Швейцария. С 2005 года Украина участвует в КОТИФ отдельными участками железных дорог колеи 1435 мм, которые имеют выходы на железные дороги Польши, Словакии, Венгрии и Румынии.

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. Более того, в статье 36 СМГС содержится общее коллизионное правило, в соответствии с которым при отсутствии в Соглашении положений о применяемых тарифах, необходимых для перевозки, действуют постановления, изложенные во внутренних законах и правилах соответствующей страны, железная дорога которой является участницей СМГС. Следует отметить, что подобное правило свойственно и Соглашению КОТИФ.

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 обеспечение организации железнодорожно-паромного сообщения между портами РФ и Германии, что позволит использовать 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), а также с другими портами Европы, как на железнодорожном участке пути, так и на морском. При этом железнодорожные перевозки будут осуществляться с применением такой накладной по всей территории Европы, а по российской территории по отдельным участкам железнодорожных путей, оговоренных Россией.

Присоединение Российской Федерации к КОТИФ позволит при перевозке грузов в железнодорожно-паромном сообщении Россия - Европа по линии Балтийск - Засниц/Мукран (Германия) и Усть-Луга -

Засниц/Мукран, а также с другими портами Европы использовать единый перевозочный документ (накладную ЦИМ) как на железнодорожном участке пути, так и на морском. При этом железнодорожные перевозки будут осуществляться с применением данной накладной по всей территории Европы, а по российской территории - по отдельным участкам железнодорожных путей, оговоренных Российской Федерацией[58].

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 вызвало бы резонанс и 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, помятуя о российских расстояниях, проблематично для РФ.

Несмотря на это, присоединение отдельными участками железнодорожных путей, примыкающих к портовым паромным комплексам, позволит облегчить таможенное оформление груза и сократить срок и стоимость перевозок за счет исключения неоднократного переоформления перевозки грузов в железнодорожно-паромном сообщении между Россией и Европой. Присоединение Российской Федерации к КОТИФ позволит российским судоходным компаниям самостоятельно в инициативном порядке объявлять паромные линии между российскими и европейскими

[58] 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

морскими портами. В настоящее время паромные линии с участием европейских портов объявляются только на усмотрение и по желанию европейских морских перевозчиков стран-членов КОТИФ[59].

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 Российская Федерация делает оговорки о неприменении Приложений A, C, D, E, F, G к КОТИФ.

Кроме того, в соответствии с § 3 статьи 28 КОТИФ Российская Федерация также заявляет о неприменении §§ 1 и 2 статьи 28 КОТИФ, определяющих порядок урегулирования споров между государствами-членами, а также споры между государствами-членами и ОТИФ по толкованию или применению положений Конвенции в создаваемом сторонами арбитражном суде.

Соглашение КОТИФ призвано облегчить и ускорить международное железнодорожное сообщение, в том числе с участием морского транспорта, посредством установления единых правовых предписаний в сфере международных перевозок грузов.

Наличие на евроазиатском пространстве двух правовых систем в области железнодорожного транспорта не отменяет, но затрудняет реализацию международных перевозок грузов между зонами СМГС и КОТИФ-ЦИМ, то есть между Россией и Европой. Объемы внешнеторговых и транзитных перевозок из года в год растут, что объясняется, помимо прочего, экологическими преимуществами железнодорожного транспорта по отношению к транспорту автомобильному. Существует много проблем,

[59] Там же.

связанных с параллельным существованием двух альтернативных железнодорожных правовых систем[60].

Суть проблематики, главным образом, состоит в том, что СМГС и ЦИМ не являются преемственными системами. Их невозможно объединить в одну систему, так как они построены по различным правовым принципам и правилам. Процесс унификации рассматриваемых Соглашений затруднен еще и потому, что организации, ведающие их разработкой (ОСЖД и ОТИФ), крайне неохотно идут на компромиссы.

Режим железнодорожной перевозки ЦИМ не содержит положений, касающихся толкования его норм. Тем не менее, с учетом того, что ЦИМ является инструментом международного частного транспортного права, его правила должны толковаться автономно или с учетом норм международного права, например, Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года. Таким образом, ЦИМ не оставляет простора для толкования своих норм на основе национальных правовых концепций. Только если, ЦИМ содержит в себе пробел, и сложившиеся обстоятельства не могут быть урегулированы нормами международного права, использование национального законодательства, пожалуй, может иметь место.

Соглашение ЦИМ составлено в трех аутентичных версиях: на французском, английском и немецком языках. В случае, если значения двух языковых версий расходятся, то французский вариант текста имеет приоритет в соответствии со статьей 45 КОТИФ.

Правила ЦИМ применяются ко всякому договору перевозки грузов железнодорожным транспортом за вознаграждение, согласно пункту 1 статьи 1 ЦИМ, что соответствует области применения правил КДПГ/CMR, которые применяются ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение. В результате этого сферу применения правил ЦИМ следует

[60] Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. - М.: Статус, 2010. С. 351.

толковать таким же образом, как и их аналог - КДПГ/CMR, когда дело касается мультимодальных перевозок.

В накладную ЦИМ были введены пункты об интермодальных транспортных единицах в соответствии со статьями 3 и 7 ЦИМ. Тем не менее, включение в накладную специальной ссылки на интермодальные транспортные единицы, по-видимому, 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. Следовательно, упоминание в ЦИМ контейнеров и съемных кузовов порождает идею, что ЦИМ применяется к международным железнодорожным перевозкам, осуществляемым в свете широкого диапазона мультимодальных операций, согласно пунктам 3 и 4 статьи 1 ЦИМ[61].

В свое время версия КОТИФ-ЦИМ в редакции 1990 года содержала некоторое ограничение сферы применения конвенции в отношении мультимодальных перевозок. Применение конвенции было поставлено протоколом 1990 года в зависимость от условия, что такая перевозка должна быть выполнена под ответственностью железной дороги (пункт 2 статьи 2 КОТИФ-ЦИМ в редакции 1990 года). Таким образом, требование о том, что перевозки осуществляются под ответственностью железной дороги, ограничивает сферу применения КОТИФ-ЦИМ в отношении мультимодальных перевозок. Рассмотрим действие данного ограничения на следующем примере: перевозка груза осуществлялась автотранспортом из Потсдама до железнодорожного вокзала Берлина, а оттуда железнодорожным транспортом в Москву. В течение перевозки груз был поврежден, но

[61]Koller, I. COTIF-CIMintroductorycomment, N 5.Transportrecht, 2007.

повреждение не было локализовано. В данном случае правила КОТИФ-ЦИМ в редакции 1990 года не будут применяться, поскольку ущерб не был локализован, а взаимодополняющая перевозка автомобильным транспортом не была выполнена под ответственностью железной дороги и, следовательно, такая перевозка не может рассматриваться как мультимодальная.

Изменениями, которые были внесены Вильнюсским протоколом 1999 года, такое ограничение было устранено. Вильнюсским протоколом также отменено требование о том, что перевозка по железной дороге осуществляется исключительно посредством линий и сервисных служб, перечисленных в списках ОТИФ. Более того, новый ЦИМ копирует другие перевозочные конвенции в том, что он больше не использует термин "железная дорога", а этот термин заменен на термин "перевозчик". Термин "перевозчик" имеет более широкое значение, чем "железные дороги", что означает, что теперь не только железнодорожные перевозчики, но и мультимодальные, могут ссылаться на режим железнодорожной перевозки, если они обязываются перевезти груз по железной дороге за вознаграждение. Более того, в статьях 27 и 3(b) ЦИМ уточняется понятие "фактический перевозчик", который может и не быть железнодорожным перевозчиком, а по накладной ЦИМ обозначается, как лицо ответственное за груз.

Введение института договорного перевозчика способствует устранению ограничений для транспортных компаний выступать стороной по договору международной перевозки на территории действия КОТИФ-ЦИМ. Это усиливает функции транспортно-экспедиторских организаций, агентских, операторских, судоходных компаний в целях расширения своих полномочий с целью организации мультимодальных перевозок и взаимодействия с другими ее участниками. Иными словами, железные дороги делегировали часть своих договорных полномочий по перевозке иным транспортным компаниям (сверху вниз), что позволяет железным дорогам сосредоточить свои усилия исключительно на сервисном обслуживании.

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 КОТИФ-ЦИМ 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 производится переоформление накладных СМГС на накладные ЦИМ для переотправки грузов в страну окончательного назначения. Переоформляющая документы станция отправляет груз до станции окончательного назначения по перевозочным документам ЦИМ, в точности перенося все данные первоначальной накладной СМГС во вновь составленную накладную. Накладная СМГС прилагается к новой накладной ЦИМ.

Платежи за перевозку груза по накладной СМГС взимаются с отправителя на станции отправления, а за перевозку груза по накладной ЦИМ – с получателя на станции назначения[62]. Допускается также оплата провозных платежей и дополнительных сборов через экспедиторов или

[62] Руководство по накладной ЦИМ/СМГС 0т 01.09.2006г. [Электронный ресурс] URL: http://railway.lviv.ua/fileadmin/docs/Ker%2BCIM-SMGS.pdf

операторов такой перевозки, действующих соответственно по доверенности от отправителя или получателя. В этом случае экспедитор или оператор будут выступать как отправитель или получатель по накладной.

Процедура доставки груза по схеме «Восток-Запад» выглядит следующим образом. Отправитель из страны СМГС делает отметку в накладной СМГС с указаниями, что перевозка должна быть закончена в стране КОТИФ-ЦИМ. Далее соответствующая транзитная железная дорога переоформляет накладную по нормам ЦИМ, при этом все данные из накладной СМГС переносятся в накладную ЦИМ, отправитель груза по СМГС остается отправителем груза по ЦИМ, однако станцией отправления по ЦИМ становится станция переоформления накладной.

Оформление перевозки по направлению «Запад-Восток» происходит аналогичным порядком. Отправитель страны КОТИФ-ЦИМ заключает первый договор перевозки до транзитной станции переоформления накладной ЦИМ на накладную СМГС. Получателем груза по накладной ЦИМ является начальник пограничной станции транзитной железной дороги. Он от имени отправителя (или его экспедитора) заключает с железной дорогой, применяющей только СМГС, договор перевозки по нормам этого соглашения[63].

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; всё это предполагает формирование другой системы правовых отношений, дающей возможность осуществления перевозок между странами СМГС и КОТИФ-ЦИМ на более формальных основаниях.

[63] Холопов К.В. Оформление международных железнодорожных перевозок грузов между Россией и странами Европы // Российский внешнеэкономический вестник. 2009. – № 1. – с. 54–63.

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[64].

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, нодоговоров перевозки всё равно остается два. Руководство по накладной ЦИМ/СМГС действует для перевозчиков, отправителей и получателей в странах КОТИФ-ЦИМ и для железных дорог, отправителей и получателей в странах СМГС[65].

Несмотря на кажущееся совершенствование процедуры оформления накладной, по сути серьезных изменений не произошло. Принципиальное 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. При этом объединенная форма накладной ЦИМ/СМГС также является подтверждением заключения двух договоров перевозки: один по нормам СМГС, другой по нормам КОТИФ-ЦИМ. Такая накладная не изменяет условий договоров перевозки и ответственности по ним ни по нормам СМГС, ни по нормам КОТИФ-ЦИМ.

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

Новая редакция КОТИФ-ЦИМ во многом отражает сложившиеся тенденции либерализации железнодорожного транспорта, связываемые с закреплением права заключения договора международной перевозки не

[64] Руководство по накладной ЦИМ/СМГС 0т 01.09.2006г. [Электронный ресурс] URL: http://railway.lviv.ua/fileadmin/docs/Ker%2BCIM-SMGS.pdf
[65] Холопов К.В. Указ.соч. С. 59.

только железными дорогами, но и транспортными компаниями, что открыло путь к развитию, в том числе, и мультимодальных перевозок. Напротив, согласно СМГС основным перевозочным субъектом остается железная дорога, что безусловным образом тормозит развитие экспедиторского, агентского, операторского бизнеса в области организации железнодорожных перевозок. Естественным образом подобная монополия влияет и на развитие транспортных процессов в прямом смешанном сообщении, поскольку с одной стороны только железная дорога по СМГС может выступить оператором или экспедитором, но с другой стороны в СМГС, в отличие от КОТИФ-ЦИМ, ни слова не говориться о регулировании смешанных перевозок, что можно считать серьезным правовым пробелом, которая Россия постаралась восполнить путем частичного присоединения к КОТИФ-ЦИМ.

3. Варшавская и Монреальские конвенции.

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. Поскольку 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.

В отличие от морских и наземных перевозок, воздушные перевозки имеют сравнительно короткую историю. Но при этом, уже около столетия такие перевозки регламентируются на основании международных договоров. Первым международным документом, регулирующим воздушные перевозки, была Варшавская Конвенция 1929 года. Варшавская Конвенция имеет только одну аутентичную версию - французскую, язык, на котором она и была подготовлена[66]. С момента ее вступления в силу Конвенция претерпела

[66]Cheng. B. A new erain the law of international carriage by air from Warsaw (1929) to Monreal (1999). ICLQ, 2004. P. 856.

множество изменений путем подписания нескольких протоколов. В отношении мультимодальной перевозки были приняты Гаагский протокол 1955 года и Монреальский протокол № 4 1998 года. Из-за акцента исследования на мультимодальные перевозки любые обращения к Варшавской конвенции будут сделаны со ссылкой на Конвенцию в редакции Гаагского протокола 1955 года и Монреальского протокола № 4.

Однако не все поправки были ратифицированы всеми членами Варшавской Конвенции, что привело к появлению чрезвычайно фрагментированной и 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 (какой протокол подписали, какой нет), прежде чем решить применяется ли данная конвенция к определенному договору перевозки, либо нет[67]. 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 аутентичных 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

---

[67]Koning. P. 75.

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 вакуум 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. Присоединение государства к Монреальской конвенции не обусловлено требованием о денонсации этим государством Варшавской конвенции и не означает автоматического выхода такого государства из числа ее участников. Все страны-члены Европейского Союза присоединились к Монреальской Конвенции путем издания Директивы ЕС № 889/2002, но пока далеко не все члены Варшавской Конвенции ратифицировали Монреальскую Конвенцию индивидуально. Поскольку Монреальская Конвенция не требует денонсации 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.

В целом обе Конвенции являются достаточно близкими, Монреальская Конвенция восприняла принципы, структуру и особенности Варшавской конвенции. Так, например, совершенно однотипно в обеих Конвенциях дается определение "международной перевозки"[68].

Однако, 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

[68]Cheng B. P. 833.

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, измененной данным протоколом (пункт 2 статьи XXI и ст. XXIII Гаагского протокола). Из этого следует, что перевозка между страной - участницей только Варшавской конвенции и страной - участницей Гаагского протокола, приводит к тому, что регулирование данной перевозки выводится из-под действия обоих этих документов. Объективно все такие перевозки остаются международными, но регулируются положениями применимого к ним внутреннего, национального права.

В мультимодальных перевозках с участием воздушного транспорта следует обращать особое внимание на детерминацию места начала перевозки и места ее окончания. Так, например, в случае повреждения груза, перевозимого из Пекина в Берлин через Москву, достаточно сложно определить применимое право, потому что перевозка из Москвы в Берлин была осуществлена автомобильным транспортом, вместо воздушного, как это было предусмотрено в договоре. Отсюда возникает вопрос, какое место назначения будет конечным пунктом воздушной перевозки. Если это Берлин,

значит нужно установить общий режим воздушной перевозки, которому подчиняется Китай и Германия. Если это Москва, то соответственно нужно установить общий актуальный международный режим, касающийся воздушной перевозки, сторонами которого являются Китай и Россия.

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. Согласно этим уточнениям, даже если имеется "перерыв в перевозке или перегрузка" или если один из нескольких последовательных перевозчиков выполняет перевозку в пределах своего государства, каждая Конвенция применяется к такой перевозке, а перевозка считается международной, если она рассматривается сторонами договора как единая операция. Это означает, что если перевозка осуществляется из Амстердама с указанием в накладной в качестве пункта назначения Казани, то перевозка груза будет осуществлена сначала международным рейсом до Москвы, затем внутренним рейсом между Москвой и Казанью, причем внутренняя перевозка также считается международной и подпадает под действие Варшавской Конвенции, поскольку сторона по договору - Россия, является членом Варшавской системы.

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[69]. Данное мнение подтверждается статьей 31 Варшавской конвенции и статьей 38 Монреальской конвенции, согласно которым в случае, если мультимодальная перевозка выполняется частично воздушным и частично каким-либо иным видом транспортом, правила Конвенций применяются только лишь к воздушной перевозке с учетом условий статьи 1 Конвенции[70].

В вышеуказанном примере в авианакладной отмечено, что согласованное место назначения - аэропорт Берлина. В данном случае, если место назначения будет считаться Москва, поскольку в Москве закончилась фактическая воздушная перевозка, то будет применяться Варшавская конвенция с изменениями, внесенными Гаагским протоколом 1955 года, поскольку Россия является участницей этих документов. Если же местом назначения будет считаться Берлин, как конечный пункт назначения, указанный в авианакладной, то будет применяться Монреальская конвенция, так как Китай и Германия ратифицировали ее.

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. Режим мультимодальной перевозки регулируется статьей 1 Варшавской и Монреальской конвенций и статьями 31 Варшавской конвенции, 38 Монреальской конвенций. На основании статьи 1 Варшавской и Монреальской конвенций их спектр действия не распространяются на весь договор мультимодальной перевозки, а применяется лишь к части перевозки,

[69]Koning,I. Terminals and the competitiveness of container barge transport / I. Koning, H. Priemus. // Transportation research record 2062. - 2008. 42.
[70]Hoek, M. P. 181.

осуществляемой воздушным путем. Режим данных конвенций не распространяется на все другие компоненты договора мультимодальной перевозки. Поэтому в рамках договора мультимодальной перевозки ни пункт отправления, ни пункт назначения, обозначенные в этом договоре, никак не может совпасть с пунктами отправления и назначения перевозки, осуществляемой воздушным транспортом в рамках мультимодальной перевозки. Так или иначе, доставка груза на аэродром отправления или доставка от аэродрома назначения до конечного пункта будет осуществляться другими видами транспорта.

Так, например, по делу Siemens v. Schenker немецкая компания Schenker выпустила авиагрузовую накладную для перевозки телекоммуникационного оборудования из Берлина в Мельбурн через Франкфурт и Сингапур. После прибытия в Мельбурн оборудование было перевезено на двух паллетах автотранспортом на склад, расположенный за пределами аэропорта, примерно в 4 километрах от главных ворот. Во время этой транспортировки, но уже после того, как автомобиль покинул пределы аэропорта, один полет упал с грузовика, так как был ненадлежащим образом закреплен. Австралийский суд, рассмотревший дело в декабре 1996 года определил, что согласно статье 18(3) Варшавской конвенции, если дорожная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, сдачи или перегрузки, всякий ущерб, до доказательства противного, считается причиненным во время воздушной перевозки. Таким образом, суд подтвердил, что авианакладная может являться доказательством заключения договора перевозки, который начинается и/или заканчивается за пределами аэропорта. Правила Варшавской конвенции применяются с момента прибытия груза в аэропорт вылета и до тех пор, пока груз не достигнет аэропорта назначения. Варшавские правила будут также

применяться, если место назначения в конце перевозки выходит за пределы аэропорта[71].

Таким образом, согласно Конвенциий 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. При этом государства, в границах которых начинается и заканчиваетсяавиаперевозка, определяют, подлежит ли применению Монреальская конвенция или одна из версий Варшавской системы.

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

[71]Siemens Ltd V Schenker International (Australia) URL.: http://www.hcourt.gov.au/assets/publications/judgment-summaries/2004/hca11-2004-03-9.pdf

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:

1. В случае смешанных перевозок, осуществляемых частично воздушным и частично каким-либо иным способом перевозки, положения настоящей Конвенции применяются с учетом пункта 4 статьи 18 лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям статьи 1.

2. Ничто в настоящей Конвенции не мешает сторонам в случае смешанной перевозки включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к перевозкам иными способами перевозки, при условии, что положения настоящей Конвенции будут применимы в отношении воздушной перевозки по воздуху.

Согласно пункта 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[72]. Согласно данного положения, из под конвенциального регулирования исключаются любые другие перевозки, кроме авиационных. Таким образом, статья разъясняет, что Конвенция не должна применяться к договору мультимодальной перевозки. Варшавская конвенция содержит почти такую же формулировку в статье 31, однако после вступления в силу изменений, внесенных Гвадалахарской конвенцией 1961 года, возникла некоторая путаница. Причина путаницы кроется в статье 2 Гвадалахарской

[72]Hoeks M. P. 191.

конвенции, согласно которой: «Если в настоящей Конвенции не предусмотрено иное, в тех случаях, когда фактический перевозчик осуществляет полностью или частично перевозку, которая, согласно указанному в пункте "b" статьи I договору, регулируется Варшавской конвенцией, как перевозчик по договору, так и фактический перевозчик подпадают под действие правил Варшавской конвенции; первый из них — в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре, второй — лишь в отношении той перевозки, которую он осуществляет».

Тот факт, что статья наделяет договорного перевозчика полномочиями, с учетом правил Варшавской конвенции, для всей перевозки в целом, предусмотренной в договоре, если воздушная перевозка фактически осуществляется другим перевозчиком, и послужил причиной непонимания. Часть статьи изначально была истолкована так, что правила Варшавской Конвенции применяются ко всему договору мультимодальной перевозки от начала и до конца, если мультимодальный перевозчик является перевозчиком по договору, пусть и не совершает самостоятельно воздушной перевозки, но нанимает другого перевозчика для осуществления перевозки на воздушном этапе. Это мнение не было принято в широких масштабах, так как целью Гвадалахарской конвенции являлось регулирование ответственности фактического перевозчика, а не расширение ответственности перевозчика по договору за воздушную перевозку. Гвадалахарская конвенция была предназначена, чтобы обеспечить пассажирам, грузоотправителям или получателям возможность обращаться напрямую к фактическому перевозчику также, как, если бы между ними существовали договорные отношения[73].

Второй вывод, вытекающий из положения пункта 1 статьи 38, заключается в том, что Монреальская Конвенция предписывает использование сетевой системы ответственности, по крайней мере, для

[73]Mankabady, S. The multimodal transport of goods convention: a challenge to unimodal transport conventions. ICLQ.: 1983. P. 136.

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.

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

Внутренние водные пути используются для перемещения грузов с незапамятных времен. Люди нарочно заселили районы вдоль рек, чтобы иметь легкий доступ к торговым путям. Ранее, когда наземный транспорт во многом зависел от силовой тяги животных, движение по внутренним водным путям было вне конкуренции и не представляло каких-либо препятствий для его использования.

В настоящее время движение по внутренним водным путям уступает в конкурентной борьбе другим видам транспорта и остро нуждается в восстановлении своих утраченных позиций, поскольку все еще имеет значительный резерв мощности, инфраструктуру и флот. Этот вид транспорта и сегодня может предложить решение ряда проблем современного транспорта, например, снять часть автодорожной нагрузки.

Если даже небольшой процент из огромного количества грузов, которые в настоящее время перевозятся автомобильным транспортом, будет передан на внутренневодный транспорт, это приведет к уменьшению дорожных заторов, а также снижению загрязнения окружающей среды.

Доля внутреннего водного транспорта в общем объеме внутренних перевозок не велика, что вызвано снижением использования барж, застоем на контейнерных терминалах, полуразрушенной инфраструктурой речных портов и другими проблемами. Причем сложности использования внутренневодной инфраструктуры касаются не только России с ее огромной территорией и разбросанностью по ней водных транспортных путей, но и Европы. Так, в результате гражданской войны в Югославии серьезно пострадало судоходство на Дунае, крупнейшей водной акватории в Европе. Теперь, когда завалы на реке по большей части разобраны, потенциал этого водного пути может быть использован с большим потенциалом.

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 перевозок. Отчасти это объясняется природой внутренних водных путей, которая охватывает лишь ограниченную территорию: несколько стран или несколько регионов. В целом не так много стран связаны между собой внутренним водным путем, поэтому и стран, заинтересованных в международном регулировании внутренневодных перевозок, также не так много[74].

Тем не менее, данный пробел в правовом регулировании международных внутренневодных перевозок был восполнен путем принятия на Дипломатической конференции, организованной совместно центральной

[74]«The inland waterways on the European continent» / CEMT / CM (2202) 6 / www.CEMT.org.

комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР), 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 Федеральным законом от 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. Если договор предусматривает возможность выбора между несколькими портами разгрузки или местами сдачи, то таким портом или местом сдачи является порт разгрузки или сдачи, в котором фактически был сдан груз. 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 (a) должен быть заключен договор перевозки, согласно которому (b) должны перевозиться грузы и (c) 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 или, когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем(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 prima facie 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. Перевозчик может включить в коносамент оговорки касательно размера, количества или веса груза в соответствии со статьей 12 КПГВ, при условии, что он имеет основания предполагать, что данные, предоставленные грузоотправителем являются неточными или если у него не было разумной возможности проверить такие сведения.

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, правилаКПГВ 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. Применение правил КПГВ не встретит проблем, если доставка груза по мультимодальному договору совпадает с окончанием внутренневодного этапа.

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 соответствие с договором перевозки или обычаем данной отрасли торговли или в соответствии с административными правилами, применимыми в порту выгрузки. Соответственно стороны вправе договориться об условиях сдачи груза. 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 совпадет с окончанием внутренневодного этапа. Следовательно, было бы полезным, если бы договаривающиеся стороны определили в договоре мультимодальной перевозки, который включает в себя внутренневодный этап, 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. При всем том, данная возможность конфликта может оказаться обманчивой, поскольку не так уж много крупных морских держав ратифицировали Гамбургские правила, а Роттердамские правила все еще не вступили в силу.

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.

Согласно пунктам 1 и 2 статьи 29 КПГВ при отсутствии надлежащих положений в КПГВ договор перевозки может быть урегулирован законодательством государства, выбранного по согласию сторон, или законодательством государства, с которым договор перевозки наиболее тесно связан. В пункте 3 статьи 29 определено, какое государство считается наиболее тесно связанным с договором перевозки:

«Предполагается, что договор перевозки наиболее тесно связан с государством, в котором находилось основное предприятие перевозчика в

момент заключения договора, если в этом государстве находится также порт погрузки или место приема груза, или порт разгрузки, или место сдачи либо основное предприятие перевозчика. Если у перевозчика нет предприятия на суше и он заключает договор перевозки на борту судна, предполагается, что договор наиболее тесно связан с государством, в котором это судно зарегистрировано или под флагом которого оно плавает, если в этом государстве находится также порт погрузки или место приема груза, или порт разгрузки, или место сдачи, либо основное предприятие грузоотправителя»[75].

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

5. Морские конвенции.

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., которая изначально задумывалась как набор правил, которые могут быть включены в договоры морской перевозки на добровольной основе. Конвенция получила название Гаагские правила по месту, где была начата работа по ее созданию в 1921 году. В итоге правила были приняты на дипломатической конференции, состоявшейся в Брюсселе в 1924 году и стали первым эффективным, получившем согласование на международном уровне, инструментом для регулирования вопросов, связанных с коносаментом. 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.

[75]Hoeks M. 235.

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, обозначенная в правилах сфера их действия, дает повода полагать их применимыми в отношении мультимодальных перевозок. Причиной этого может быть то, что в правилах ничего не говорится о мультимодальных перевозках, а сфера их применения ясно ограничена пределами международных морских перевозок по коносаменту. Поэтому если рассматривать правила с этой точки зрения, то их анализ выглядит несколько менее интересным, чем анализ предыдущих перевозочных конвенций.

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 неистовой критике. Не получив всеобщего одобрения, как надеялись разработчики, Гамбургские правила стали чем-то вроде третьего невостребованного режима перевозки. Вместо того, чтобы заменить уже существующий двойной режим международной морской перевозки грузов, новые правила только добавили еще один, равный им по юридической силе, чем еще больше усложнили проблему конкуренции норм в морском праве. Можно даже сказать, что Гамбургские правила помешали Висбийской поправке реализовать свой потенциал в полную силу, поскольку затормозили для многих государств ратификацию Висбийского протокола[76].

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. В последние несколько десятилетий сложилось мнение, что обязательный режим, предусмотренный Гаагскими правилами, является устаревшим, а режим, предусмотренный Гамбургскими правилами, не желательным к применению. Поэтому после раздумий ЮНСИТРАЛ в 1996 году предложил пересмотреть существующую практику международных морских перевозок и сформировать новые единые правила с целью достижения большего единообразия, чем это было до сих пор.

Составители новой Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 года, получившей название Роттердамские правила, объявили ее как амбициозный документ, нацеленный на успех и призванный заполнить те пробелы, которые оставались открытыми при старых правовых режимах. Один из таких пробелов, это регулирование мультимодальных перевозок, которые включает в себя морскую составляющую.

[76]De Wit, R. Multimodal transport. London, 1995. P. 76.

Гаагские и Гаага-Висбийские правила.

Как уже говорилось, Гаагские правила не содержат ссылок или какого-либо упоминания о мультимодальных перевозках. Поэтому 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, котораясущественно отличается от других транспортных конвенций по трем пунктам.

Первое из этих различий коренится в протоколе о подписании Конвенции и в той опции, которую он дает государствам, ратифицировавшим Конвенцию. Данная опция заключается в том, что Высокие Договаривающиеся стороны могут привести в действие настоящую Конвенцию либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство, что в значительной степени расширяет сферу применения конвенции, которая зависит не только от условий, изложенных в самих правилах, но и от норм национального права.

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. Гаагские и Гаага-Висбийские правила не подлежат применению, если коносамент или аналогичный транспортный документ не был выпущен.

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, однако имеет любопытные последствия в отношении ответственности перевозчика, как при осуществлении унимодальной морской перевозки, так и при мультимодальной перевозке, включающей морской этап.

Два варианта подписания протокола.

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, а не как комплекс типовых правил, подлежащих включению в договоры на добровольной основе. 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.

Большинство изменений, внесенных договаривающимися сторонами в результате инкорпорирования правил в национальное законодательство, в основном касаются расширения сферы их применения. Наиболее значительное отступление, предпринятое большинством государств, ставших участниками Гаагских правил, это то, что расчетная единица лимита ответственности перевозчика была поставлена в зависимость от национальной валюты государства, а не от стоимости золота. Государства, в

основном, ввели лимит ответственности в национальной валюте, который в стоимостном выражении был близок к стоимости золота на момент присоединения к правилам. Впоследствии из-за различных темпов инфляции и иных экономических факторов, национальные курсы валют по отношению к золоту начали меняться и отличаться друг от друга. Поэтому от того, какая национальная версия правил будет применяться к договору международной морской перевозки груза, зависит сумма лимита ответственности перевозчика[77].

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.

Различные способы инкорпорирования Гаагских правил вызвали большое количество судебных споров, которых можно было бы избежать, если бы разработчики правил решили придать им единообразный режим международного права с прямым действием, независимо от того, каким образом государство-член решает придать конвенции силу закона. Более того, наличие двух версий правил представляет дополнительную сложность для судов, так как при рассмотрении дела им каждый раз приходится устанавливать, национальный режим какого государства применяется к иску, а затем версию подлежащих применению правил[78].

[77]Hoeks, M.-P. 301.
[78]Derrington, S. The Hague rules – a lost opportunity / S. Derrington. // Inthe law quarterly review. - 2005. - P. 211.

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: a) коносамент выдан в Договаривающемся государстве, либо b) перевозка осуществляется из порта, находящегося в Договаривающемся государстве, либо c) 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».

Версия статьи 10 Гаага-Висбийских правил, на первый взгляд, предлагает больше возможностей для применения правил, таких как: обстоятельства, в которых 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, и ситуации, предполагающие перевозку из порта, находящегося в Договаривающемся государстве, что действительно подтверждает, что Гаага-Висбийские правила имеют более широкое влияние во многих отношениях. Изменения, внесенные в статью 10 Висбийским протоколом, например, привели к разрешению пробела, имевшегося в Гаагских правилах, и известного под названием "Vita Food". По делу Vita

Food[79] был выпущен коносамент, согласно которому устанавливалось правовое регулирование на основании английского права. Однако оговорка Парамаунт, удостоверяющаяусловие коносамента об обязательном применении Гаагских правил, не применялась. Согласно английскому праву Правила подлежат применению лишь в случае, когда порт отправления находился бы на территории Великобритании. В данном деле в качестве места отправления рассматривался о. Ньюфаундленд, который в то время не был стороной Гаагских правил. Следовательно, согласно английскому праву и, с учетом того, что оговорка Парамаунт не была включена в коносамент, от применения Гаагских правил возможно уклонился. Поэтому данный пробел позволял сторонам морской перевозки полностью избежать применения Гаагских правил и остановить свой выбор юрисдикции по коносаменту на национальном праве. Принятие Висбийского протокола в определенной степени подтолкнуло государства к белее широкому международному применению правил. Висбийский протокол фактически устранил имеющийся пробел, установив, что Правила применяются, если перевозка осуществляется из порта, в любом из Договаривающихся государств.

С другой стороны, Гаагские правила имеют более широкую сферу применения по сравнению с их Гаага-Висбийским преемником в том, что Гаагские правила не требуют, чтобы коносамент выпускался на перевозку грузов между портами двух разных государств, и, таким образом, их применение не сводится только к международным перевозкам.

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

[79]Tetley, Marine Cargo Claims, 1 Ed., 1965, at P. 273-277.; Tetley, Vita Food Products Revisited (Which Parts of the Decision Are Good Law Today?)".37 McGill L.J. 1992.P. 292

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.

Тоже 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.

Вопрос, возможно ли применение Гаагских или Гаага-Висбийских правил к морской составляющей договора мультимодальной перевозки, вызывает определенные сомнения.

С одной стороны, есть судебная практика, позволяющая применить Правила к морскому этапу мультимодальных перевозок. Еще в 1954 году Девлин, например, в деле *Pyrene v. Scindia* в отношении применения Гаагских правил заметил следующее:

«Я думаю, что они применимы к договору или части договора. Я говорю "часть договора", так как один договор может охватывать как внутренневодную, так и морскую перевозку; в этом случае только та часть

договора будет регулироваться Правилами в силу статьи 1(b), которая относится к перевозке грузов морем»[80].

Совсем недавно данная точка зрения была подтверждена в решении по делу *Mayhem Foods v. Overseas Containers* касательно применения Гаага-Висбийских правил:

Договор был заключен на перевозку грузов из Акфилда (Великобритания) на несколько причалов Джидда (Саудовская Аравия). Правила не распространяются на внутренние перевозки, предшествующие погрузке груза на борт судна, поскольку они будут иметь силу закона только в отношении и в связи с перевозкой грузов морем. Поскольку в договоре четко предусмотрено, что перевозка, помимо морской составляющей, включает и наземную часть от аэропорта Саутгемптон до порта отправления, то Правила будут применяться к морской составляющей перевозки[81].

Немецкое академическое сообщество, с другой стороны, придерживается иного мнения, которое заключается в том, что Правила применяются только к договору унимодальной морской перевозки. Поскольку в Правилах не упоминаются мультимодальные перевозки, соответственно они не будут регулировать морскую перевозку, если она является составной частью мультимодальной перевозки, даже если был выпущен коносамент[82].

Основным требованием для применения обоих вариантов Правил является то, что должен быть выпущен коносамент и, что договор перевозки должен быть охвачен коносаментом. Это требование содержится в статье 1(b) и в статье 10 Правил. Соответственно можно выделить три существенных условия коносамента: (1) доказательство получения груза, (2) доказательство наличия договора на перевозки грузов и (3) товарораспорядительный документ. Поэтому, если документ соответствует

[80]Pyrene Co. v. Scindia Steam Novigation Co. Ltd, [1954] 1 Lloyd's Rep. 321. Url: http://pntodd.users.netlink.co.uk/cases/cases_p/pyrene.htm
[81]Mayhem Foods Limited v. Overseas Containers Ltd, [1984] 1 Lloyd's Rep. 317.
[82]Herber, R. TranspR (2006).P. 439.

всем этим условиям, его следует рассматривать, как документ, подпадающий под действие Правил.

В мультимодальных перевозках коносамент, как правило, выдается в том случае, если один или более этапов перевозки являются морскими. Такой "комбинированный коносамент" или "мультимодальный коносамент" оформляются в форме Combiconbill, FBL, BIMCO Multiwaybill 95, специально предназначены для мультимодальных перевозок и в целом применяются при сетевом подходе в отношении права, применимого к договору. Хотя мультимодальный транспортный документ и называется коносаментом, есть определенные сомнения в том, может ли он рассматриваться в качестве коносамента в рамках Гаага-Висбийских правил. Когда дело касается первых двух условий коносамента, они не вызывают никаких разногласий. В целом нет сомнений, что мультимодальный коносамент свидетельствует о получении груза, хотя это условие может быть восполнено и любым другим транспортным документом, в том числе морской накладной. Второе условие, согласно которому мультимодальный коносамент подтверждает наличие договора перевозки груза, также не является поводом для дискуссий. Однако третье условие, согласно которому мультимодальный коносамент считается товарораспорядительным документом, порождает некоторые сомнения.

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.

Если рассматривать мультимодальный коносамент в качестве товарораспорядительного документа, то, скорее всего, это будет не бортовый коносамент, а коносамент на груз, принятый к перевозке. Перевозчик выпускает коносамент на груз, принятый к перевозке, в момент получения груза в свое распоряжение, но до погрузки на судно. В коносаменте указывается, что погрузка груза будет осуществляться на определенное судно. Наоборот, бортовый коносамент оформляется, когда грузы уже погружены на борт. В связи с этим различие между бортовым коносаментом и коносаментом на груз, принятым к перевозке, рассмотрены в деле *Lickbarrow v. Mason*[83], где установлено, что только бортовый коносамент является товарораспорядительным документом.

Мультимодальные или комбинированные коносаменты обычно выпускаются тогда, когда груз передан к перевозке на контейнерном терминале или в депо, но до погрузки груза на борт судна. Терминал или депо могут даже не прилегать к порту, а находиться в отдалении. Приемка груза к перевозке на удаленных от порта терминалах случается довольно часто, когда морской этап перевозки не является первым. Коносамент, выданный в соответствии с этими обстоятельствами, более напоминает

[83]Lickbarrow v. Mason. URL.: http://pntodd.users.netlink.co.uk/cases/cases_l/lickb_m.htm

коносамент на груз, принятый к перевозке, чем бортовый коносамент. При этом коносамент на груз, принятый к перевозке, не рассматривается в качестве товарораспорядительного документа. В результате понимание коносамента на груз, принятого к перевозке, в качестве мультимодального, требует своего подтверждения в Гаагских правилах.

Таким образом, на основании вышеизложенногоможно сделать вывод о том, что Правилами регулируется лишь бортовый 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.

Мультимодальная перевозка грузов, один из этапов которой является морским, может быть урегулирована Гаагскими или Гаага-Висбийскими правилами в случае, если мультимодальный коносамент является бортовым. Маловероятно, однако, что вся мультимодальная перевозка подпадет под действие Правил, поскольку в такой перевозке участвуют минимум два вида транспорта, а бортовый коносамент может быть выдан лишь при выполнении морской перевозки. В этом контексте определение договора перевозки, согласно статье 1 (b) Правил, имеет важное значение, поскольку Правила применяются лишь к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов. Таким образом, предполагается, что если, согласно Правилам, коносамент выдается на морскую перевозку, то в случае мультимодальных перевозок Правила будут применяться к коносаменту, но только в части морского этапа перевозки. Данный вывод подтверждается судебным решением по делу Pyrenev. Scindia[84], согласно которому коносамент, или, по крайней мере, любой подобный ему

[84] Pyrene Co. Ltd. v. Scindia Navigation Co. Ltd. URL.: http://pntodd.users.netlink.co.uk/cases/cases_p/pyrene.htm

товарораспорядительный документ, регулируется Правилами, поскольку эти документы касаются морской перевозки.

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. Два последних режима, вытекающих из Правил 1924 г. и 1968 года, были созданы промышленно развитыми странами, поскольку большинство судовладельцев родом из этих стран, то, по мнению развивающихся стран, они, используя свое влияние при разработке Гаагских правил и поправок к ним, приобрели неоправданные привилегии. С тех пор как Гаагские и Гаага-Висбийские правила вступили в силу, развивающиеся страны имели скептическое отношение к этим инструментам международного морского права, принятых без их участия. С учетом того, что развивающиеся страны, как правило, являются грузовладельцами и становятся все более активными участниками международной торговли, то их недовольство правовым регулированием приобретает все больший вес. В результате, за время своего существования Гаагские и Гаага-Висбийские правила неоднократно подвергались серьезной критике, поэтому возникла устойчивая потребность в разработке новой системы. Критика в основном касалась широкого спектра льгот и обстоятельств, исключающих ответственность судовладельца[85].

Таким образом, Гамбургские правила были разработаны с целью гармонизации права о морских перевозках грузов. Для достижения этой цели Гамбургсие 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

[85]Murray, D. E. Hamburg rules: a comparative analysis / D. E. Murray. // Lawyer of the Americas (Coral Gables, Fla.) - 1980. - 12. - P. 59.

перевозчика и, следовательно, повлияют на стоимость страхового покрытия рисков клуба P & I. 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. Число государств, которые присоединились к ним в настоящее время насчитывается тридцать четыре. Хотя, на первый взгляд, может показаться, что тридцать четыре страны - это не так уж и мало, однако, если сравнить с перечнем стран, присоединившихся к Гаагским правилам, их значительно больше, более семидесяти. В результате "новые" Гамбургские правила стали не более, чем просто альтернативой существующим режимам международной морской перевозки[86].

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. Другими словами, условия договора мультимодальной перевозки

[86]Hoeks, M. P. 292.

и договора морской перевозки не считаются взаимоисключающими. 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. Это подчеркивается в пункте 1 статьи 4 Правил, согласно которому период ответственности перевозчика за груз в рамках Конвенции ограничен периодом, в течение которого перевозчик отвечает за грузв порту погрузки,во время перевозки и в порту разгрузки.

Как в рамках Гамбургских правил, так и согласно другим перевозочным конвенциям, срок доставки толкуется, как доставка груза грузополучателю в пункте назначения. Данная интерпретация поддерживается в статье 19 Правил, в соответствии с которой уведомление об утрате или повреждении груза должно быть сделано в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее рабочего дня, следующего за днем *передачи груза грузополучателю*. Таким образом, применение положений о сроке исковой давности не вызывает проблем при осуществлении мультимодальной перевозки, даже если морской этап перевозки не был последним.

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.е. Гаагские, Гаага-Висбийские или Гамбургские правила, прежде чем ратификация Роттердамских правил вступит в силу[87].

Как уже говорилось выше, ни Гамбургские правила, ни Конвенция ООН 1980 года, в силу содержащихся в них положений о повышении размера ответственности перевозчика, не привлекли необходимой поддержки судовладельческого сообщества. В результате возникла определенная путаница, касательно применимого в отношении морской перевозки грузов права. Хотя большинство морских держав применяют Гаага-Висбийские правила, однако некоторые все еще остаются в рамках регулирования Гаагских правил в редакции 1924 года, некоторые уже присоединились к Гамбургским правилам. К такой фрагментации сферы регулирования морских перевозок следует добавить национальное законодательство разных стран и судебную практику.

В связи с этим отсутствие обновленного режима морской перевозки и существующей правовой дисгармонии, ЮНСИТРАЛ организовала конференцию по транспортному праву в Нью-Йорке в июле 2000 года. В ходе этой конференции стало очевидным, что присутствующие участники пришли к единодушному консенсусу касательно несоответствия действующих разнообразных режимов морской перевозки современным потребностям морской транспортной индустрии. Изначально полагали всего лишь восполнить существующие серьезные пробелы в отношении таких вопросов, как функционирование коносамента и морской накладной, или вопросов, связанных с развитием электронной коммерции и мультимодализма. В итоге обсуждений было признано, что существующее право международной морской перевозки груза нуждается в существенном

[87] 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/wp24-reports/documents/ECE-TRANS-WP24-123r.pdf

реформировании, и было решено, что следует создать новый режим морской перевозки[88].

В результате по данному вопросу был разработан и принят документ ныне известный как Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов или Роттердамские правила. Конвенция направлена на обеспечение единого и современного режима морской перевозки, который призван регулировать все международные перевозки грузов, которые включают в себя международный морской этап, при этом не ограничивая область применения данных Правил периодом "порт-порт", как это определено в Гамбургских правилах. Помимо расширения области применения режима морской перевозки на период от "двери до двери", Конвенция содержит множество других новаций с целью восполнить недостатки предыдущих режимов, в том числе положения, позволяющие использовать электронные транспортные документы. Новый режим стал не столько революционными, как эволюционным; при этом новый правовой инструмент морской перевозки опираются в значительной мере на Гаага-Висбийские и Гамбургские правила. Таким образом, в процессе разработки проекта Правил был сделан акцент на обновление и модернизацию существующих режимов морской перевозки, на восполнение правовых пробелов и гармонизацию применяемого права.

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

[88] Berlingien, F. United national convention on contract for the international carriage of goods wholly or partly by sea /under editing Meltem Deniz Guner-Ozbek. - Springer.: 2011. - P. 63.

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 достойно конкурировать с существующими режимами морской перевозки, а тем более вытеснить их[89].

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

[89]The Rotterdam Rules (The UN Convention in Contracts for the International carriage of goods wholly or partly by sea) / Pr. M. F. Sturley, Pr. T. Fujita, Pr. G. van der Ziel. Thomson Reuters (legal) Limited., 2010. - P. 61-62.

мультимодальные перевозки распространился морской режим ответственности[90].

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 6 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. В Правилах делается акцент на морские перевозки и согласно определению “Договора перевозки”, данному в пункт 1 статьи 1 Правил, морская перевозка может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке. То есть, 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. Поэтому Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» 2008 г. также получила название "морская плюс"[91]. Правила предлагают все тот же устаревший подход к пониманию мультимодальной перевозки, не как единого целостного процесса перевозки, а процесса, разделенного на

[90] Sturley, M. - P. 63.
[91] SturleyM.F. – P. 61.

морскую и неморскую часть пути[92]. 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).

Роттердамские Правила применяются к договорам перевозки, по которым место получения груза и место сдачи груза находятся в разных государствах и порт погрузки для морской перевозки и порт разгрузки для этой же морской перевозки находятся в разных государствах, если, согласно договору перевозки, любое одно из следующих мест находится в Договаривающемся государстве:

a) место получения груза;

b) порт погрузки;

c) место сдачи груза; или

d) порт разгрузки (статья 5 Роттердамских правил).

[92]См.: Berlingien, F.- P. 88.

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, если только такой владелец не докажет, что в отношении этого судна действовал бербоут-чартер во время перевозки, и не укажет наименование и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру, который в таком случае будет считаться перевозчиком. В ином случае зарегистрированный владелец судна может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, указав наименование и адрес перевозчика. Фрахтователь судна по бербоут-чартеру может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, в том же порядке.

Таким образом, Роттердамские правила призваны расширить и модернизировать 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 рассматривание 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 говорят только об одном транспортном документе – это коносамент, то в Роттердамских правилах выделяется три вида транспортных документов: транспортный документ, оборотный документ и необоротный транспортный документ. Согласно пунктам 14-16 статьи 1 Роттердамских Правил транспортный документ означает документ, который выдан в соответствии с договором перевозки перевозчиком и который: свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор. 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.

Условие же о транспортной электронной записи сформулировано следующим образом: все, что подлежит включению в транспортный документ, может быть записано в транспортной электронной записи при условии, что выдача или последующее использование транспортной электронной записи осуществляется с согласия перевозчика и грузоотправителя; выдача транспортной электронной записи, исключительный контроль над нею или ее передача имеет такие же последствия, как и выдача транспортного документа, владение им или его передача (статья 8 Правил).

«Роттердамские правила содержат важные новеллы, касающиеся не только транспортных электронных записей, но и порядка сдачи груза (глава

9) и прав контролирующей стороны, т.е. лица, которое имеет право контроля над грузом. Известно, с какими серьезными проблемами сталкиваются перевозчики при сдаче груза как при перевозке на основании оборотного, так и необоротного транспортного документа. Право контроля над грузом может осуществляться контролирующей стороной и ограничивается правом давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки; правом получения груза в запланированном порту захода или, при сухопутной перевозке, в любом месте на маршруте следования; правом заменить грузополучателя любым другим лицом, включая контролирующую сторону. Перевозчик выполняет инструкции контролирующей стороны, которая возмещает перевозчику любые дополнительные расходы, которые перевозчик может понести в результате заботливого выполнения им инструкции. Перевозчик вправе получить от контролирующей стороны обеспечение в отношении суммы дополнительных расходов, потерь или ущерба, которые возникнут в связи с выполнением какой-либо инструкции контролирующей стороны»[93].

Надо отметить, что, несмотря на неполность и несовременность Гаага-Висбийских правил, многие перевозчики, особенно крупные мультимодальные линии, уже отработали механизмы взаимоотношений со своей клиентурой путем создания проформ собственных коносаментов. Поэтому странно ожидать, что вновь изданные Роттердамские правила смогут быстро завоевать позиции на правовом поприще регулирования морских перевозок, главным образом, потому, что менять устоявшийся режим правового регулировании, особенно крупным перевозчикам, достаточно трудоемко.

Более того, 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

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

правила: 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[94]. Но этого далеко недостаточно 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.

[94]http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

Глава 2. Договорное регулирование прямой смешанной перевозки грузов.

2.1. Договор как правовое средство регулирования прямой смешанной перевозки грузов.

На сегодняшний день услуги транспорта являются эффективным и необходимым инструментом экономической деятельности хозяйственных субъектов, поэтому все они, в той или иной, степени выступают субъектами транспортных обязательств. Главенствующее место в регулировании перевозочных отношений, все же, занимают нормы гражданского права, поэтому обязательства по перевозке одновременно являются важным гражданско-правовым обязательством.

В литературе транспортные обязательство характеризуется как трехступенчатое обязательство:

1. Права и обязанности перевозчика и грузоотправителя по подаче транспортного средства и предоставлении груза под погрузку;
2. Права и обязанности перевозчика и грузоотправителя по договору перевозки;
3. Права и обязанности перевозчика и грузополучателя по сдаче-приему груза в месте доставке[95].

Однако представленная характеристика транспортного обязательства вызвала критику и нарекания, главным образом потому, что договорные отношения фигурируют лишь на второй стадии транспортного процесса, а первая и вторая стадии остаются за гранями договорного регулирования. При этом отмечается, что транспортное обязательство может быть лишь единым обязательством, в силу которого транспортное предприятие обязано осуществить перевозку вверенного ему груза, предусмотренного договором

[95]Абова Т.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. - В кн. Хозяйственное право. М., 1967. С. 293.

перевозки, а грузоотправитель имеет право требовать от перевозчика исполнения его обязанности[96].

В советской литературе основанием возникновения транспортного обязательства называли план и договор[97].Однакос учетом кардинального изменения экономического строя и перехода к рыночным отношениям, план, как таковой, перестал играть сколько бы серьезное значение в регулировании хозяйственной деятельности. Поэтому единственным основанием возникновения транспортного обязательство является договор.

Проблема определения правовой природы договора привлекала внимание юридической науки уже давно, но она не потеряла своей актуальности и по сей день, особенно при определении места и значения договора при регулировании различных обязательств. Правовое значение договора при регулировании перевозочных отношений все более возрастает, это связано и с несовершенством действующего законодательства, и с появлением новых видов обязательств, которые образовались как в силу устранения планового регулирования перевозочной деятельности, так и в связи с дроблением ранее существовавших крупных обязательств на более мелкие, способные придать большую актуальность правовому регулированию новых общественных отношений.

Основная задача договорного регулирования перевозочных отношений заключается в эффективности такого регулирования. Гражданско-правовое регулирование не способно полностью воплотить в себе и отразить все нюансы и экономические потребности транспортной отрасли, поэтому в силу его диспозитивности, многие вопросы регулирования транспортной деятельности решаются на уровне договорного регулирования.

Договорное регулирование позволяет понять регулятивную сущность договора и раскрывает договор с динамической стороны, как действенное

[96]Савичев Г.П. Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. М.: Изд. МГУ, 1979. С. 10.
[97] См.: Савичев Г.П. Там же. С. 11.; Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975. С. 43.

средство правового регулирования взаимоотношений сторон договора. Договорное регулирование, его механизм позволяют увидеть такие свойства договора, которые не видны при рассмотрении договора в его статике[98].

Договорное регулирование предназначено, прежде всего, для того, чтобы урегилировать ту сферу интересов, которая не урегулирована или недостаточно урегулирована законом. И в этом отношении, как верно замечает М. Ф. Казанцев, «без договора, договорного регулирования правовая система, стало быть, не может существовать. Сфера договорного регулирования под воздействием тех или иных экономических, социальных, политических факторов может сужаться, но никогда она не может исчезнуть совсем»[99].

Договор, как регулятор, действенное средство для урегулирования тех отношений, которые остались не урегулированы законом или, в случае диспозитивности регулирования законом, для придания сторонами соответственно необходимого им регулирования субъективных отношений.

Договорное регулирование – это правовое регулирование посредством заключаемых договоров[100]. Поэтому термин «договорное регулирование» имеет самостоятельный характер. Так, Л. И. Шевченко пишет: «Договор является основным инструментом организации рыночных отношений, а договорное регулирование – самостоятельным правовым способом организации конкретных индивидуальных связей хозяйствующих субъектов, существующим наряду с нормативно-правовой регламентацией»[101].Данной точки зрения придерживается В. Ф. Яковлев, он пишет: «Договор представляет собой средство автономного регулирования отношений, то есть

[98]Казанцев М.Ф. Правовое договорное регулирование: исходные общетеоретические вопросы // Научный ежегодник Института философии и права Уральского отделения Российской академии наук. 2011. Вып. 11. С. 249.
[99]Казанцев М.Ф. Там же. С. 257.
[100]Казанцев М.Ф. Там же. С. 257.
[101]Шевченко Л.И. О понятии, сущности и значении договорного регулированияимущественных отношений в условиях рыночной экономики // Государство и право, 2005. № 10. С. 43.

установления экономико-правовой связи и определения ее содержания с учетом волеизъявления самих участников этой связи»[102].

Таким образом, договор и договорное регулирование – это два самостоятельных правовых явления, при этом договорное регулирование – это правовое регулирование, возникающих на основе договора отношений между субъектами.

Легальное определение договора (ст. 420 ГК РФ) характеризует его как соглашение сторон, которое служит основанием создаваемого им обязательства. При этом соглашение должно быть достигнуто по всем существенным условиям договора.

Здесь уместно вспомнить давнюю дискуссию о многоаспектности категории договор. Традиционно, мнения касательно определения сущности категории договор разделялись на несколько позиций: одни авторы отмечали, что под договором понимаются также само обязательство и документ, фиксирующий возникновение этого обязательства; другие выступали против такого подхода, полагая, что в данном случае имеет место разночтение одного и того же термина; третьи же противопоставляли договор понятию сделки.[103]

Так, первой позиции придерживается Р.О. Халфина, которая в понятии договора соединила позиции договора-сделки и договора-правоотношения, говоря о том, что договор – это соглашение сторон, направленное на возникновение, изменение и прекращение обязательств, и

[102]Яковлев В.Ф. Гражданско-правовой договор и пути повышения его эффективности // Развитие советского гражданского права на современном этапе / отв. ред. В.П. Мозолин. М.: Наука, 1986. С. 149.

[103]Витрянский В.В. Некоторые аспекты учения о гражданско-правовом договоре в условиях реформирования гражданского законодательства // Проблемы развития частного права: Сборник статей к юбилею Владимира СаурсеевичаЕма / С.С. Алексеев, А.В. Асосков, В.Ю. Бузанов и др.; отв. ред. Е.А. Суханов, Н.В. Козлова. - М.: Статут, 2011. - С. 288.

одновременно это взаимные права и обязанности, принимаемые каждой из сторон, которые в совокупности должны дать единый правовой результат[104].

Вторая позиция принадлежит О.А. Красавчикову, он полагал, что «в нашем праве смешиваются два понятия: договор – юридический факт и договор – правоотношение»[105].

Касательно третьей позиции, то здесь сам ГК РФ дал почву для разногласий. Традиционно в русском языке слово «сделка» употребляется, как синоним слова «договор». Б.И. Пугинский отмечает, что данная синонимичность прослеживается и в ГК РФ. Так, например, в ст. 971ГК РФ «по договору поручения одна сторона (поверенный) обязуется совершить отимени и за счет другой стороны (доверителя) определенные юридические действия. Права и обязанности по ***сделке***, совершенной поверенным, возникают непосредственно у доверителя». Или в ст. 991 «Комитент обязан уплатить комиссионеру вознаграждение, а в случае, когда комиссионер принял на себя ручательство за исполнение ***сделки*** третьим лицом (делькредере), также дополнительное вознаграждение в размере и в порядке, установленных в договоре комиссии». Помимо равнозначности использования понятий договор-сделка, в ГК РФ также равнозначно употребляются понятия договор-протокол о результатах торгов (п. 5 ст. 448 ГК РФ),договор-государственный или муниципальный контракт (п.1 ст. 525 ГК РФ). Такая «многовариантностьтерминологии обусловливается различиями способов заключения договоров, необходимостью подчеркнуть специальноезначение отдельных видов договоров, стремлением избежатьсловесного повтора, способного создать затруднения при применении закона, и иными причинами»[106].

---

[104] Халфина Р.О. Значение и сущность договора в советском социалистическом гражданском праве. - М.: Изд-во АН СССР, 1952 г. - С. 50.

[105]Красавчиков О.А. Юридические факты в советском гражданском праве. - М.: Госюриздат, 1950. - С. 117.

[106] Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования. - М.: ЗЕРЦАЛО-М, 2008. - С. 29.

Сегодня можно констатировать, что в цивилистической науке устоялось многовариантное понимание термина «договор».

Так, по мнению В.В. Витрянского «договор регулируется и в качестве основания возникновения договорного обязательства ("*договор-сделка*"), и как форма соответствующего правоотношения ("*договор-документ*"), и как само правоотношение - договорное обязательство ("*договор-правоотношение*")[107].

Другой автор, Н.Д. Егоров под договором понимает «*юридический факт*, лежащий в основе обязательства, и само *договорное обязательство*, и *документ*, в котором закреплен факт установления обязательственного правоотношения».[108]

По мнению Б.И. Пугинского «договор может выглядеть и как *письменный документ*, и как *правовое соглашение лиц*, и как *обязательство*, определяющее права и субъективные обязанности договорных контрагентов»[109].

М.Ф. Казанцев рассматривает юридическую природу договора в четырех аспектах, как *соглашения, сделки, юридического факта, правоотношения (обязательства) и документа*[110].

Такое многозначное, на первый взгляд, понимание договора с одной стороны позволяет определить внешние расхождения между этими явлениями, а с другой стороны дает возможность изучить каждое из них.

Обращаясь к анализу понятия «договор-сделка» следует отметить, что на современном этапе большинство исследователей склонны полагать, что эти два понятия по сути разные.

---

[107]Витрянский В.В. Некоторые аспекты учения о гражданско-правовом договоре в условиях реформирования гражданского законодательства. - С. 289.

[108] Гражданское право: Учебник. 5-е изд., перераб. и доп.Т. 1. / Под.ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. - М.: Проспект, 2001. - С. 586.

[109] Пугинский Б.И. Указ.соч. С. 15.

[110] Казанцев М.Ф. Понимание гражданско-правового договора:традиционные взгляды и новые подходы.//Научный ежегодник Института философии и права Уральского отделения Российской Академии наук. - Екатеринбург: УрО РАН, 2002, Вып. 3 - С. 267.

Касательно понимания договора в качестве сделки Б.И. Пугинский - один из немногих авторов, который не придерживается данной точки зрения. По мнению автора, сделка - это действие, направленное на установление, изменение или прекращение прав, либо обязанностей лиц. В отличие от сделки, договор предусматривает субъективные права и юридические обязанности, существующие ввиде договорного обязательства контрагентов. Это означает, что сделка направлена на непосредственное установление (изменение, прекращение) прав или обязанностей сторон. Договор же является тем средством, с помощью которого стороны вырабатывают взаимные права и обязанности, иными словами договор – это«способсоздания договорного обязательства, направленного на достижение общей цели его участников»[111]. Автор усматривает принципиальные расхождения в понимании и правовом регулировании сделок и договора, поскольку отсутствуют наглядные свидетельства *какой-либо целесообразности попыток приведения договора к сделке*.«Стремление рассмотреть договор как сделку,суждения о договоре-сделке диктуются исключительно догматической традицией. Подобная трактовка договора, ровноничего не объясняя в нем, создает объективные препятствиядля научного познания договора и раскрытия его регулятивных возможностей в интересах общества»[112].

Другой автор, М.Ф. Казанцев признает, что гражданско-правовой договор есть вид гражданско-правовой сделки. Однако, по мнению автора, проблема заключается в том, что не четко не определена правовая природа сделок.Так, согласно статье 153 ГК РФ сделками признаются действия граждан и юридических лиц, направленные на установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей. В данном определении сделки определяется через действие. «Большинство сделок - это договоры, проблема правовой природы сделок — это во многом проблема правовой

[111] Пугинский Б.И. Указ.соч. С. 24-25.
[112] Пугинский Б.И. Там же. С. 25-26.

природы договоров. Иными словами, выяснение правовой природы договора в этой части есть и одновременноевыяснение правовой природы сделки[113].

Д.А. Корецкий в своей докторской диссертации доказывает, смысловая категория «договор» составляет намерение сторон действовать определенным образом, а действия граждан и юридических лиц, направленные на установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей, охватываются термином «сделка»[114].

По мнению В.В. Витрянского договоры относятся к той разновидности юридических фактов, которая именуется *сделками*[115]. Договор представляет собой двух и многостороннюю сделку, то есть соглашение двух и более лиц, и этим договор отличается от односторонних сделок. Поэтому односторонние сделки, которыми могут быть, в частности, и эмиссия ценных бумаг, и завещание, и разнарядка покупателя или поставщика, не входят в понятие договор.

В свою очередь, Б.И. Пугинский высказывает совершенно радикальное мнение о том, что сделка – это не договор, а «необходимое условие для заключения договора»[116].Автор соотносит договор с соглашением, а сделку с действием лиц, направленным на установление, изменение или прекращение правоотношений. Думается, что автор несколько сузил понятие «сделка». Так, если договор – это не сделка, то получается сделка (или несколько последовательных, связанных единой целью сделок) будет являться предпосылкой для заключения договора, тогда с тем же успехом можно назвать действия сторон по исполнению договора также последовательной чередой сделок. Поэтому предпочтем согласиться с традиционным мнением, что сделка – это фундаментальное понятие, а

---

[113] Казанцев М.Ф. Указ.соч. С. 267.

[114]Корецкий Д.А. Теория правового регулирования гражданско-правовых отношений: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук / Корецкий А.Д., 2007. [Электронный ресурс] / http://pandia.ru/text/77/248/52592.php

[115] Брагинский, Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. - М.: Статут, 2011. - С. 7.

[116] Пугинский Б.И. Указ.соч. С. 15.

договор – это одна из разновидностей сделок, допуская вариант более глубокого изучения обеих правовых категорий.

В юридической науке установилось еще одно традиционное понимание категории договор, как юридического факта.

М.Ф. Казанцев пишет: «Юридическая традиция (как научная, так и прикладная) донесла до начала третьего тысячелетия в качестве доминирующего воззрение, согласно которому гражданско-правовой договор (как сделка, соглашение) является юридическим фактом, с которым связываются возникновение, изменение и прекращение правовых отношений, урегулированных нормами права. Однако роль договора как юридического факта, в достаточной мере до сих пор не прояснена»[117].

Автор, анализируя и сравнивая договор с юридическим фактом, выделяет его первичные и вторичные юридические свойства. Первичным юридическим свойством договора является его сущность, как правового акта, а вторичным свойством – его юридико-фактическое свойство, как правового явления.Итак, изначально любое не юридическое явление для того, чтобы стать юридическим явлением или юридическим фактом, обретает вторичные, юридико-фактические свойства. Аналогично, юридическое явление, уже обладая первичным свойством, то есть правовой сущностью, чтобы стать юридическим фактом, также должно обрести вторичное юридико-фактическое свойство. Договор обладает как первичным свойством – сущностью правового акта, так и вторичным свойством – свойством юридического факта. Поэтому, по мнению автора, вторичные свойства договора не отражают первичную юридическую природу договора. Соответственно, методологически основное определение гражданско-правового договора, отражающее его юридическую природу, не может базироваться на понимании договоракак юридического факта[118].

---

[117]Казанцев М. Ф.Гражданско-правовое договорное регулирование: Исходные положения концепции /М. Ф. Казанцев //Правоведение. -2003. - № 2 (247). - С. 90 – 102.

[118] Казанцев М.Ф. Понимание гражданско-правового договора: традиционные взгляды и новые подходы. С. 272.

Объяснение понятия договор через категории позитивистской теории (юридический факт, правоотношение), по мнению Б. И. Пугинского, чисто внешне и поверхностно. «Юридический факт, правоотношение и т. п. представляют собой категории догматико-нормативной (позитивистской)концепции права и используются для объяснения так называемого «механизма правового регулирования», схематическиобрисовывающего порядок реализации правовых установлений. Отвлеченность данных категорий лишает их объясняющей способности по отношению к договору. Они не в состоянии адекватно выразить применение ненормативных средствправового регулирования, к которым принадлежит договор, ипотому неприложимы к нему»[119].

Автор также отрицательно высказался к соотношению «договор – юридический факт». Он полагает, что «юридический факт выражает минувшее, совершившееся действие или событие. В противоположность этому, условия договора, как правило, обращены вбудущее, направлены на урегулирование предстоящейдеятельности сторон, на достижение намеченной общей цели договора. Это обстоятельство имеет принципиальное значениеи не может оставаться без внимания при анализе соотношения договора и юридического факта[120].

Ю.В. Романец в своей работе «Система договоров в гражданском праве России» рассматривает юридический факт, как основу возникновения обязательства. Он также исходит из понимания, что договор –это разновидность сделок и общий волевой акт сторон, следовательно, по мнению автора, именно специфика юридического факта лежит в основе различий между договорным правоотношением и другими гражданскими обязательствами (в том числе и односторонними сделками). Юридический факт определяет особенности договора, обусловливает существенную

[119] Пугинский Б.И. Указ.соч. С. 16.
[120] Пугинский Б.И. Там же. С. 23.

специфику регламентации договорных правоотношений, в том числе и родовую, то есть присущую всем гражданским договорам[121].

Несмотря на разные подходы и обоснование сути различийпонятий «договор» и «юридический факт», можно констатировать, что в современной науке наметилась тенденция отхода от традиционно устоявшегося мнения, что договор есть юридический факт. И действительно, можно объяснить юридический факт,например, факт наличия заключенного договора, как свершившееся действие, но совершенно не логично уравнивать два разных понятия «договор», как волевой акт, имеющий определенное содержание в виде прав и обязанностей сторон, и «юридический факт», как свершившееся действие (волевой акт) или событие (не волевой акт) и уже не имеющего в себе содержания, представляющий собой исполненные обязанности или реализованные права. Свершившийся юридический факт может проецировать определенные последствия (действия, события, обязательства, договоры), которые базируются на свершенном юридическом факте, но никак не являются его реализацией. Договор же всегда преследует цель, связанную с его собственным исполнением, с реализацией заложенных в нем прав и обязанностей сторон.

Понятие договора многогранно. Однако, на наш взгляд, представляется важным рассмотреть договор как правоотношение, поскольку через правоотношение можно определить связь норм права и регулируемого общественного явления.

В отличие от понятия *сделка*, понятие *правоотношения* достаточно хорошо исследовано. Особенно серьезное внимание исследованию данного явления уделила советская наука.

О.С. Иоффе писал, что «проблема правоотношений – одна из наиболее сложных и в тоже время наиболее разработанных проблем

[121]Романец Ю.А. Система договоров в гражданском праве России. М.: НОРМА ИНФРА-М, 2013. - С. 15-16.

правовой науки»[122]. В юридической литературе все еще нет единого мнения касательно понятия правоотношение.

Так, согласно мнению Ю. К. Толстого, под правоотношением понимаются субъективные права и юридические обязанности. Правоотношение является правовой формой общественного отношения, оно осуществляет функцию связи между нормой права и фактическим общественным отношением. «Правоотношение появляется в результате взаимодействия нормы права с общественным отношением, составляющим предмет правового регулирования»[123]. Это происходит в тот же самый момент, когда возникает и само фактическое общественное отношение. Неверно было бы считать, будто вначале складывается общественное отношение, а затем в результате воздействия на него нормы права появляется правоотношение. Процесс возникновения правоотношения неотделим от процесса образования самого общественного отношения. Это происходит потому, что объективная необходимость того, чтобы поведение лиц - участников общественного отношения было юридически урегулировано или заложено в самом общественном отношении, которое и составляет предмет правового регулирования. Правоотношение возникает при посредстве юридических норм из юридических фактов, а не из реальных общественных отношений, на урегулирование которых они затем направляются. Автор предлагает следующее определение: «правоотношение - это особый вид идеологических общественных отношений, при посредстве которых (через которые) норма права регулирует фактические общественные отношения в их реальной форме»[124].

Данная концепция смотрится крайне оспоримой уже только потому, что процесс создания правовых отношений полностью отрывается от реальных общественных отношений: норма права в соответствии с

---

[122] Иоффе О.С. Избранные труды по гражданскому праву. Гражданское правоотношение. Критика теории "хозяйственного права". - М.: "Статут", 2000. - С. 508.
[123]Толстой Ю.К. Еще раз о правоотношении // Правоведение. - 1969. - № 1. - С. 33.
[124] Толстой Ю.К. Там же. С. 12.

указанными ею юридическими фактами сама создает правоотношение и только после этого устремляет его на урегулирование фактического отношения. Однако, по нашему мнению, закон придает определенным фактам юридическое значение лишь постольку, поскольку они наступают в сфере общественных отношений людей.

Согласно следующему мнению под правоотношением понимается урегулированное нормами права общественное отношение. Это особый вид общественных отношений, участники которого являются носителями субъективных прав и юридических обязанностей, предусмотренных нормой права. В данном случае отношение характеризуется единством правовой формы и материального содержания (Р.О. Халфина). Р.О. Халфиной исследовала правоотношение как форму практического взаимодействия в юридической сфере. Оставаясь на позициях позитивизма, автор подчеркивает, что «в соответствии с общей нормой конкретное общественное отношение становится правоотношением, приобретает новое качество»[125].

С.Ф. Кечекьян предлагает совершенно иную трактовку правоотношений и рассматривает их как результат регулирования нормой права поведения людей[126]. Поскольку нормы права регулируют именно поведение людей, а не общественные отношения, следовательно, нормы права направлены на подчинение поведения людей требованиям, выраженным в этих нормах, и установлению соответствующих правоотношений. Автор определяет правоотношения, как «особые идеологические отношения, возникающие в результате воздействия норм права на поведение людей и представляющие собой связь прав одного лица с корреспондирующими ему обязанностями другого лица. Поскольку правоотношения являются частью надстройки, они представляют собой специфические общественные отношения, в отличные от производственных.

[125] Халфина, Р.О. Указ.соч. С. 6.
[126] Кечекьян, С.Ф. Правоотношения в социалистическом обществе. - М.: Издательство АН СССР, 1958. - С. 12.

Поэтому определение правоотношений как общественных отношений, урегулированных правом, не может быть принято, так как эта формулировка не выражает в достаточной мере надстроечного характера правоотношений»[127].

Сам факт урегулирования общественных отношений нормами права не означает их превращения в отношения правовые, а означает возникновение нового, особого вида общественных идеологических отношений, служащих формой фактических отношений. Такой подход к истолкованию правоотношений с нашей точки зрения предполагает определенные неясности. Например, при разграничении фактического и юридического отношения, всегда ли одно перетекает в другое, предполагается ли некий пространственно-временной разрыв между фактическим и правовым отношениями? Иными словами, данная позиция автора может привести к выводу об обособленном существовании фактических отношений (в виде взаимной целенаправленной волевой деятельности субъектов) и правоотношений (в виде поведения, сообразного нормативно-предписываемым образцам).

А.К. Стальгевич выразил свое несогласие с положениями С.Ф. Кечекьяна, и высказал мнение, что правоотношение действительно является формой выражения других общественных отношений (экономических или идеологических), средством их регулирования в соответствии с правовыми актами.Однако, в процессе регулирования правовыми отношениями общественных отношений (экономических или идеологических), и в силу их опосредствования, общественные отношения не «превращаются» в правовые, а остаются именно общественными. Правоотношения, по его мнению, являются формой права, средством осуществления норм права[128].

Тенденция отрыва юридических отношений от иных общественных отношений, связанная с предложением включать правоотношения в понятие

[127] Кечекьян С.Ф. Там же. С. 10.
[128]Стальгевич А.К. Некоторые вопросы теории социалистических правовых отношений // Советское государство и право. - 1951. -№ 3. - С. 31.

право, была поддержана А.А. Пионтковским. Беря за аксиому марксистко-ленинское понятие права, как воли господствующего класса, возведенной в закон, А.А. Пионтковский приходит к выводу, что «эта воля воплощена не только в нормах права, но и в охраняемых принудительной силой государства правовых отношениях»[129]. Поэтому понятия права как воли государства, возведенной в закон, и права, как совокупности правовых норм, не тождественны, они едины.

Современные ученые также обращаются к проблеме правоотношений. Так, Л.А. Чеговадзе под гражданским правоотношением понимает системно-правовую связь его участников, существующую в пространстве и во времени. Состояние связанности выражается в том, что взаимодействие субъектов происходит в пределах определенной юридической конструкции. Возможности, заключенные в потенции вида поведения, опосредствованного гражданско-правовой конструкцией, не могут быть реализованы одномоментно. Этапность их реализациинобусловлена фактическими условиями деятельности сторон, которым они придают юридическое значение, правовым режимом объекта их субъективных гражданских прав, а также характером становления и развития структуры их взаимодействия на уровне гражданско-правовой связи[130]. Правоотношение представляется категорией социально-правовой действительности (понятийной правовой конструкцией, опосредствующей фактическое поведение). Это самостоятельно построенное участниками на базе типовой модели (конструкции, данной объективным правом, применительно к типичной ситуации), есть мера частного взаимодействия субъектов. Связь общего и частного (типовой модели правоотношения и конкретного правового отношения) проявляется через состояние связанности субъектов

[129]Пионтковский, А.А. Некоторые вопросы общей теории государства и права // Советское государство и право. - 1956. - № 1. - С. 19.
[130]Чеговадзе Л.А. Система и состояние гражданского правоотношения: автореф. дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.03. [Электронный ресурс] / Москва, 2005. - URL: http://www.dissercat.com/content/sistema-i-sostoyanie-grazhdanskogo-pravootnosheniya

взаимодействия теми правовыми возможностями и долженствованиями, которые присущи данному правоотношению на каждом отдельном этапе его развития и связаны не только с нормой, но и с отдельными проявлениями человеческой деятельности[131].

Действительно правоотношение призвано регулировать социальные отношения субъектов, складывающихся в правовой действительности, придать им правовую форму посредством нормы права.Правовые нормы определяют, фиксируют общественные отношения, которые уже есть, и, которое посредством воздействия на него норм права становится правовым. Нормы права могут установить, изменить, прекратить определенное общественное отношение, создать модель правоотношений, содействовать возникновению новых общественных отношений. Нормы права и правоотношения взаимосвязаны между собой и взаимозависимы, так как правоотношение не возникнет, если нет нормы права, и наоборот, если норма права пытается привнести правовое регулирование в чуждые ей сферы, она остается иллюзорной.

В соответствие сизложенным, раскрывая место и роль правоотношения в процессе реализации норм права и юридического регулирования, можно сделать вывод, что правоотношение - это важная форма реализации права и средство правового регулирования общественных отношений между социальными субъектами.

Правоотношение является правовой формой фактического отношения, возникающего вследствие воздействия на последнее юридических норм. Однако любое фактическое отношение, даже будучи урегулированным нормой права, не теряет первоначальных содержания и формы, не исчезает как таковое. Например, процесс перевозки не перестает быть фактическим процессом перемещения из одного пункта в другой, несмотря на то, что он не оформлен надлежащим образом, согласно закону (заключение договора). То,

[131]Чеговадзе Л.А. Там же. / URL: http://www.dissercat.com/content/sistema-i-sostoyanie-grazhdanskogo-pravootnosheniya

что порядок совершения этих действий законодательно предусмотрен, что эти действия подчинены соответствующим юридическим нормам, еще не означает превращения данного отношения в правовое.

Обращаясь к рассмотрению сущности понятия *договор* через понятие *правоотношение*, М.Ф. Казанцев делает вывод, что«понимание договора как правоотношения не отражает юридической природы договора, поскольку такое понимание относится к явлению хотя и связанному сдоговором, но другому, имеющему иное точное имя «договорноеправоотношение» и занимающему свое определенное место средиюридических явлений»[132]. По мнению автора, для обозначения договора как обязательства, правоотношения имеютсявполне устоявшиеся и однозначные официальные термины — «договорное обязательство» и «договорное правоотношение». В этойсвязи представляется методологически необоснованным и крайненеудачным термин «договор-правоотношение».

Критичное отношение к самой категории «правоотношение» проявил Б.И. Пугинский. «Категория «правоотношение» смогла просуществоватьстоль долго исключительно благодаря своему умозрительному характеру и полному отрыву от юридической, не говоряуже о хозяйственной, практики.Никого не задевая и целикомустраивая специалистов, обслуживающих позитивистские воззрения, она превратилась в расхожее словечко, приговариваемое при отсутствии подлинно научного объяснения тех илиных правовых конструкций и соотнесенностей. В результатеприменение данной категории зачастую становится объективным препятствием для реального познания правовых явлений»[133]. Таким образом, автор высказывает позицию о непригодности категории «правоотношение» для объяснениясущности договора. Главная причина тому то, что договор является инструментом правового регулирования деятельности субъектов, тогда как правоотношение таковым не является. Если признать договор

[132] Казанцев М.Ф. Указ.соч. С. 275-276.
[133] Пугинский Б.И. Указ.соч. С. 40.

правоотношением, то станет совершенно невозможно раскрыть регулятивные функции договора, что означает отказ от выявления этихосновных его свойств. Специалисты по договорному праву не смогут рассмотреть регулятивную роль договора потому, что приведение договора к правоотношению лишает их такой возможности, полностью исключает ее[134].

Таким образом, оба вышеназванных автора отрицательно относятся к пониманию договора как сделки, юридического факта и правоотношения, обосновывая свой критицизм тем, что все указанные явления по сути своей самостоятельные, наполненные собственным юридическим смыслом и значением. Так, М.Ф. Казанцев высказывает позицию, что договор – это регулятивный правовой акт. «Будучи по своейправовой природе правовым актом, гражданско-правовой договорявляется регулятором общественных отношений (поведения) и в этомсвоем качестве стоит в одном ряду с законом, иными нормативными и ненормативными актами»[135].

Б.И. Пугинский под договором понимает «правовой регулятор жизнигражданского общества»[136]. По мнению автора, договор способен решать экономические и социальные проблемы, однако их решение происходит не автоматически, не само по себе, а лишь в результатецеленаправленных и последовательных усилий множества лиц,заключающих и исполняющих договоры. Между тем юридическая наука пока не выработала способов договорного решения экономико-социальных задач, не смогла предложить мерпо совершенствованию договорной работы в данном направлении. Исповедуя архаичные, во многом предрассудочныепредставления о договоре и навязывая их обществу, существующая доктрина сдерживает процесс повышения регулирующей роли договора. Если в договорной сфере и происходятпозитивные изменения,

[134] Пугинский Б.И. Там же. С. 41.
[135] Казанцев М.Ф. Указ.соч. С. 282.
[136] Пугинский Б.И. Указ. соч. С. 42.

то исключительно благодаря инициативе и творчеству предпринимателей и юридических служб[137].

Договор как правовой регулятор отличается от закона повозможностям, способам влияния на действия лиц и сферепримененения. Регулирование посредством договора получило в юридической литературе название «автономного регулирования». С.С. Алексеев охарактеризовал автономное регулирование через выделение двух специфических признаков: осуществление регулирования самими участниками отношений:(т. е. саморегулирование) и равенство участников отношений[138].

С помощью договора стороны регламентируют свои права и обязанности. Ссылаясь на свободу договора, стороны могут предусмотреть в одном договоре смешанные обязательства, но, тем не менее, даже в случае смешения обязательств, каждое из них должно быть определено и быть явным. Так, например, если договор перевозки предусматривает обязательства хранения груза до момента передачи получателю, это означает, что в одном договоре-документе предусмотрены обязательства перевозки и хранения и договор будет смешанным. Данным договором-документом будут урегулированы правоотношения по перевозке грузов и их хранению.

Гражданско-правовой договор является одним из средств правового регулирования гражданско-правовых отношений. Именно с помощью изучения регулятивных функций договора, раскрытия его с точки зрения динамического развития, как эффективного средства, с помощью которого стороны юридически регулируют свои отношения, мы сможем определить юридическую природу и сущность договора.

Наравне с нормами права договор также является основным регулятором правоотношений. При этом договор, как разновидность правового акта, имеет очень весомое практическое значение. Так, правовой акт регулирует общественные отношения, делая их правовыми, лишь в той

[137] Пугинский Б.И. Там же. С. 43.
[138]Алексеев С.С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве. - М., 1994. - С. 162.

степени, в какой эти общественные отношения соответствуют нормам права. Если существуют общественные отношения, для урегулирования которых не издано нормативного акта, они не смогут стать правовыми. В то время, как основная задача договора заключается в том, чтобы создать правоотношение, соответствующее законодательству, а при отсутствии такового, урегулировать существующие общественные отношения. То есть договор не только создает правоотношение, но и регламентирует его реализацию в будущем, то есть фактически является его регулятором. Когда нормы права являются императивными, они автоматически должны быть включены в договор, иначе поставится под сомнение его действительность, но в случае диспозитивности норм их реализация необязательна и договор является единственным средством регулирования правоотношений, и в этом также проявляется регулятивная роль договора.С учетом того, что ГК РФ изобилует диспозитивными нормами, то регулятивная роль договора существенно повышается.

Договор, по сути своей, действительно является второстепенным правовым актом. В частном праве его роль велика, но, так или иначе, сложно поставить его на одну ступень с законом. Закон не терпит пререканий, он абсолютен по своей сути. Закон приносит в общественное регулирование свою волю: как только общественные отношения подпадают под правовое регулирование, они становится правоотношением. То же самое и с договором, только рамки его регулирования гораздо шире. Закон устанавливает границы регулирования на уровне воли государства, а договор устанавливает границы регулирования на уровне воли сторон. И в этом заключается вся важность договорного регулирования, что, не являясь, по сути своей, законом, договор с той же силой влияет на регулирование общественных отношений, как и закон, но путем приложения воли частных лиц, а не государства. В этом выражается мощный регулятивный фактор договора, его смысловая и правовая нагрузка.

Регулирование на основе договораправоотношений сторон — черта договора, наиболее отвечающая его природе. В настоящее время усматривается не только регулятивная функция договора, но и то, что договор выступает в качестве средства саморегулирования отношений сторон. В данном случае воздействие договора направлено на внутренние взаимоотношения сторон, на их саморегулирование.

Договор заключается на условиях, выработанных сторонами, но при всем том, стороны при выработке условий договора не могут расценивать свободу договора в качестве правового нигилизма. Договор должен быть с одной стороны свободным актом и выражением воли сторон, с другой стороны он должен быть изложен в рамках обязательственных правоотношений. Каждое обязательство имеет свое воплощение в нормах права.

Обратимся к правоотношениям по прямым смешанным перевозкам. Возможно ли определить его как комплексное отдельное правоотношение, которое базируются на отдельных обязательствах, но тем не менее, имеет собственный правовой понятийный аппарат, собственную структуру обязательства, базируется на собственных правовых нормах и имеет собственную комплексную систему ответственности?

Думается, что пришло время положительно ответить на данную постановку вопроса, хотя проблемы правового регулирования все еще остаются и их решение – это процесс законодательного регулирования. Надо отметить, что на сегодняшний деньправоотношенияпо прямым смешанным перевозкам формируются скорее под воздействием договорного регулирования, востребованного практикой, законодательное регулирование серьезно отстает и на международном и на национальном уровне.

Говоря о прямой смешанной перевозке, как перевозке груза на различных видах транспорта по единому документу, совершенно очевидно, что это не просто перевозка, это комплексное правоотношение, которое включает в себя разнообразные услуги, связанные с организацией процесса

перевозки от двери до двери в единой транспортной цепи. Все эти услуги связаны между собой, последовательны и от точного и своевременного выполнения каждой услуги зависит целостность и полнота выполнения всей перевозки. Поэтому предлагается рассматривать прямую смешаннуюперевозку, как отдельное комплексное правоотношение, а не просто набор услуг, формирующих цепочку различных правоотношений. Если же, напротив, оценивать прямую смешаннуюперевозку, как комплекс или набор разнородных услуг, то нет смысла вводить дополнительный термин «прямая смешанная перевозка», это будет просто набор услуг. Однако учитывая то, что термин прямая смешанная перевозка существует, следует определить сущность отношений, регулируемых данным термином. И получается, что при оценке складывающихся отношений, они не будут восприниматься отдельно друг от друга, они будут работать только в комплексе, в связке друг с другом. Так, Ю.В. Романец пишет: «Существование элементов других обязательств в договоре перевозки качественно влияет на регламентацию этих элементов. Применение к ним общих правил в чистом виде уже не приемлемо, так как в результате взаимодействия их с перевозочной спецификой сами эти элементы претерпевают изменения и требуют уже несколько иной регламентации»[139]. Например, если груз перегружается с морского транспорта на железнодорожный в процессе прямой смешанной перевозки, это не просто отношения по перевалке, это отношения, складывающиеся в процессе единого перевозочного процесса и ответственность за повреждение груза в процессе перевалки перед владельцем груза будет нести, прежде всего, оператор перевозки, а не непосредственный виновник – исполнитель грузовой операции. В этом заключается комплексность правоотношений по прямой смешанной перевозке, что они складываются не как набор обязательств, а как единое обязательство по перевозке груза на различных видах транспорта по единому документу.

[139] Романец Ю.В. Указ.соч. С. 433.

С учетом отсутствия внутреннего закона и международного акта, регулирующего прямые смешанныеперевозки, именно договор остается единственным регулятором отношений по прямой смешаннойперевозке и именно с помощью договора и под его воздействием данные отношения принимают форму правоотношений.

Многие авторы (В.В. Витрянский, М.Ю. Морозов) относят договор прямой смешанной перевозки к разновидности договора перевозки. Нам думается, что данная трактовка слишком узка для понимания процесса прямой смешаннойперевозки. И здесь следует обратиться к специфике понимания правоотношения, складывающегося в процессе прямой смешаннойперевозки. На наш взгляд, договор, как разновидность правового акта, в то же время выступает средством правового регулирования правоотношений. Поэтому определив структуру правоотношения, складывающегося в процессе прямой смешанной перевозки, возможно, определить вид договора, его регулирующего. Если правоотношение по прямой смешаннойперевозке вполне самостоятельно, а не состоит из совокупности или набора ряда отдельных обязательств, то и договор, регулирующий правоотношения по прямой смешанной перевозке, будет вполне самостоятельным видом. Однако если рассматривать правоотношениепо прямой смешанной перевозке, как совокупность различного рода отношений, как, например, отношения посредничества, перевозки, хранения груза и т.п., то и договор следует рассматривать как смешанный, регулирующий различного рода отношения. При всем том, данный вид договора уже точно нельзя назвать разновидностью договора перевозки. Договор прямой смешанной перевозки, то есть перевозки груза различными видами транспорта по одному документу, на практике означает, что перевозчик или оператор такой перевозки обязуется организовать доставку груза «от двери до двери» различными видами транспорта, используя один документ. Естественно, что такая доставка груза будет включать в себя правоотношения не только по перевозке, но и по перегрузке,

хранению груза, посреднические отношения. Возможно ли данную совокупность отношений оформить одним самостоятельным договором и рассматривать в рамках одного крупного, но самостоятельного правоотношения по прямой смешанной перевозке, или это будет совокупность различных правоотношений, связанных между собой одним документом-договором. Мы совершенно абстрагируемся от перевозки, как таковой, поскольку, как уже было сказано, прямая смешанная перевозка– это не просто разновидность перевозки, это гораздо более высокого уровня конгломерат связей и отношений, оформляющих процесс прямой смешанной перевозки, которые включают в себя и иные правоотношения помимо перевозки. Поэтому складывающуюся совокупность правоотношений следует охарактеризовать как самостоятельную разновидность, отдельную многофункциональную сделку и отдельный вид договора.

Таким образом, на сегодняшний день правоотношения по прямой смешанной перевозке формируются, большей частью, под воздействием договорного регулирования, востребованного практикой, законодательное регулирование серьезно отстает и на международном, и на национальном уровне. Поэтому в качестве правового основания правоотношений по прямой смешанной перевозке будет выступать только гражданско-правовой договор.

2.2. Организационные начала в договоре прямой смешанной перевозки грузов.

Особое место в системе гражданско-правовых договоров занимают договоры, направленные на урегулирование организационных отношений, то есть отношений, связанных с возникновением и упорядочиванием имущественных отношений.

Проблема дифференциации гражданско-правовых договоров на отдельные виды имеет практические и теоретические аспекты. Н.В. Васева отмечала, что ряд классификаций названных договоров общепризнаны и разделяются большинством ученых даже в тех случаях, когда донесенное до наших дней научной традицией представление о том или другом разграничении договоров нуждается в уточнении или в существенном пересмотре, что касается классификации договоров на имущественные и организационные, то в гражданско-правовой науке еще не сложилось единства взглядов относительно допустимости и обоснованности отмеченной дифференциации[140].

Познание правовой природы организационных договоров вызывает в последнее время большой интерес в юридической науке и во многом зависит от формирования ясного и недвусмысленного понимания гражданских организационных правоотношений, их предмета, позволяющего отграничить организационные отношения от имущественных и личных неимущественных отношений.

Так, «в советский период отрицалось признание организационных отношений в качестве элемента предмета гражданско-правового регулирования, и они расценивались лишь как "предпосылка возникновения имущественных отношений", исключающая возможность рассматривать организационные отношения в качестве части предмета гражданско-

[140]Васева Н.В. Имущественные и организационные гражданско-правовые договоры // Гражданско-правовой договор и его функции: Межвуз. сб. научных трудов. - Свердловск, 1980. - С. 53.

правового регулирования и признающая их практическое отсутствие. Однако в тот же период времени сложилась достаточно большая группа сторонников концепции организационных отношений, многие из которых рассматривали эти отношения в плоскости трудовых отношений и в сфере колхозного права»[141].

Основоположником самостоятельного рассмотрения организационных отношений в гражданском праве считается О.А. Красавчиков. Автор писал, что приобретает актуальность деятельность участников имущественных отношений по налаживанию, упорядочиванию и нормальному функционированию тех экономических связей, в которых они принимали участие, построенная на началах координации. Подобную организационную деятельность он называл организационными отношениями, связанными с имущественными, но обладающими при этом (как элемент имущественных отношений) и относительной самостоятельностью[142]. Так получила развитие дополнительная классификация имущественных отношений.

Впоследствии Н.Д. Егоров, полагая, что организационные отношения в том смысле, в котором имел их в виду О.А. Красавчиков, точнее именовать не организационными, а координационными, указал на связанность организационной деятельности с определенными затратами, которые в условиях товарного производства приобретают товарную форму. Отсюда координационно-стоимостные отношения рассматриваются им как вид имущественных отношений[143].

В отличие от О.А. Красавчикова, О.С. Иоффе, являясь противником выделения организационных отношений, полагал, что организованность есть неотъемлемое свойство общественных отношений, и невозможно отсекать ее

---

[141] Егорова М.А. Организационное отношение и организационные сделки в гражданско-правовом регулировании// Законы России: опыт, анализ, практика. 2011. № 5. С. 12.

[142]Советское гражданское право: Учеб.: В 2 т. Т. 1. / Отв. ред. О.А. Красавчиков. - М., 1985. - С. 14 - 16.

[143] Егоров Н.Д. Гражданско-правовое регулирование общественных отношений: единство и дифференциация. - Л., 1988. - С. 11-12.

от правовой организации отношений, объявляя ее особым гражданско-правовым организационным отношением[144].Согласно позиции автора организационныеначалаодинаково присутствуют и в имущественных, и вне имущественных правоотношениях, и их выделение в отдельный вид правоотношений приведет к тому, что все иные отношения потеряют свою динамику развития (прекратятся или невозникнут).

В настоящее время число сторонников теории организационных отношений неуклонно растет. В частности, идея отнесения организационных отношений к предмету гражданского права разделяется Б.М. Гонгало[145], М.И. Брагинским[146], С.Ю. Морозовым[147], Б.И. Пугинским[148], Л.Я. Даниловой[149], К.А. Кирсановым[150], С.А. Тюриной[151].

Так, К.А. Кирсанов пишет: «Представляется все-таки, что организационные отношения, наряду с имущественными и личными неимущественными отношениями, представляют собой самостоятельный элемент предмета гражданского права. Организационные отношения как определенные общественные отношения складываются между их участниками в реальной действительности при формировании или упорядочении ими основных (имущественных либо неимущественных) отношений. Своеобразный вспомогательный, служебный характер рассматриваемых связей, думается, ни в коей мере не должен нивелировать их значения как необходимого организационного средства, направленного на

---

[144] Иоффе О.С. Избранные труды по гражданскому праву. Развитие цивилистической мысли в СССР. Ч. 1. - М.: Статут, 2000. - С. 264.
[145] Гонгало Б.М. Предмет гражданского права // Проблемы гражданского права. Институт частного права. - М.: Статут, 2003. - С. 19 - 20.
[146] Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга первая. - С. 150.
[147] Морозов С.Ю. К вопросу о систематизации организационных договоров // Закон и право. - 2009. - N 7. - С. 41.
[148] Пугинский Б.И. Коммерческое право России. - М.: Юрайт-Издат, 2003. - С. 97.
[149] Данилова Л.Я. Организационные гражданско-правовые договоры // Законы России: опыт, анализ, практика. - 2009. - N 1. - С. 12.
[150] Кирсанов К.А. Гражданско-правовые организационные отношения (теоретический аспект) // Российский юридический журнал. - 2003. - N 2. - С. 22.
[151] Тюрина С.А. Договор как регулятор организационных отношений в российском гражданском праве: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - М.: 2012. 28 с.

формирование или достижение определенной упорядоченности имущественных либо личных неимущественных отношений[152]».

С.А. Тюрина рассматривает организационные правоотношения, как инфраструктурный элемент гражданских правоотношений. В роли нематериального блага (объекта) организационных правоотношений выступает некий позитивный результат, выражающийся в упорядочении имущественных правоотношений. Однако следует отметить, что в некоторых случаях организационные правоотношения способны упорядочить и личные неимущественные правоотношения[153].

Интересным представляется подход к рассмотрению организационных правоотношений, предлагаемый М.А. Егоровой. По мнению автора, организационные отношения опосредуют неимущественные связи субъектов гражданского оборота и их содержание сводится к созданию условий для их взаимодействия, они должны рассматриваться в качестве одного из видов управления. В преломлении принципов правонаделения и самостоятельности субъектов гражданского оборота данный вид управления следует квалифицировать как самоуправление имущественно-обособленных субъектов, обладающих имущественно-распорядительной самостоятельностью. Организационные отношения следует относить к числу неимущественных отношений, связанных с имущественными, поскольку они опосредуют процесс взаимодействия субъектов гражданского оборота по поводу оптимизирования и упорядочения динамики товарно-денежных связей. В этом смысле их следует отличать, с одной стороны, от личных неимущественных отношений, так как личный характер не является для них критериальным признаком, а с другой стороны, от отношений, так называемой интеллектуальной собственности, в связи с отсутствием в них компонентов, связанных с исключительными правами[154].

---

[152]Кирсанов К.А. Указ. соч. С. 8.
[153]Тюрина С.А. Указ.соч. С.9.
[154]Егорова М.А. Указ.соч. С. 15.

В гражданско-правовой сфере организационные правоотношения являются спорной категорией и играют скорее вспомогательную, регулирующую роль по отношению к имущественным и личным не имущественным отношениям. «Вспомогательный характер организационных отношений предполагает их тесную, взаимообусловленную связь с иными, прежде всего имущественными, отношениями, причем необходимо отметить, что первые нередко выступают в качестве стороны, элемента последних. Отмеченное обстоятельство находит свое подтверждение в гражданском законодательстве при регулировании организационных отношений, в котором можно обнаружить не только самостоятельные, «в чистом виде» организационно-правовые отношения (они выступают вне непосредственной связи с имущественными, обособлены от них), но также и организационные правоотношения, входящие в качестве структурного элемента в состав имущественных правоотношений и являющиеся в этом смысле «относительно самостоятельными» правоотношениями»[155].

Для того, чтобы организационное правоотношение приобрело самостоятельность и независимость от имущественных и личных неимущественных отношений, оно должно обладать следующими специфическими свойствами:

- отсутствие в его содержании материального объекта;

- отсутствие в нем явно выраженных обязанной и управомоченной сторон;

- безвозмездный характер;

- объект организационного отношения - деятельность его субъектов, направленная не на прямой экономический результат, а на создание условий для его скорейшего и более эффективного достижения;

[155]Кирсанов К.А. Указ.соч. С. 12.

- условие о сроке в организационных договорах, правовой целью которых является формирование новых правоотношений, является существенным условием[156].

К.А. Кирсанов предлагает выделить еще один специфический признак организационных отношений - это их особая функционально-целевая направленность.По мнению автора, данные отношения выступают либо в качестве предпосылки возникновения (формирования) иных, в первую очередь, имущественных отношений, либо несут такую функционально-целевую нагрузку, назначение которой заключается в обеспечении надлежащих условий развития и движения уже существующих и определенным образом организованных отношений…. Другими словами, организационные отношения определенным образом «обслуживают» иные общественные отношения, входящие в предмет гражданского права[157].

Таким образом, выделяя организационные правоотношения в качестве самостоятельного вида, определение их специфики и характерных особенностей имеет большое значение для подтверждения их самостоятельности. Так, достаточно легко спутать ряд безвозмездных посреднических сделок с организационными договорами, если не учесть, что их целевая направленность - это получение экономического эффекта, что не корреспондирует организационным правоотношениям.

Традиционно основной формой регулирования общественных отношений является договор. Под воздействием организационного договора организационное общественное отношение превращается в организационное правоотношение, причем данное воздействие может быть различным: помимо того, что договор придает уже существующему общественному отношению правовую форму, он может стабилизировать общественное

[156]Егорова М.А. Указ.соч. С. 10-21.

[157]Кирсанов К.А. Гражданско-правовое регулирование организационных отношений: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - Екатеринбург: 2008. - С. 13.

отношение, придать ему динамики или приостановить. Организационный договор может быть направлен и на формирование нового общественного отношения. Ярким примером такого договора, создающего условия для возникновения имущественного отношения, является предварительный договор. Ряд корпоративных отношений также регулируются организационными договорами. К ним относятся учредительный договор, договор простого товарищества, договоры о реорганизации юридического лица, решения высшего органа управления юридического лица и др.Организационный же характер договора об организации перевозок заложен уже в самом его наименовании (это договор об организации) и смысловой трактовке (это договор, предшествующий по времени договору перевозки грузов и направленный на организацию предстоящих систематических перевозок грузов).

В результате заключения организационного договора обеспечивается не только непрерывность деятельности, но и создание внутренних системных связей, отражающих взаимосвязи элементов обязательства. Субъекты, создающие организационное правоотношение, имеют своей целью создать такое сочетание элементов системы, взаимосвязь которых значительно бы расширила спектр их возможной деятельности и придала данной деятельности большую эффективность. С этой точки зрения организационные правоотношения являются тем средством, при помощи которого субъекты влияют на формирование сложных имущественных (личных неимущественных) правоотношений в целом, а также на их изменение и прекращение.

Деятельность субъектов организационного договора отличается определенной спецификой. Заключая организационный договор, стороны ставят перед собой задачу урегулировать правоотношения таким образом, чтобы достигнуть наибольшей эффективности в достижении поставленных целей.

В юридической доктрине существует две позиции касательно квалификации организационного договора.

Так, Л.Г. Ефимова уравнивает организационные договоры срамочными. При этом систему договорных связей строит на основе базового договора, в котором согласовываются основы будущих экономических отношений сторон, и зависимых от него договоров-сателлитов, направленных на исполнение рамочного договора. Под рамочным (организационным) договором автор понимает договор, целью которого является организация длительных деловых связей в виде потока разнообразных деловых отношений, для достижения которой требуется заключение (как правило, между теми же сторонами) договоров - приложений, отдельные условия которых согласовываются в базовом договоре[158].

Другие ученые, рассматривают организационный договор гораздо шире и полагают, что рамочный договор является одним из видов организационного договора[159]. Так, Е.Б. Подузова под организационным понимает договор, по которому стороны обязуются заключить между собой в определенный срок основной договор (несколько основных договоров), некоторые условия которых содержатся в организационном договоре, и (или) совершить действия, способствующие заключению между теми же сторонами основного договора (нескольких основных договоров). По мнению автора, система договоров строится таким образом, что организационный договор является подвидом организующего договора, а подвидом самого организационного договора являются предварительные договоры и рамочные (собственно организационные) договоры[160].

Определение рамочного договора, данное в ст. 429.1 ГК РФ, как договора с открытыми условиями, определяющегообщие

[158]Ефимова Л.Г. Рамочные (организационные) договоры. М.: Волтерс Клувер, 2006. С. 2- 3.
[159]См.: Морозов С.Ю. Взаимосвязь гражданско-правовых организационных и имущественных договоров // Право и государство: теория и практика. 2010. N 8. - С. 54.
[160]Подузова, Е. Б. Организационный договор и его виды: автореф. диссерт. на соискание ученой степени кандидата юридических наук. / Е. Б. Подузова. М.,2012. - С. 7-8.

условия обязательственных взаимоотношений сторон, которые могут быть конкретизированы и уточнены сторонами при заключении отдельных договоров на основании или во исполнение рамочного договора, дает основания отнести рамочный договор к числу договоров организационных.Однако с другой стороны, является также очевидным, что рамочный договор - это лишь один из видов организационного договора, поскольку не охватывает весь спектр отношений, регулируемых с помощью организационного договора (например, корпоративных отношений).

По организационному договору стороны обязуются совершить или организовать совершение определенных в договоре действий, направленных на возникновение гражданско-правовых отношений между теми же либо иными лицами. В связи с тем, правовые связи, вытекающие из организационного договора, могут возникать не только между сторонами, его заключившими, но и с третьими лицами, можно заключить, что далеко не каждый организационный договор одновременно может являться рамочным договором. Поскольку организационные договоры всегда направлены на создание новых обязательственных правоотношений, а значит заключение разовых или неоднократно повторяющихся договоров, которые вытекают из организационного договора, а значит, являются по своей сути организуемыми договорами. Следовательно, и субъекты организационного и организуемого договоров могут частично не совпадать.

Организационные отношения в транспортной сфере достаточно распространены и воплощены не только в форме договора об организации перевозки. В системе транспортных договоров организационные транспортные договоры нашли свою ощутимую нишу, однако остается оспоримым какие именно транспортные договоры можно отнести к организационным, помимо уже озвученного договора об организации перевозки, а также какое место в системе транспортных договоров занимает договор мультимодальной перевозки.

Так, В.В. Витрянский предлагает выделить следующие организационные договоры на транспорте: соглашения между транспортными организациями об организации перевозок грузов, пассажиров и багажа (ст. 788 ГК), договоры об организации перевозки грузов между перевозчиком и грузовладельцем (ст. 798 ГК) и договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов между организациями различных видов транспорта (ст. 799 ГК)[161]. А в сферу правового регулирования отношений, связанных с перевозкой груза в прямом смешанном сообщении, включает два вида договоров: договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении (традиционный реальный договор перевозки конкретного груза с некоторыми особенностями его содержания) и соглашения, заключаемые между транспортными организациями разных видов транспорта и регламентирующими порядок их работы по организации таких перевозок грузов[162].

Более того, позиция законодателя относительно нормативно-правового обоснования принадлежности организационных отношений к числу тех общественных отношений, которые структурно входят в предмет гражданско-правового регулирования, все еще не определена. Так, «в общей норме, содержащейся в ст. 2 ГК РФ, законодатель прямо не выделяет организационные отношения, ограничивая круг отношений, входящих в предмет гражданского права, только имущественными и личными неимущественными отношениями. В то же время в целом ряде специальных норм, содержащихся в статьях ГК РФ и иных федеральных законов, законодатель конструирует такие гражданско-правовые нормы, посредством которых осуществляется правовое регулирование именно организационных отношений, а не имущественных или личных неимущественных отношений. Речь, в частности, идет о нормах, регулирующих общественные отношения по созданию либо реорганизации юридического лица, отношения

[161]Витрянский В.В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. - 2001. - N 1. - С. 62.
[162] Витрянский В.В. Договор перевозки. - М.: Статут, 2001. - С. 526.

представительства (ст. 182, 184 ГК РФ), отношения из предварительного договора (ст. 429 ГК РФ), из договора об организации перевозок (ст. 798 ГК РФ) и др.[163].

Интересна позиция Д.А. Медведева и В.Т. Смирнова, согласно которой заключение договора перевозки, в частности договора перевозки грузов, требует наличия организационных предпосылок. «Предпосылки заключения договора грузовой перевозки сегодня могут приобретать правовые формы: а) заявок (заказов) на железнодорожном, речном, автомобильном и воздушном транспорте; б) договоров об организации перевозок (годовых, навигационных и др.) на любых видах транспорта; в) административно-плановых актов в особых случаях. Кроме того, иногда все организационные предпосылки заключения договора перевозки груза просто содержатся в самом договоре перевозки»[164]. То есть авторы рассматривают договор об организации перевозки в качестве предпосылки заключения реального договора перевозки, характеризуют его как носящего взаимный характер и направленного наобеспечение планомерных отправок грузов. По своей природе он не является договором перевозки и носит консенсуальный характер.

Касательно прямой смешанной перевозки, то, по мнению авторов, «порядок осуществления таких перевозок определяется соглашениями между организациями различных видовтранспорта, которые должны заключаться на основе специальногозакона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках(ст. 788 ГК). Предприятия различных видов транспорта в такомслучае заключают между собой договоры об организации работыпо обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договорына централизованный завоз и вывоз грузов и пр.) в порядке, установленном транспортным законодательством (ст. 799 ГК)»[165].

---

[163]Кирсанов К.А. Указ.соч. М.: С. 3.
[164] Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Транспортные обязательства. Гл. 38 // Гражданское право: Учебник / Под ред. Ю.К. Толстого, А.П. Сергеева. Ч. 2. - М., 1998. - С. 437.
[165] Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Указ.соч. С. 442.

Таким образом, авторы также придают прямым смешанным перевозкам некую организационную основу, включая узловые соглашения и договоры на централизованный завоз в правоотношения по обеспечению перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Безусловно, при осуществлении прямых смешанных перевозок очень важна организация погрузочно-разгрузочных работ в пунктах перевалки (порты, железнодорожные станции, аэропорты). От оперативности, скорости и организованности этих операций зависят скорость и качество мультимодальной (прямой смешанной)перевозки. Поэтому в целях обеспечения взаимодействия транспортных организаций различных видов транспорта при передаче груза друг другу между ними заключаются специальные соглашения, именуемые узловыми соглашениями и договорами на централизованный завоз и вывоз грузов (ст. 799 ГК). Однако касательно определения юридической природы данных договоров нет единого мнения.

Так, О.Н. Садиков полагает, что соглашения между транспортными организациями – это договоры подрядного типа, не являющиеся договорами перевозки и имеющие свои особенности[166].

Г.П. Савичев относит эти соглашения к одним из видов организационных договоров, задача которых определить порядок взаимоотношений транспортных предприятий в пунктах перевалки[167].

В.А. Егиазаров же считает организационными транспортными договорами только долгосрочные договоры об организации перевозок, годовые договоры, заключаемые автомобильным транспортом, и навигационные договоры, заключаемые речным и морским транспортом с грузоотправителями.По утверждению автора, основная цель организационного договора - это определение порядка, условий выполнения действий, необходимых для исполнения обязательств по перевозке грузов,

[166] Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации части второй (постатейный) / Отв. ред. О.Н. Садиков. - М.: Юридическая фирма "Контракт", ИНФРА-М-НОРМА, 1997. - С. 370.

[167] Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР / под ред. А. Г. Быкова, Д. И. Половинчика, Г. П. Савичева. - М.: Юрид. лит., 1973. - С. 192.

вытекающих из особенностей перевозки на данном виде транспорта и предшествующих приему груза к перевозке. Цель подобных договоров: урегулировать в ходе исполнения обязательств по перевозке такие взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) и перевозчиков, которые, учитывая специфику отдельных видов транспорта. Поэтому автор не относит узловые соглашения к организационным договорам, полагая, что узловое соглашение является юридической формой, регулирующей отношения перевозчиков в прямом смешанном сообщении по перевалке грузов, которое заключается между транспортными организациями[168].

Системно организационные договоры на транспорте рассмотрел С.Ю. Морозов. Он выделяет рамочные организационные договоры между грузоотправителями (грузовладельцами) и перевозчиками, куда включаются договоры об организации перевозок грузов, пассажиров и багажа, и договоры об эксплуатации железнодорожных подъездных путей и на подачу и уборку вагонов, и рамочные организационные договоры между транспортными организациями, куда включаются договоры между транспортными организациями об организации перевозок грузов, пассажиров и багажа, и договоры между владельцами транспортных инфраструктур[169]. В работе С.Ю. Морозова представлена развернутая структура транспортных организационных договоров, причем выделяется такой специфический вид договора, какдоговор между транспортными организациями об организации перевозок грузов. Полагаем, что данный вид договора следует рассматривать, как составную часть осуществления прямых смешанных перевозок.

Характерными чертами рамочных организационных договоров между транспортными организациями является то, что их сторонами являются транспортные организации, которые оказывают друг другу услуги по организации процесса перевозки. Предметом таких соглашений будут

---

[168] Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник.4-е изд., доп. и перераб. - М.: Юстицинформ, 2007. - С. 140.

[169]Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. - М.: Норма, 2011.- С. 145.

являться разнообразные услуги, как, например, услуги по перевалке, погрузке-выгрузке или перевозке тем видом транспорта, которым не располагает транспортная компания-заказчик. Эти правоотношения можно назвать организационными, но организационные отношения являются неимущественными, а в нашем случае действия транспортных компаний направлены непосредственно на получение друг от друга конкретных услуг. Поэтому мы не можем согласиться с позицией С.Ю. Морозова, который полагает, что «в случаях с узловыми соглашениями и договорами на централизованный завоз (вывоз) грузов целями сторон является оказание услуг грузоотправителю, грузополучателю. При этом речь об оказании услуг транспортными организациями может идти только по отношению к третьим лицам, которые стороной соглашения не являются. Содержанием же узловых соглашений и договоров на централизованный завоз (вывоз) грузов являются действия транспортных организаций, направленные на налаживание транспортного процесса. Грузоотправители и грузополучатели в таких соглашениях не участвуют»[170]. Однако, на наш взгляд, соглашения между транспортными организациями не регулируют отношений транспортных организаций с грузоотправителями и грузополучателями, отправляющими и получающими грузы. Эти соглашения заключаются транспортными организациями не для того, чтобы организовать деятельность друг друга, а с целью оказания друг другу транспортных услуг по мере необходимости и по заранее согласованным ценам.

Таким образом, всю организационную нагрузку по организации мультимодальной перевозки все же несет договор мультимодальной перевозки. В нем присутствует сильнейшее организационное начало, при этом организационный договор может быть направлен на организацию, как разовых обязательств, так и неоднократно повторяющихся, которые вытекают из организационного договора, а значит, являются по своей сути организуемыми договорами (хранение, перевалка и т.д.). Поэтому

[170]МорозовС.Ю. Указ.соч. С. 148.

организуемые и организационные договоры мультимодальной перевозки грузов могут не совпадать ни по субъектному составу, ни по объекту, ни по содержанию, но при этом взаимосвязаны и взаимообусловлены.

Итак, правоотношения, регулируемые договором мультимодальной перевозки, обладают высоко выраженным организационным началом, но в тоже время в них присутствует и платность, и направленность на получение экономического результата, хотя и получаемого посредством привлечения третьих лиц к исполнению договора. Спорная специфика мультимодальногодоговора в определении его места в системе транспортных договоров заключается, с одной стороны, в его высоком организационном эффекте и, с другой стороны, по мнению многих авторов, реальностью договора, суть которого заключается в осуществлении обязательств по перевозке. Однако возможно ли в рамках реального договора воплотить весь спектр организационных начал? Полагаем такая задача сложна в исполнении. Не представляется возможным рассмотреть структуру мультимодального правоотношения, как исполнение обязательств по перевозке, рамками которого поглощается организационная суть обязательств связанных с хранением груза в пути, его перегрузкой, соперевозкой различными перевозчиками в одной транспортной цепи, уже только по той простой причине, что соперевозки, осуществляющие перевозку различными видами транспорта на определенном этапе всего пути, будут нести ответственность в случае утраты и/или повреждения груза согласно законодательству своего вида транспорта. Это означает, что организационный элемент входит в структуру мультимодального правоотношения, как серьезный регулятор складывающихся имущественных правоотношений по осуществлению мультимодальной перевозки. Причем, на наш взгляд, именно в мультимодальном правоотношении эффект воздействия организационного фактора на имущественные отношения является главенствующим и означает невозможность осуществления материальных правоотношений по перевозке без воздействия мощного и серьезного главного организационного фактора.

В данном случае организационные отношения будут неразрывно связаны с имущественными правоотношениями, в чем-то даже первичны (сначала организуется погрузка-выгрузка груза на основании договора между Оператором мультимодальной перевозки и Стивидором, затем операции осуществляются), а договор мультимодальной перевозки будет основным регулятором мультимодальных правоотношений.

2.3. Правовая конструкция договора прямой смешанной перевозки грузов.

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

На протяжении последних лет многие авторы пытались дать свои определения данному виду перевозки. Определение, данное в Конвенции ООН 1980 года, содержит набор стандартных правил, которые и сегодня включены в мультимодальные транспортные документы.Тем не менее, данное определение все же подлежит корректировке с целью его адаптации к современности. 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 разнообразитьдоговор мультимодальной перевозки. В частности, признается, что реальное исполнение перевозки может в некоторых ситуациях влиять на характеристику договора и соответствующую ответственность перевозчика. Если по определениюмультимодальной 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. Это представляет особый интерес в связи с имеющейся в настоящее время тенденцией не четко прописать в договоре виды используемого для осуществления перевозки транспорта. Эти условия

часто остаются на усмотрение перевозчика, а такие договоры называют "опционный контракт на перевозку" или "договор без согласования транспортных средств".

Кроме этого, использование термина "оператор" означает, что мультимодальный перевозчик может предоставить в дополнение к перевозке по договору дополнительные услуги, такие как хранение груза, перегрузка, перевалка и т.д. Сам договор мультимодальной перевозки следует рассматривать как Sui Generis (уникальная правовая конструкция), а мультимодального перевозчика как оператора мультимодальной перевозки, поскольку оператор часто привлекает для исполнения своих функций по договору субподрядчиков и фактических перевозчиков, тем самым не являясь перевозчиком и не обладая физически грузом.

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.

Так, например, договорная схема осуществления такой перевозки может быть следующей. Грузовладелец А заключает договор перевозки груза с перевозчиком В из порта Санкт-Петербург в Берлин. Перевозчик В выполняет морскую часть перевозки самостоятельно, являясь морским перевозчиком, и заключает дополнительно унимодальный договор с перевозчиком С – автотранспортной компанией, которая доставит груз из порта Гамбург, куда груз прибыл морем, в конечный пункт назначения –

Берлин. При этом перевозчикВ выступает перед перевозчиком С в качестве грузовладельца.

Таким образом, договор мультимодальной перевозки – этодоговор, 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. При всем том, следует учитывать тот факт, что во время осуществления мультимодальной перевозки обычно выдается несколько накладных, то есть каждый перевозчик, участвующий в мультимодальной перевозке выписывает свою накладную на исполняемый им участок пути, что позволяет сделать вывод,что был заключен более, чем один договор. В этом случае, для отнесения перевозки к разряду мультимодальной определяющим фактором и решающим критерием должно всегда быть намерение договаривающихся сторон, то есть намерение осуществить именно мультимодальную перевозку.

Другим условием договора мультимодальной перевозки является то, что в нем предписывается или разрешается использование в ходе исполнения договора более, чем один вид транспорта. Логически данная черта договора мультимодальной перевозки озадачивает нас вопросом, что следует понимать под «видом транспорта».

Начнем с того, что обычно транспорт подразделяется на три основных вида: водный, воздушный и наземный. Категории водный и наземный включают в себя по две дефиниции: морской и внутренневодный транспорт,железнодорожный и автомобильный транспорт. В целом же перевозки наразличных 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.

Таким образом, для признания перевозки мультимодальной решающим фактором является сочетание различных видов транспорта. 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[171].

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[172].

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

[171]DeWit, R. Multimodal transport. - London: Lloyd’s of London press, 1995. - P. 171.
[172]Haak, K.F., Zwister, R.andBlom, A. Port and trade. Deventer: Kluwer, 2006. - P. 176.

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.

Так, в российском праве договор мультимодальной или прямой смешанной перевозки – это не более, чем договор перевозки (статья 788 ГК РФ).

Так, В. В. Витрянский со ссылкой на главу 14 КВВТ и главу 5 УЖТ договор перевозки в прямом смешанном сообщении квалифицирует как реальный договор с определенной спецификой, которая заключается в особых условиях договора о сроке доставки груза, который увеличивается на время, необходимое для перевалки перевозимого груза с одного транспорта на другой; об обеспечении сохранности груза с учетом того, что эта обязанность распределяется среди всех транспортных организаций, участвующих в процессе перевозки; об уплате провозной платы и всех

причитающихся транспортным организациям платежей. Особым образом регулируется ответственность транспортных организаций, принимающих участие в транспортировке груза[173]. «Отношения, связанные с перевозкой груза в прямом смешанном сообщении, опосредуются (регулируются) двумя видами договоров: договором перевозки груза в прямом смешанном сообщении (традиционный реальный договор перевозки конкретного груза с некоторыми особенностями его содержания) и соглашениями, заключаемыми между транспортными организациями разных видов транспорта и регламентирующими порядок их работы по организации таких перевозок грузов»[174].

С.Ю. Морозов также классифицирует договор прямой смешанной перевозки как реальный договор. Однако в рамках же организационных договоров он выделяет отдельную группу – «рамочные организационные договоры между транспортными организациями», включает в эту группу «договоры между транспортными организациями о порядке организации перевозок грузов», а в группу «договоров между транспортными организациями о порядке организации перевозок грузов» включает «соглашение об организации прямых смешанных перевозок»[175].

Автор отмечает, что проявление организационной функции, связанной с исполнением обязанностей перевозчика по доставке грузов в прямом смешанном сообщении, возможно путем заключения соглашения об организации прямых смешанных перевозок. При этом правоотношения между перевозчиками регулируются не напрямую, а через оператора смешанной перевозки грузов, под которым понимается юридическое лицо, в том числе транспортная организация, от своего имени заключившее с грузоотправителем договор перевозки грузов в прямом смешанном

173ВитрянскийВ.В. Книгачетвертая. С. 510.
[174]ВитрянскийВ.В. Тамже. С. 511.
[175]МорозовС.Ю. Указ.соч. С. 145.

сообщении и ответственное за осуществление организации такой перевозки[176].

Данный договор характеризуется как неимущественный, поскольку оплата за перевозку в прямом смешанном сообщении производится грузоотправителями, грузополучателями, а транспортные организации различных видов транспорта производят расчеты между собой по счетам, выставленным на основании передаточных ведомостей; организационными, поскольку направлены на организацию правоотношений по договору перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

Таким образом, очевидно, что авторы квалифицируют договор о прямых смешанных перевозках как реальный договор, опосредованный соглашениями между транспортными организациями, заключаемыми для обеспечения прямой смешанной перевозки. Так, В.В. Витрянский исходит из реальности данного договора близкого к классическому договору перевозки, а также отдельно выделяет соглашения между транспортными организациями, опосредующие прямую смешанную перевозку, С.Ю. Морозов выделяет договор прямой смешанной перевозки и договор об организации прямых смешанных сообщений в рамках соглашения между транспортными организациями и дает его определение, как «двух- или многосторонний договор между оператором смешанной перевозки и транспортной организацией или транспортными организациями, определяющий порядок организации и осуществления обязанности перевозчика (перевозчиков) по доставке груза в прямом смешанном сообщении»[177].

В тоже время, нельзя не вспомнить замечания О.Н.Садикова, который призывает использовать новые договорные конструкции касательно прямых смешанных перевозок и имеющийся зарубежный опыт. Он пишет: «Такие перевозки выполняет крупная транспортная организация (или экспедитор),

[176]МорозовС.Ю. Там же. С. 151.
[177]МорозовС.Ю. Указ. соч.С. 128.

которая именуется оператором смешанной перевозки, она заключает договор перевозки с отправителем, а затем самостоятельно привлекает для транспортировки перевозчиков различных видов транспорта. Оператор смешанной перевозки организует передачу груза в пути следования через своих экспедиторов и несет перед грузовладельцами ответственность за выполнение всей перевозки, предъявляя впоследствии регрессный иск к привлеченному перевозчику, допустившему несохранность груза или просрочку в его доставке. Такую схему транспортных операций в прямом сообщении, наряду с сохранением традиционной общности соперевозчиков, следует предусмотреть в будущем законе о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, принятие которого предусмотрено в ст. 788 ГК»[178].

Рассмотрим конструкцию договора мультимодальной (прямой смешанной) перевозки с точки зрения реального договора, и с точки зрения консенсуального договора.

Если договор мультимодальной перевозки строится по системе реального договора, то правовой статус субъекта - исполнителя мультимодальной перевозки будет во многом отличаться от правового статуса классического перевозчика, исполняющего перевозку на определенном виде транспорта тем, перевозчик оказывает услуги исключительно по перевозке груза, а в функции оператора более широкий спектр услуг, включая погрузка, выгрузка, построение маршрута перевозки и ее полная организация.

Договор мультимодальной перевозки должен быть оформлен одним транспортным документом, например, мультимодальным коносаментом. Однако на практике существует большая проблема осуществления перевозки по единому документу. Как правило, в цепочке следования локальные перевозчики выпускают свои перевозочные документы на каждый отдельный

[178]Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садиков. М., 1997. С. 380 - 381.

участок следования, подписываясь на передаточном документе о приемке/сдаче груза от перевозчика перевозчику. Кроме того, в условиях мультимодальной перевозки груз неоднократно подвергается перегрузке и перевалке, которые оформляются узловыми соглашениями с портами и железнодорожными станциями. Поэтому с учетом того фактора, что оператор не принимает фактического участия в осуществлении мультимодальной перевозки или принимает лишь частичное участие, высоко его именно организаторское участие в осуществлении мультимодальной перевозки.

Таким образом, не представляется возможным охарактеризовать договор мультимодальной перевозки, как реальный договор, уже потому, что основной задачей оператора является организация перевозки, слежение за грузом, а не фактическое обладание им, что является необходимым для конструкции договора перевозки по принципу реальности. Договор мультимодальной перевозки поглощает в себе несколько видов перевозки, которые являются реальными договорами в рамках мультимодальных организационных отношений. Оператор, заключая договор мультимодальной перевозки, заранее, еще до начала самой перевозки, согласовывает с грузоотправителем условия перевозки, маршрут, виды используемого транспорта, что важно, так как влияет на общую стоимость перевозки, поэтому полагаем, что договор будет считаться заключенным, когда оператор достигнет соглашения об условиях перевозки с грузоотравителем, а не в момент принятия груза оператором к перевозке. Оператор может самостоятельно выступать стороной перевозки, но может таковым и не быть, а назначить определенных перевозчиков, как на определенные участки пути, так и на весь путь следования. В данном случае груз будет передан первому назначенному перевозчику, и для него наступит момент исполнения договора перевозки, заключенного между ним и оператором на перевозку груза на определенном этапе пути. Но для оператора этот момент не будет считаться началом исполнения договора мультимодальной перевозки, так как

соглашение о данной перевозке, ее условиях и деталях, было достигнуто гораздо раньше. Поэтому полагаем, что мнение о реальности договора мультимодальной перевозки ошибочно, так как происходит некая подмена функций оператора и перевозчика в течение действия договора. Так, даже если оператор будет выступать одновременно первым перевозчиком, то принимать груз от грузоотправителя он будет как оператор, а в качестве перевозчика выступать в рамках мультимодальных отношений.

На основании изложенного, согласно предлагаемой нами структуры договора мультимодальной перевозки является консенсуальным, его следует отнести к сфере услуг и к разряду транспортных организационных договоров, памятуя о целевой направленности договора – перевозка груза. Основной задачей оператора является не сама перевозка груза, а именно организация перевозки груза, выбор наилучшего маршрута, наем транспортных средств, организация перевалки, погрузки, выгрузки, стивидорных работ и т.д. Перевозка, как таковая, является частью того спектра услуг, который предлагается в рамках мультимодальной перевозки. Отсюда напрашивается вывод, что нет смысла выделять два вида договора: договор прямой смешанной (мультимодальной) перевозки и договор об организации прямой смешанной (мультимодальной) перевозки, так как по сути это один и тот же договор, регулирующий отношения по мультимодальной перевозке. Так, осуществить мультимодальную перевозку - это и означает организовать ее, используя бизнес связи, активы и организационные функции оператора.

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. Следует ли рассматривать данное соглашение как предварительный договор или соглашение о намерениях?

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[179]. 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 цепочкуунимодальных контрактов. В связи с неясностью сути вопроса, английские суды при рассмотрении дел, связанных с мультимодальными перевозками, обращаются к голландской и немецкой судебной практике[180].

При этом классификация договора мультимодальной перевозки грузов в качестве смешанного договора в немецкой и голландской юрисдикциях не одинакова.В немецком праве ряд ученых предлагают различные точки зрения, которые варьируются в зависимости от концепции. Так, по мнению проф. Баседов (proff.Basedow) мультимодальный договор -это цепь отдельных, встроенных в мультимодальную цепь договоров.Он наделил перевозчика двойной функцией по отношению к грузоотправителю: перевозчик выступает не просто участником перевозки, с которым грузоотправитель заключает несколько унимодальных договоров перевозки, но в то же время для грузоотправителя он также выступает подрядной стороной в отношении договора мультимодальной перевозки, в рамках которого заключены унимодальные договоры. Таким образом, мультимодальный договор как ожерелье, на прочную нить которого нанизан бисерунимодальных перевозок. Бисер унимодальных перевозок – это разные этапы перевозки, которые регулируются соответствующими нормами

[179]Bydlinski, B. Multimodal transport. / Under editing by proff. J. Basedow. - Munchen, 1997. P. 361.
[180]Hoeks, M. P. 68.

транспортного унимодального законодательства, будь то национальное или международное. По мнению проф. Баседов, конвенции, регулирующие унимодальные перевозки, могут непосредственно применяться к отношениям между грузоотправителем и перевозчиком в рамках мультимодальной перевозки[181].

Проф. Коллер (Proff.Koller) рассматриваетдоговор мультимодальной перевозки как не типичный договор, в котором отдельные его части сливаются таким образом, что они не могут рассматриваться отдельно[182]. Такая комбинация различных видов перевозки создает совершенно новый тип договора.

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[183]. Это означает, что разные этапы мультимодальной перевозки представляют собой совокупность различных обязательств, которые регламентируются специальными нормами законодательства, такими, как нормы о договоре морской перевозки, автомобильной, воздушной, внутренневодной и железнодорожной. Именно комбинация в договоре мультимодальной перевозки таких частей, которые могли бы составить отдельные договоры перевозки на различных видах транспорта и регулируемые отдельным, им присущим законодательством,

[181]Basedow, J.Multimodal transport/ Under editing by proff. J. Basedow. - Munchen, 1997. - P. 105.
[182]Koller, I. Transportrecht. Munchen, 1995.-P. 1027-1044.
[183]Haak, K.F., Zwister, R. and Blom, A. Port and trade. Deventer: Kluwer, 2006. - P. 171.

делает договор мультимодальной перевозки подверженным противоречивым мнениям.

Договор мультимодальной перевозки регулируется ст. ст. 8:40-8:52 Гражданского кодекса Нидерландов (ГКН)[184]. 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 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 подчиненны 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

[184]Dutch Civil Code. URL: http://www.dutchcivillaw.com/legislation/dcctitle8822.htm

мультимодальный. Следовательно, учение о поглощении не может быть применено к договору мультимодальных перевозок[185].

Доктрина поглощения не может быть применена в случаях, когда используется более,чем один вид транспорта, поскольку доминирующий элемент не всегда можно вычленить без затруднений. Применение доктрины поглощения в таких случаях может быть возможным только в том случае, когда принято решение относительно того транспортного режима, который будет применяться в качестве доминирующего.

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 внутреннимводным 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 совещательную силу касательно части договора, не получившей правовой квалификации и определенности. При этом

[185] Hoeks,M. P. 72.

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, должноосуществляться соразмерно участию каждого обязательства в договоре[186]. 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.

[186]Hoeks,M. P. 73.

Теория комбинирования между тем имеет свои недостатки. В ситуациях, когда утрата или ущерб произошли на протяжении более, чем одного транспортного этапа, становиться 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 последствияпотери или неправильного использования документов, упомянутых в накладной, приложенных кней 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 оформлениюот 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.

SuiGeneris - латинский термин, который означает "уникальная правовая конструкция". Те ученые, кто придерживаются теории SuiGeneriskасательно договора мультимодальной перевозки,полагают, что договор мультимодальной перевозки – это не просто соглашениео перевозке, но также включает в себя дополнительные,не менее важные услуги,

присущие мультимодальной перевозке, такие как перевалка и хранение груза[187]. Таким образом, договор мультимодальной перевозки – это не просто договор перевозки грузов, это договор, который включает в себяполную организацию транспортнойсети, что влечет наложение на мультимодального перевозчика дополнительных обязательств. Это не просто добавление дополнительных обязательств к обязанностям унимодального перевозчика, это наделение мультимодального перевозчика гораздо большим бременем обязательств, поэтому сторонники этой теории называют мультимодального перевозчика оператором мультимодальной перевозки (ОМП). ОМП берет на себя выполнение различных обязательств, которые могли бываться предметом отдельных договоров, но которые связаны таким образом,что образуют одно единое и неделимое целое. Когда доктрина SuiGeneris применяется к смешанному договору, такому как договормультимодальной перевозки, то такой договор становиться договором нового типа. Таким образом, договор мультимодальной перевозки становиться договором со своим уникальным характером, образованный наобъединении нескольких обязательств.

В результатемнение о том, что договор мультимодальной перевозки - это не просто соединение унимодальных этапов,приводит к тому, что существующие унимодальные конвенции, не могут применяться к договору мультимодальной перевозки построенному по системе SuiGeneris. В тоже время, не существует международных актов и практически не существует национального законодательства, регулирующего мультимодальные перевозки в ключе SuiGeneris. Такое регулирование осуществляется на основе общих норм договорного права и/или транспортного права, но не тех специальных норм, которые бы применялись в случае заключения нескольких отдельных унимодальных договоров. Согласно доктринеSuiGeneris, существующие унимодальные транспортные конвенции и даже унимодальные национальные режимы не применяются к

[187]Bydlinski, P. - P. 361.

мультимодальному договору, тем самым, в связи с отсутствием прямого правового регулирования, оставляя Договаривающиеся Стороны более или менее свободными при определении основных аспектов в договоре.

Благотворный результат такого подхода заключается в отсутствии возможных конфликтов конвенций: между той, которая возможно в будущем будет принята в отношении регулирования мультимодальных международных перевозок на регулярной основе, и существующими унимодальными транспортными конвенциями.

Согласно теории SuiGeneris, в вышеупомянутом примере, касающегося перевозки из Гамбурга в Санкт-Петербург по морю, а оттуда автотранспортом в Москву, отношения должны регулироваться не СМГС и не Правилами Гаага-Висби, а общим законодательством о перевозках. Исключение возможно, если суд решит применить соответствующие международные унимодальные конвенции по аналогии.

На практике, однако, полностью избежать применения обязательных унимодальных конвенций в идеале невозможно. Так, согласно положениямм международных конвенций об унимодальных перевозках, к определенному этапу перевозкиприменяется конвенция, регулирующая перевозку соответствующим транспортным средством, даже если на основании договора перевозка включает в себя этапы, осуществляемые другими видами транспорта. Например, статья31 Варшавской Конвенции и статья 38 Монреальской конвенции. Согласно статье 31 Варшавской Конвенции в случае комбинированных перевозок, осуществляемых частью по воздуху и частью каким-либо иным способом перевозки, положения настоящей Конвенции применяются лишь к воздушной перевозке. Содержание статьи 38 Монреальской конвенции почти идентично.

Другой пример, КОТИФ/ЦИМ, с изменениями, внесенными Вильнюским протоколом 1999 года. Согласно пунктам 3-4 статьи 1 расширяется сфера применения данной конвенции и в нее включаются несколько видов мультимодальных транспортных договоров. Так, в

дополнение к договорам перевозки грузов железнодорожным транспортом, конвенция также охватывает международные перевозки, являющиеся предметом единого договора, включающие, помимо железнодорожной перевозки через границу, еще и автомобильные перевозки или перевозки по внутренним судоходным линиям внутри государства.

В конвенции КДПГ/CMR также рассматриваются вопросы относительно сферы применения конвенции иусловий договорадорожной перевозки грузов завознаграждение посредством транспортных средств, которыетакже могут содержать положения, касающиеся перевозки другими видами транспорта. Согласно статье 2 положения КДПГ/CMR применяются ко всей перевозке в целом в случае перевозки груза в транспортном средстве без перегрузкипо морю,железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным транспортом. Однако, если груз был перегружен из автотранспорта на другой вид транспорта и будет доказано, что потеря груза, его повреждение илизадержка доставки произошли во время перевозки, произведенной одним из видов транспорта,кроме дорожного, ответственность дорожного перевозчикаопределяется согласно положениям конвенций,касающихся перевозки грузов любым видом транспорта, кроме дорожного. Тем не менее, в случае отсутствиятаких положений ответственность дорожного перевозчика определяетсясогласно КДПГ/CMR.

Неурегулированным остается тот аспект, что теория SuiGenerismожет привести к полному избежанию обязательного применения унимодальных конвенций в отношениях мультимодальной перевозки, что в тоже время может иметь и негативные последствия. Правовой вакуум возникнет при регулировании отношений между грузоотправителем и мультимодальным перевозчиком, поскольку на эти отношения, согласно теории SuiGeneris, унимодальные конвенции не будут распространяться, тогда как договор, заключенный между мультимодальным перевозчиком и субподряднымперевозчиком во исполнение договора мультимодальной перевозки, регулируется обязательными унимодальными конвенциями,

предназначенными, в том числе, и для защиты интересов грузополучателя. Грузополучатель является, как правило, наиболее уязвимой стороной в процессе перевозки, и в данной ситуации регулирование его прав будет отдано на милость либо условий мультимодального договора, либо общих условий унимодальных конвенций, в зависимости от выбора мультимодального перевозчика.

Из описаниявышеизложенных 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, чтопоглотятся основным обязательством по перевозке и не будут иметь самостоятельного значения. В этом случае теорияпоглощенияможе 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.

Теория SuiGenerisпри всех своих плюсах, также не лишена недостатков, выраженных, главным образом, в том, что данная теория во многом предопределяет регулирование мультимодальных отношений по аналогии. Тогда как применение положений по аналогии не всегда считается подходящим при регулировании обязательственных отношений.

В немецкой юридической доктрине смешанные договоры, в основном, подразделяются на три вида. Первый вид соответствует доктрине поглощения, когда договор включает в себя разнородные обязательства, но подчиненные одному главному обязательству. Второй и третий виды договора подчинены доктрине комбинирования в смешанном договоре и доктрине смешанного договора, когда в договоре сочетаются несколько видов обязательств. При возникновении споров по таким договорам крайне затруднительно определить применимое право. Причина этого заключается в том, что, хотя эти два вида договора, которые иногда трудно различить, так как они похожи, все же существует тонкое различие между ними. По доктрине комбинирования договор включает в себя более чем один вид различных обязательствпримерно равных по значимости. Согласно доктрине смешанного договора, договор просто содержит в себе элементы различных видов обязательств, которые становятся неразрывными. Поэтому невозможно точно определить применимое к такому договору законодательство[188].

Немецкое законодательство недаетоднозначной правовой квалификации договора мультимодальной перевозки. С одной стороны, его относят к одному из видов смешанного договора, с другой стороны его квалифицируют, как уникальный договор или договор SuiGeneris. Поэтому, чтобы внести ясность в вопрос о правовом регулировании договора мультимодальной перевозки, проф. Коллер заявил, что право, применимое к

[188]Koller, I. - P. 768.

договору мультимодальной перевозки, может быть установлено в каждом конкретном случае отдельно, руководствуясь целью данного договора и намерениями договаривающихся сторон[189]. Однако, при всем том, такая оценка не создает правовой определенности.

Неопределенность на ранних стадиях обсуждения классификации договора мультимодальной перевозкив 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[190].

Впоследствии проф. Хербер (Herber) установил, что преобладающее мнение об автоматическом применении доктрины SuiGeneris означает, что существующие международно-правовые конвенции не могут быть применимы. По его мнению, договор мультимодальной перевозки следует рассматривать по доктрине SuiGeneris, но в то же время договор обладает своими особенностями. Несмотря на это, он предлагает применить сетевой подход в отношении права, применимого к такому договору. Согласно сетевому подходу, право, регулирующее морскую перевозку, будет применяться при рассмотрении иска о возмещения ущерба, возникшего при осуществлении этапа морской перевозки в рамках мультимодальной перевозки. Если этап, на котором причинен ущерб, не может быть определен, то будет применяться национальное законодательство[191]. На первый взгляд такой подход может показаться странным, но это легко объясняетсяприменением к различным частям смешанного договора SuiGeneris аналогии права.

Доктринальные дискуссия относительно правовой природы договора мультимодальной перевозки продолжаются и сегодня. Однако все чаще авторы рассматривают договор мультимодальной перевозки как уникальный и нетипичный договор.

---

[189]Koller, I. - P. 770.
[190]Basedow, J. - P. 59.
[191]Herber, R. - P. 886.

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 разрозненна, 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.

Глава 3. Правовая характеристика и особенности договора прямой смешанной перевозки грузов.

3.1 Оператор прямой смешанной перевозки как сторона договора

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 в качестве перевозчика по договору. Он заключает договоры с фактическими перевозчиками, рассчитывается с ними за выполненную работу и несет ответственность перед своим клиентом за груз на всем пути следования. Оператор представляет собой компанию нового формата, которая действует одновременно в роли перевозчика, экспедитора и отправителя 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 широкий выбор направлений перевозок и самые гибкие условия их организации.

Можно выделить несколько типов операторов:

1. Оператор, эксплуатирующий морские суда. Одной из самых известных таких компаний является MAERSK.

2. Оператор, не эксплуатирующий морские суда. Это перевозчики, эксплуатирующие автомобильный, железнодорожный, авиационный транспорт.

3. Оператор, не эксплуатирующий каких-либо транспортных средств. Это классические посредники, их чаще называют экспедиторы.

Оператор, как правило, отличается от экспедитора, главным образом тем, что экспедитор только организует перевозки, действует от имени, по поручению и за счет своего клиента и несет ответственность за порчу или утрату груза только в том случае, если они произошли 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, выполняющее или организующее выполнение определенных договором транспортной экспедиции услуг по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза.

В юридической доктрине указывается на круг проблем, связанных с определением правового статуса экспедитора. Так, одни ученые считают, что функции экспедитора могут выполнять только специализированные организации[192], другие допускают участие в качестве экспедиторов, как

[192]См.: ИоффеО.С. Обязательственноеправо. - М., 1975. - С. 547.; Андреев В.К. Транспортно-экспедиционное обслуживание. - М., 1976. С. 8.

специализированные экспедиторские организации, так и транспортные организации, выступающие в роли перевозчиков грузов[193].

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[194].

Суть успеха таких компаний заключалась в том, что, не имея собственных транспортных средств, но обладая своими или арендованными контейнерами, NVOCC собирали грузы различных грузовладельцев со всех концов страны и комплектовали их в контейнерные партии. Доставка осуществлялась автотранспортными, железнодорожными и судоходными компаниями, в отношении которых NVOCC выступает лишь в качестве отправителя грузов.

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, М.К. Александров-Дольник и Ф.М. Лучанский считали, что перевозчик места отправления выступает от имени всех перевозчиков,

---

[193] См.: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.

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

которые должны участвовать в прямой смешанной перевозке[195]. Им вторят А.Г. Быков и Д.И. Половинчик, полагая, что перевозчик пункта отправления действует как законный представитель всех участников транспортного процесса[196].

В.А. Егиазаров все транспортные организации, участвующие в процессе прямой смешанной перевозки, называет соперевозчиками, каждый из которых, подписывая передаточную ведомость, заключает договор перевозки с грузоотправителем и с предыдущим соперевозчиком, тем самым возлагает на себя обязанность по дальнейшей доставке груза в адрес грузополучателя"[197].

Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов также полагают, что «при прямых смешанных перевозках возникает обязательственное правоотношение с множественностью лиц-соперевозчиков. 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. Соперевозчики становятся субъектами правоотношений по перевозке, причем отправитель дает согласие на их участие в договоре, подписывая накладную, в которой указываются путь следования и пункты перевалки»[198]. 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 соперевозчики, аргументируют свою позицию тем, что

---

[195]Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М. Грузовые перевозки разными видами транспорта. - М., 1971.С. 243.
[196]Быков А.Г., Половинчик Д.А. Основы автотранспортного права. - М., 1974. С. 200.
[197]Егиазаров В.А. Указ. Соч. С. 139.
[198]Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 1997. Ч. II. С. 383.

первый перевозчик, принимающий груз, действует от лица всех остальных соперевозчиков на основании заключаемого им узлового соглашения. 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 смешанной перевозки, который в будущем будет заключен с грузоотправителем одним из соперевозчиков[199].

Сложно согласиться с подобной трактовкой, поскольку, по мнению авторов, юридической формой, регулирующей отношения перевозчиков в прямом смешанном сообщении является узловое соглашение. Однако, заключая между собой узловые соглашения, транспортные организации регулируют тем самым отношения по подаче транспортных средств, порядок осуществления операций по приему, сдаче и взвешиванию грузов, графики работы перевалочных пунктов, порядок подачи транспортных средств, порядок обмена необходимой информацией, которые направлены лишь на обеспечение выполнения смешанных перевозок, но не осуществление самой перевозки. Узловое соглашение способствует исполнению сторонами договора смешанной перевозки путем осуществления согласованных действий по перевалке груза с одного вида транспорта на другой на основании обязательных технологических правил с целью продолжения процесса доставки груза, но никоим образом не обеспечивает регулирование дальнейшей перевозки. Следовательно, утверждение, что на основании узлового соглашения стороны вступают в договор смешанной перевозки, на

[199] 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.

наш взгляд, является в корне не верным, поскольку на основании узлового соглашения у смежных перевозчиков формируются обязанности по перегрузке/перевалке груза, но после принятия груза на свои транспортные средства, у второго перевозчика исходя из узлового соглашения никак не возникает обязанности по доставке груза в пункт назначения. Перевозка – это всегда отдельное обязательство, которое формируется по соглашению сторон. С учетом того, что второй перевозчик не принимает участия в заключении договора смешанной перевозки, он лишен права обсуждать и согласовывать условия своего обязательства по перевозке (даже ее стоимость). На основании узлового соглашения такие обязательства также не формируются, так как узловое соглашение регулирует совершенно иные обязательства, связанные с перевозкой, но не поглощающие ее.

В.В. Витрянский, выступая 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»[200].

С.Ю. Морозов также возражая 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,

[200]Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 517.

заключившим договор, который привлекает к исполнению своей обязанности третьих лиц[201].

О.С. Иоффе также высказывался против теории участия в прямой смешанной перевозке соперевозчиков, 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 организации являются третьими лицами, на которых первым перевозчиком частично возлагается исполнение обязательства[202].

Действительно правовая конструкция, основанная на участии в процессе прямой смешанной перевозки соперевозчиков, является ошибочной в силу того, что данное обязательство не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон (для третьих лиц). Соперевозчики 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.)[203]. Однако данная позиция представляется не законченной, не завершенной, поскольку не решена проблема взаимодействия перевозчика в прямых смешанных перевозках с иными участниками таких перевозок.

---

[201]МорозовС.Ю. Указ.соч. С. 145.
[202]Иоффе О.С. Указ. соч. С. 569.
[203] См.: Морозов С.Ю. Указ.соч. С. 197 – 198; Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 518.

Пожалуй, наиболее близкой к характеристике правового статуса оператора является точка зрения Ю.Б. Маковского, согласно которой перевозка в прямом смешанном сообщении является общим обязательством всех исполнителей перед заказчиком и смешением из разных обязательств, по которым каждый исполнитель относится к другому исполнителю фактически так же, как клиент к заказчику[204].

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 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.

Правовой основой подобной трактовки статуса оператора является п. 2 ст. 1 Конвенции ООН о Международных смешанных перевозках грузов 1980 года (далее Конвенция ООН 1980 года), согласно которой: “Оператор

[204]Транспортное право: Учебное пособие / В.Г. Ермолаев и др. - М., 2002. С. 377.

смешанной перевозки" означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

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 prima facie 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. Тем самым подчеркивается, что деятельность оператора скорее рассматривается в качестве принципала, а не агента, действующего от имени отправителя. Данный вывод подтверждается и определением объема ответственности оператора, налагаемой за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержку в доставке, которые возникли в то время, когда груз находился в ведении оператора (ст. 16 Конвенции ООН 1980 года).

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.

Оператор мультимодальной перевозки обязан организовать доставку груза от места отправления до места получения, используя как свои транспортные возможности (если таковые имеются), так и свои бизнес контакты. Оператор, организуя доставку груза, может учувствовать в ней как перевозчик, но для клиента-грузоотправителя он будет выступать не как отдельно взятый перевозчик, а как оператор, организующий перевозку груза, и несущий ответственность за груз на протяжении всего пути его следования. Здесь же возникает проблема ответственности оператора. Так, если груз окажется поврежденным или утраченным в пути, оператор будет нести ответственность не как отдельно взятый перевозчик на основании транспортного устава или кодекса в зависимости от вида задействованного в перевозке транспорта, а как оператор, организующий перевозку на основании договора и общегражданского законодательства, так как специальный закон о смешанных (комбинированных) перевозках еще не принят. В свою очередь виновный в утрате или повреждении груза перевозчик будет отвечать перед оператором на основании действующих транспортных уставов и кодексов. Далее рассмотрим направленность действий оператора и перевозчика.

Оператор по условиям договора мультимодальной перевозки обязан организовать перевозку груза от пункта отправления до пункта назначения более, чем двумя видами транспорта. Почему именно организовать перевозку, а не перевезти? Дело в том, что если в мультимодальной перевозке участвуют два и более вида транспорта, это означает, что участвуют две и более транспортные компании, значит оператор, даже если осуществляет перевозку на определенном отрезке пути собственными силами, далее обязан организовать перевозку, то есть заключить договор с дополнительным перевозчиком, таким образом, на наш взгляд, отношения по организации перевозки становятся главенствующими и ставят непосредственно перевозочные отношения на второй план. Любая отдельная перевозка в составе перевозочной мультимодальной цепи будет осуществляться по конструкции подчинения отдельных перевозчиков оператору мультимодальной перевозки, а оператор в свою очередь отвечает перед грузовладельцем за бесперебойное функционирование транспортного мультимодального коридора на всем протяжении следования груза.

3.2. Форма и способы заключения договора прямой смешанной перевозки грузов. Электронный документооборот.

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 ранее. 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-в-порт, 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. Это разнообразие документов вносит путаницу, особенно между сторонами, имеющими дело с документарными аккредитивами.

Природа и функции документа смешанной перевозки.

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.

Очень часто мультимодальные перевозки включают в себя морскую составляющую, а многие мультимодальные транспортные операторы одновременно являются морскими перевозчиками, действия которых по присоединению к морской составляющей пути еще и наземной явились неизбежным эволюционным шагом. Поэтому с самого начала они пытались привнести в регулирование мультимодальных отношений транспортный документ, используемый при морских перевозках и который уже являлся популярным инструментом международной торговли. В связи с этим встает вопрос, обладает ли документ мультимодальной перевозки всеми характеристиками традиционного морского коносамента, в том числе и качеством оборотного документа.

Чтобы ответить на этот вопрос, целесообразно рассмотреть правовое положение получателя по договору перевозки (включая мультимодальные перевозки), то есть, каким образом к нему переходит право собственности на

товары, а также права и обязанности, вытекающие из договора перевозки. 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. Однако данное обоснование сомнительно, так как намерение стороны передать свои права и обязанности третьей стороне не есть то условие, которое делает документ договором.

Еще один довод в пользу документа-договора приводится на основании обычной приоритетности применения условий коносамента над Чартером. Однако эта приоритетность существуют 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[205].

Так, согласно статье 5 Правил Гаага-Висби, если коносаменты выданы в случае предоставления судна по чартеру, они подчиняются условиям настоящей Конвенции. Ничто в настоящих правилах не препятствует внесению в коносамент какого-либо правомерного положения, касающегося общей аварии.

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.

Транспортные услуги и правила исторически развивались по национальному признаку и привели к созданию набора различных правил по оформлению документации и других административных требований и процедур, подразумевающий значительный объем волокиты. Кроме того, каждый транспортный режим дал толчок к появлению различного рода транспортных операторов, которые вырастают, как правило, из перевозчиков на определенном виде транспорта, и со столь же различной транспортной

[205]Wilson, J. Carriage of Goods by Sea / J. Wilson. - London: Longman, 2010. P. 119.

документацией. В настоящее время мультимодальные перевозки осуществляются на основе набора из нескольких транспортных документов или на основании единого транспортного документа, выданного оператором мультимодальной перевозки (например,товарно-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) Оборотный 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 (“B/L”). 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[206]. 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

[206]Шутенко В.В. Коносамент: ответственность морского перевозчика. - Санкт-Петербург, 2007. - С. 3.

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 транспорта, императивных норм национального права, обязательных международных конвенций и соглашений между грузоотправителем и грузополучателем в этом отношении. Отметим, что конвенции предусматривают различные транспортные документы со столь же различным их юридическим статусом.

Действительно, некоторые международные унимодальные транспортные Конвенции применяются к договорам перевозки только в случае использования конкретного транспортного документа. Например, правила Гаага-Висби применяются только в случаях использования коносаментов (статья 10). Транспортные документы также играют роль доказательства. Например, одни документы служат доказательством prima facie получения груза перевозчиком (морская накладная), в то время как другие также prima facie доказательством заключения договора перевозки (коносамент).

Международные унимодальные конвенции распространяют свое действие и на мультимодальные отношения, если в транспортных документах, оформленных в соответствии с этими конвенциями, будет указано “документ смешанной перевозки”.

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

На морском транспорте.

По Правилам Гаага-Висби в обязательном порядке требуется оформление коносамента или иного аналогичного документа, касающегося

морской перевозки грузов. Морской коносамент обеспечивает доказательство prima facie 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 prima facie подтверждения договора морской перевозки. Если в коносаменте содержаться 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 оботсутствии разумной возможности проверить груз. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не обратили внимания в коносаменте на внешнее состояние груза, то он считается принятым к перевозке в хорошем состоянии. За исключением случаев, когда были сделаны следующие оговорки: (a) коносамент является доказательством prima facie принятия груза к перевозке перевозчиком в состоянии, как описано в коносаменте; и (b) не допускается доказательство перевозчиком противного, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, который добросовестно действовал, полагаясь на описание товаров в коносаменте. Если в коносаменте не установлено, что фрахт и демередж в порту выгрузки оплачивается получателем, это является доказательством prima facie, 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. Авианакладная является доказательством prima facie заключения договора, принятия груза и условий перевозки (пункт 1 статьи 11 Варшавской конвенции). Заявленные в авианакладной сведения относительно количества, веса, размера груза, его упаковки, являются доказательством prima facie изложенныхфактов. 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 авиационная накладная должна быть составлена отправителем в трех подлинных экземплярах (статья 7 Монреальской конвенции). Авианакладная является доказательством prima facie 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 prima facie заключения договора перевозки, условий договора и принятия груза перевозчиком (статья 9 Конвенции КДПГ/CMR). Если накладная не содержат 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, товарно-транспортная накладная CMR в сущности может быть мультимодальным транспортным документом, при этом будет применяться единое правовое регулирование согласно Конвенции КДПГ/CMR, если осуществляется РО-РО 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. Суда типа РО-РО, ролкеры, оснащены рампами (наклонными въездами), позволяющими вывозить и завозить из судна груз. Когда часть перевозки, например, осуществляется на борту судна типа РО-РО, товарно-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 КонвенцииКПГВ/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). Транспортный документ удостоверяетprima facie, при отсутствии доказательств противного, заключение и содержание договора перевозки, а также принятие груза к перевозке перевозчиком. В частности, он является основой для презумпции, что груз принят к перевозке в состоянии, описанном в транспортном документе (пункт 3 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 товарно-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 prima facie заключения и условий договора перевозки, и принятие грузом перевозчиком (статья 11 КОТИФ-ЦИМ).

Сведения, указанные в товарной накладной, являются доказательством prima facie состояния груза, его упаковки, числа грузовых мест, количества и массы брутто груза, в случае. Однако накладная не обеспечивает доказательства prima facie, когда она содержит мотивированную оговорку. Оговорка может быть мотивирована в частности тем, что перевозчик не располагает соответствующими средствами для проверки того, отвечает ли отправка сведениям, указанным в накладной (статья 12 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, осуществляемых 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).

Мультимодальный транспортный документ.

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).

Во второй половине 60-х и в первой половине 70-х гг. сложилось два вида операторства: экспедиторское и судовладельческое, причем последнее заняло ведущее место в мультимодальных перевозках на Северо-Атлантическом, Тихоокеанском и Дальневосточном океанских направлениях.

Международная Федерация Экспедиторских Ассоциаций (ФИАТА207) и Балтийский Международный Совет (БИМКО) разработали транспортные документы для смешанных сообщений под ответственностью оператора и опубликовали свои формуляры коносаментов ФИАТА в 1970 г. и БИМКО в 1971 г. под кодовыми символами «ФБЛ» (FBL) и «Комбиконбилл» (Combined Bill).

Затем в 1973 г. Международная торговая палата опубликовала «Унифицированные правила в отношении комбинированного транспортного

---

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

документа» (ICC Publication № 298 — Правила МТП № 298). На основании этих Правил, Международная ассоциация судовладельцев совместно с БИМКО выпустили в 1977 г. для использования линейными судоходными компаниями рамочную проформу товарообменного документа комбинированной перевозки для использования при осуществлении смешанных перевозок на конкретных направлениях — «Комбидок» (Combined Transport document). ФИАТА также продолжала совершенствовать свой мультимодальный коносамент, остановившись на проформе ФИАТА - FBL, используемой в настоящее время (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading).

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. Ряд линейных перевозчиков, например, OOCL и APL, принципиально не принимают на себя функцию наземной транспортировки грузов, а, следовательно, коносаменты на смешанную перевозку не выпускают.

На сегодняшний день можем выделить следующие основные транспортные мультимодальные коносаменты:

- Коносамент смешанной (мультимодальной) перевозки ФИАТА (FBL), 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 95 – 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 (ICC) 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 “Combidoc”, изданного БИМКО (BIMCO) в 1977 году. В конце 1980-х годов, Комитет по судоходству ЮНКТАД поручил Секретариату ЮНКТАД разработать положения для мультимодальных транспортных документов на основании Гаагских и Гаага-Висбийских Правил, а также на основании существующих Типовых правил МТП (ICC Uniform Combidoc Rules). Результатом этой инициативы стало совместное издание ЮНКТАД/МТП Правил в отношении документов смешанных перевозок (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents), которые вступили в силу в 1992 г., отменяя предыдущиетиповые правила МТП. Окончательный вариант Мультимодального транспортного коносамента (MTBL) или Multidoc был официально принят в 1995 году.

Мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА или FBL является оборотным транспортным документом[208]. Согласно FBL экспедитор обязуется:

a) 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;

b) ответственность перевозчика определяется на основе стандартных условий ФИАТА.

[208]Документы ФИАТА [Электронный ресурс] / URL: http://fiata.com/index.php?id=127

Условия коносамента определены на основе типовых правил о смешанных перевозках ЮНКТАД/МТП, согласно которым информация в документе смешанной перевозки является доказательством prima facie принятия Мультимодальным транспортным оператором товаров к перевозке в состоянии, как описано в договоре мультимодальной перевозки.

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

a) 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;

b) ответственность перевозчика определяется на основе стандартных условий ФИАТА.

Как FBL, так и FWB могут быть использованы для унимодальных и мультимодальных перевозок.

БИМКО - Балтийский международный морской Совет209, независимая международная морская ассоциация, занимается выпуском мультимодальных транспортных документов, хотя и является крупнейшей морской организацией. На основании коносамента БИМКО Multidoc 1995 г. выпущен Мультимодальный транспортный коносамент (MTBL). В 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

[209]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. BIMCO 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.

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. Информация, изложенная в MTBL и в CTBL, является доказательством prima facie принятия оператором груза к перевозке в состоянии, как изложено в коносаменте.

Помимо оборотных версий Multidoc и Combiconbill для мультимодальных перевозок MTBL и CTBL, есть также необоротной формы накладных - это соответствующие им MultiWaybill 95 и Combicon.

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

Транспортные документы, оформленные в соответствии с Правилами КОТИФ-ЦИМ, при определенных обстоятельствах могут выступать в качестве мультимодальных транспортных документов. В этом случае,железнодорожные правилаКОТИФ/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; и

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.

Вслед за правилами КОТИФ/ЦИМ в 1999 году Международный союз компаний комбинированного авто и железнодорожного транспорта (UIRR)210в Европе принял свои условия перевозки аналогичные ФИАТА и сделал их Модельными правилами, выпущенными уже после принятия ЮНКТАД/МТП Правил в отношении документов смешанных перевозок (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents). Соответственно в Европе используется совместная накладная CIM/UIRR для комбинированных железнодорожно-автомобильных перевозок[211].

Однако, в 2006 году международный Комитет по железнодорожному транспорту, который в свое время утвердил накладную ЦИМ (CIM) для комбинированных перевозок, представил новый тип накладной, применяемой при комбинированных перевозках и электронной торговле. Накладная ЦИМ для комбинированных перевозок имеет признаки агентского договора, заключенного между оператором комбинированной перевозки и его заказчиком, и договора перевозки, заключенного между перевозчиком и оператором комбинированной перевозки. В соответствии с правилами КОТИФ-ЦИМ накладная ЦИМ для комбинированного транспорта обеспечивает доказательство prima facie заключения договора перевозки и принятия груза к перевозке.

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

[210] UIRR был создан в 1970, сначала как ассоциация, а в 1991 году преобразован в кооперативную компанию с ограниченной ответственностью. В UIRR входят 15 компаний, он имеет такую же структуру, как и любая коммерческая компания подобного типа. Целью UIRR является продвижение интересов компаний комбинированного авто и железнодорожного транспорта.// http://www.expoclub.ru/db/exhibition/org/detail.php?ELEMENT_ID=20679

[211] http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=461

сопровождения автотранспорта, то есть перегружается с авто на железнодорожный транспорт, то выпускается CIM/UIRR или накладная ЦИМ для комбинированных перевозок[212].

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 бортовый 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 бортовый, 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.

[212]http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=454

UCP 600 не различает транспортные документы, выданные судоходной линией, на перевозку Порт-в-Порт или на мультимодальную перевозку. Не требуется, чтобы коносаменты по-разному назывались, необходимым является лишь выполнение условий перевозки, зафиксированных в них. Коносамент ли это на перевозку Порт-в-Порт или мультимодальный коносамент - зависит от вида услуги и маршрута, определяемого на лицевой стороне документа. Следует проверить содержание коносамента в отношении места получения и поставки груза, а также название судна, дату отправки грузов. В зависимости от вида запрашиваемой грузоотправителем услуги, судоходная линия может выступать в качестве морского перевозчика или как оператор мультимодальной перевозки. Судоходная линия может использовать одну форму коносамента как для порта-в-порт перевозки, так и для мультимодальных перевозок. Если судоходная линия выполняет FCL порт/FCL порт (FCL - full container load, означает полный контейнер) она действует в качестве морского перевозчика, выполняя исключительно транспортные услуги. Когда, в дополнение к порт-в-порт перевозке судоходная линия также обязуется организовать доставку груза в конечный пункт назначения внутренним наземным транспортом, судоходная линия действует как оператор мультимодальной перевозки. Так, коносамент на перевозку контейнеров обычно включает место получения груза и место доставки, а также порт погрузки и выгрузки. Когда эти места получения и доставки, совпадают с портами погрузки и выгрузки, например, как в случае с контейнерными площадками и контейнерными грузовыми терминалами, коносамент указывает на осуществление перевозки порт-в-порт. Когда места получения и доставки груза различаются с портами погрузки и выгрузки в том смысле, что они расположены вглубь страны, то коносамент свидетельствует о мультимодальных перевозках.

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), и

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 осуществляется 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[213].

Учитывая задачи, связанные сповышением 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.

[213]http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc2/ECE-TRANS-SC2-2006-10r.pdf

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 осуществлён 25 июля 2006 г. в г. Донецке и Нижнеднепровске до станций назначения в Германии[214].

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

Существует также взаимосвязь между транспортными документами и вопросами ответственности.

Положения об ответственности включаются в транспортные документы, в которых содержатся легальное доказательство перевозки,

[214]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

условия перевозки, пункты отправления и назначения. Вопросы ответственности в различных документах отражены также поразному, что неизбежно приводит к путанице. Гармонизация транспортных документов и создание единого документа без формирования преимущественного режима ответственности, ничего не изменит в нынешней ситуации.

В настоящее время единый транспортный документ уже существуют в ЕС (напр. CMR накладная, если она используется для мультимодальных “piggy-back” перевозок). Действительно, транспортный документ - это лишь “внешняя оболочка” условий, согласованных сторонами.

Более того, утверждение единого транспортного документа окажет положительное влияние на экономику в целом для всех сторон, участвующих в мультимодальных перевозок, так как это может упростить и удешевить как саму перевозку, так и сократить задержки в доставке по причине административных и бюрократических процедур, а также снизить до определенной степени расходы, связанные с передачей груза от одного перевозчика другому. Однако достижение положительного экономического эффекта возможно только при продвижении общего использования единого мультимодального документа. Следует отметить, что в краткосрочной перспективе переход к единому транспортному документу может повлечь некоторые инвестиционные затраты, чтобы позволить игрокам рынка адаптировать их документы к новому стандарту. Хотя это, скорее всего, ни коим образом не затронет с финансовой точки зрения вопросы выдачи страховых и банковских гарантий в рамках мультимодальных грузовых перевозок.

Электронные транспортные документы.

Что касается электронных транспортных документов, то в теории они уже имеются на некоторых видах транспорта. Однако они далеки от широкого применения в повседневной деятельности. Электронный формат окажется еще более проблематичным, в случае его использования в отношении оборотных транспортных документов. В отсутствие единой

правовой основы, электронная альтернатива правоустанавливающего документа была разработана на договорной основе.

В отношении мультимодальных перевозок вопрос стоит не столько о дематерилизации транспортных документов, но, главным образом, о согласовании и утверждении единой формы мультимодального документа. Вопрос о дематериализации транспортных документов в электронной форме следует рассматривать одновременно с определением формы единого мультимодального документа. Это приведет к тому, что электронная дематериализация может устранить необходимость в любой бумажной документации полностью.

Наиболее часто в мультимодальном сообщении используются FIATAMultimodalTransportB/L, накладная КОТИФ-ЦИМ, товарно-транспортная накладная CMR. 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.

Практически все заинтересованные в перевозке стороны выступают в пользу электронных транспортных документов. Особых проблем для их запуска не усматривается ни для частного, ни для государственного сектора. Основным барьером для запуска электронных документов являются причины юридического и технологического характера, т.е. есть еще неопределенность в статусе электронных транспортных документов с юридической точки зрения, а многие компании не имеют возможности для использования электронных транспортных документов с технологической точки зрения.

Электронные транспортные документы должны быть визуализированы с помощью стандартного подключения к Интернет и выпускаться в печатном виде. Проблемным вопросом остается электронные

подписи, применение которых часто считается слишком сложным и обременительным.

На сегодняшний день, в силу отсутствия единого, урегулированного на основании закона или международного акта, транспортного документа, он может быть создан в качестве “добровольной” модели. 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 (аналогично Монреальская Конвенция, которая предусматривает замену бумажного документа с помощью электронных записей, но не предоставляет никаких сведений об их форме, таких как e-freight проект). Как правило, электронные документы должны быть заверены электронной подписью. В Евросоюзе существует 1999/93/ЕС директива об электронных подписях[215], 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

[215]http://europa.eu/legislation_summaries/information_society/other_policies/l24118_en.htm

своей основе электронный формат, до сих пор нет возможности полностью отказаться от бумажных документов.

Однако существует пример частичного отказа от эффективного внедрения электронных документов в систему унимодальных и мультимодальных перевозок. Следует обратить внимание на этот провал, дабы сделать выводы об ошибках, связанных с внедрением электронного документооборота. Для этого в качестве примера рассмотрим электронный коносамент.

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. Он также содержит правила для электронной торговли в специфической области, такой как перевозка грузов и транспортные документы[216]:

Статья 16. Действия, связанные с договорами перевозки грузов

Не умаляя положений части первой настоящего Закона, настоящая глава применяется к любому из действий, совершаемых в связи с договором перевозки грузов или во исполнение такого договора, включая в частности:

a) i) указание марок, числа мест или предметов, количества или веса груза;

ii) указание или декларирование характера или стоимости груза;

iii) выдача расписки в получении груза;

iv) подтверждение погрузки груза;

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

b) i) направление какому-либо лицу уведомления об условиях договора;

ii) дача инструкций перевозчику;

c) i) предъявление требования о сдаче груза;

ii) разрешение на выдачу груза;

iii) направление уведомления об утрате или повреждении груза;

d) направление любого другого уведомления или заявления в связи с исполнением договора;

e) принятие обязательства сдать груз поименованному лицу или лицу, уполномоченному требовать

сдачи груза;

f) предоставление, приобретение, отклонение, отказ, передача или переуступка прав на груз;

g) приобретение или передача прав и обязательств по договору.

Статья 17. Транспортные документы

1. С учетом положений пункта 3, если законодательство требует, чтобы любое действие, упомянутое в статье 16, совершалось в письменной форме или с использованием бумажного документа, это требование считается выполненным, если действие совершается путем использования одного или нескольких сообщений данных.

2. Пункт 1 применяется как в тех случаях, когда содержащееся в нем требование выражено в форме обязательства, так и в тех случаях, когда законодательство просто предусматривает наступление определенных последствий за несовершение действия в письменной форме или неиспользование бумажного документа.

3. Если какое-либо право должно быть предоставлено одному лицу и никакому другому лицу или же какое-либо обязательство должно быть взято перед одним лицом и никаким другим лицом и если законодательство требует, чтобы для достижения этого такое право или обязательство было передано этому лицу путем передачи или использования бумажного

документа, это требование считается выполненным, если право или обязательство передается посредством одного или нескольких сообщений данных, при условии использования надежного способа придания такому сообщению или сообщениям данных уникального характера.

4. Для целей пункта 3 требуемая степень надежности оценивается с учетом цели передачи права или обязательства и всех обстоятельств, включая любые соответствующие договоренности.

5. Если для осуществления любых действий, упомянутых в подпунктах (f) и (g) статьи 16, используется одно или несколько сообщений данных, любой бумажный документ, использованный для осуществления любых таких действий, не имеет силы, за исключением случаев, когда использование сообщений данных было прекращено или заменено использованием бумажных документов. Бумажный документ, выданный в таких обстоятельствах, должен содержать заявление о таком прекращении. Замена сообщений данных бумажными документами не затрагивает прав или обязательств соответствующих сторон.

6. Если какая-либо норма права в обязательном порядке должна применяться к договору перевозки грузов, который представлен или который подтверждается бумажным документом, эта норма не может не применяться к такому договору перевозки грузов, который подтверждается одним или несколькими сообщениями данных, в силу того факта, что такой договор подтверждается таким сообщением или такими сообщениями данных, а не бумажным документом.

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.

Возвращаясь к правовой основе, следует сослаться на прогресс ЮНСИТРАЛ в отношении электронных документов, а именно после типового закона об электронной торговле 2001 года, была принята Конвенция ООН об использовании электронных сообщений в международных договорах, Нью-Йорк, 2005 год Contracts ("2005 UNCITRAL e-Communications Convention")[217], обеспечивающая комплексную правовую основу для документооборота в электронной среде. Действительно, в 2005 году ЮНСИТРАЛ е-Конвенция устанавливает юридическое признание электронных документов в статье 8:

8.1. Сообщение или договор не могут быть лишены действительности или исковой силы на том лишь основании, что они составлены в форме электронной форме. 8.2. Ничего в настоящей Конвенции не требует от какой-либо использовать или принимать электронные сообщения, однако ее согласие на это может быть выведено из поведения этой стороны.

Что касается формальных требований, в статье 9 е-Конвенции изложены требования, связанные с надежными способами идентификации электронных подписей. Согласно п. 2 статьи 2 е-Конвенция не применяется к оборотным документам, дающим бенефициару право требовать передачи товара или платежа (например, передача права собственности на товары по коносаменту). Это означает, что е-Конвенция применяется лишь к необоротным транспортным документам, которые не дают их предъявителю право требовать поставки товаров или платежа денежной суммы.

Однако нельзя упускать из виду тот факт, что статья 3 позволяет сторонам отступить от положений е-Конвенции. Это означает, что в

[217]Конвенция Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах (Заключена в г. Нью-Йорке 23.11.2005) [Электронный ресурс]/ URL.: СПС Консультант плюс

транспортной отрасли стороны могут в двустороннем порядке договориться о применении электронной документации на основании договора (например, коносамента). Это может быть сделано также в многостороннем порядке, когда несколько сторон решат создать "закрытую" систему электронной торговли, т.е. систему, доступ к которой предоставляется с предварительного одобрения уполномоченных лиц (например, фондовая биржа, электронные торговые системы, системы бронирования авиабилетов)218. В закрытой системе электронной торговли пользователи (они, как правило, отождествляются) соглашаются на тот набор договорных условий и правил, который предъявляется для открытия доступа к системе. При этом эти условия и правила могут отменять или изменять законодательные положения, в том числе е- Конвенции. Например, система Болеро.

Система Болеро была построена на основе типового закона об электронной торговле в 1998 году, согласно которому определен принцип «уникальности», необходимый в случае выпуска электронного документа. Коносамент - это товарораспорядительный документ, подтверждает право собственности на товары, а также устанавливает договорные отношения между сторонами, участвующими в перевозке. В целях достижения принципа «уникальности» была создана система регистрации, получившей название Болеро. Система (коносаменты для Европы) была создана в 1998 году[219].

Система регистрации Болеро не стала успешной по следующим причинам:

1. Коносамент является документом, подтверждающим право собственности, и осуществление записи в коносаменте бессмысленно, поскольку в документе лишь фиксируются договорные отношения между сторонами и предоставленное право собственности.

---

[218]В открытой системе электронной торговли доступ открыт для всех (например, интернет-сайт Amazon.com).

[219]Asariotis, R. What future for the bill of lading as a document of title? / R. Asariotis. // In journal of international maritime law. - 2008. - P. 78.

2. Другая сложность использования электронного коносамента заключается в том, что физическое прохождение электронного коносамента пересекает, следовательно, может быть предметом трех различных юрисдикций:

(i) Право, регулирующее право собственности на товар, применяемое в зависимости от места нахождения в конкретный момент временитовара;

(ii) Право, регулирующее договор перевозки;

(iii) Право, регулирующее деятельность центральной регистрационной системы (причем данное право не будет применяться в случае выпуска бумажного коносамента).

3. Общеизвестно, что безопасность и сохранение конфиденциальной информации является огромной проблемой для любого реестра, и Болеро не исключение. Поэтому, в интересах безопасности, было принято решение ограничить доступ к реестру только для его членов, в связи с чем, реестр стал закрытым.

Обеспечение безопасности реестра также привело к той проблеме, что многие потенциальные пользователи системы посчитали, что если они будут заключать сделки не с членами реестра, то их инвестиции могут быть не оправданными.

4. Другая практическая трудность, которая возникла, это требуемая инфраструктура. Все стороны в цепочке должны быть участниками системы в целях ее эффективной работы. Этого не было, и в силу глобального характера отрасли, многие развивающиеся страны не располагают технологической инфраструктурой.

5. Трудности также возникли, когда коносамент был использован в качестве залога и банки передавали денежные средства под залог коносамента. Совершенно очевидно, что банки никогда не были вовлечены в договорной процесс и, следовательно, они не могли подписывать электронный коносамент, поэтому они не могли гарантировать, что

информация, изложенная в электронном коносаменте соответствует фактическим данным.

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 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 различное национальное законодательство, контрактные соглашения и профессиональные обычаи.

Единый мультимодальный подход очень далек от реальности. Несмотря на некоторые инициативы BIMCO 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[220].

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

[220]http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV:l24089

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 унимодальный 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 позднего прибытия документов, с тем чтобы решить проблему перегруженности портов[221].

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

[221]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.

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[222].

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.

[222]Рекомендация N 12/Rev.1. Ст. 26.

3.3.Договор прямой смешанной перевозки грузов в системе транспортных договоров.

Обращаясь к договору мультимодальной перевозки, также требуется определиться юридическую природу договора, в котором совмещаются правоотношения по перевозке грузов, посредничеству, хранению, страхованию и т.п.

Прежде всего, рассмотрим договор мультимодальной перевозки в системе договоров. Как известно, любая система представляет собой совокупность элементов, связь которых друг с другом образует определенное единое целое. Договорная система является правовой системой, а входящие в нее договоры разделяются по юридическим признакам. Если договоры обладают одинаковыми классификационными признаками, они объединяются в одну группу договоров, если они обладают разными признаками, то разделяются по разным группам[223].

Так, О.А. Красавчиков дифференцирует все гражданско-правовые договоры на четыре группы, направленные: 1) на передачу имущества; 2) на выполнение работ; 3) на оказание услуг; 4) на передачу денег[224].

М.И. Брагинский, основываясь на принципе направленности результата, разделил все договорные обязательства на следующие четыре классификационные группы, направленные: 1) на передачу имущества; 2) на выполнение работ; 3) на оказание услуг; 4) на учреждение различных образований[225]. Впоследствии В.В. Витрянский предложил дополнить вышеназванную классификацию пятым компонентом - договоры об

[223]Романец Ю.В. Указ.соч. С. 26.
[224]Красавчиков О.А. Вопросы системы Особенной части ГК РСФСР. Свердловск, 1957. С. 127.
[225]Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга первая. С. 399.

отчуждении исключительных прав на объекты интеллектуальной собственности и о предоставлении прав на их использование[226].

Ю.В. Романец классифицирует гражданско-правовые договоры по системообразующему принципу направленности и выделяет следующие группы договоров: на передачу имущества в собственность; на передачу в пользование объектов гражданских прав; на выполнение работы или оказание услуги; на предоставление отсрочки возврата такого же количества имущества того же рода и качества или на отсрочку оплаты; на достижение цели, единой для всех участников (общецелевые договоры); на замену лица в обязательстве[227]. Под системообразующим признаком направленности автор понимает цель договора, которая позволяет сформулировать унифицированные положения, применимые ко всем договорам определенной направленности независимо от их возмездности (безвозмездности)[228].

Исходя из «отрытого перечня»[229] признаков общественных отношений, влияющих на формирование системы договоров, скорее всего предложенные классификации не будут исключительными или единственно определенными в правовой науке. Критерий открытости дает постоянный толчок к формированию все новых признаков, основываясь на быстро развивающихся экономических отношениях.

Традиционный вопрос, что является основой построения договорной системы – юридические или экономические факторы, привел к формированию различных подходов к данной проблеме. «В течение определенного времени широкое распространение получила идея целесообразности классификации договоров на основе использования классификационного основания, включающего в себя как экономические, так

[226]Витрянский В.В. Некоторые аспекты учения о гражданско-правовом договоре в условиях реформирования гражданского законодательства // Проблемы развития частного права: Сборник статей к юбилею Владимира Саурсеевича Ема / С.С. Алексеев, А.В. Асосков, В.Ю. Бузанов и др.; отв. ред. Е.А. Суханов, Н.В. Козлова. М.: Статут, 2011. 559 с. С. 300.
[227] Романец Ю.В. Указ.соч. С. 45-46.
[228]Романец Ю.В. Там же. С. 36.
[229]Романец Ю.В. Там же. С. 27.

и соответствующие юридические критерии»[230]. Данная классификация договоров получила название классификации по комбинированному критерию, соединяющего юридические и экономические признаки. Договор, безусловно, является правовым явлением, хотя базой для его появления являются экономические отношения. Выступая в качестве средства правового регулирования и посредством волеобразующих действий субъектов права, договор является мощным регулятивным фактором экономических отношений, складывающихся в современной правовой действительности. Характеристика договора только с точки зрения наличия правового критерия во многом умалит значение регулятивной роли договора, подчеркнет его оторванность от реальной экономической действительности и сделает договор сугубо формальным правовым инструментом. Можно определить юридические критерии классификации договорной системы, но они в любом случае будут направлены на решение экономических задач. Поэтому основная задача договора видится в решении экономических задач, поставленных современными реалиями времени, а договорная система призвана быть построенной на основе правовых классификационных признаков, но имеющих экономическую нацеленность.

Возможно, сегодня это действительно уже не так и важно экономические или юридические признаки лежат в основе построения договорной системы[231], поскольку они одновременно могут быть и юридическими, и экономическими (например, оказание услуги по перевозке груза, важен юридический факт выполнения услуги и непосредственная доставка груза в пункт назначения). Однако, оценивая договорную систему в качестве правовой системы, ее следует характеризовать с точки зрения правовых инструментариев и признаков. Экономическое отношение только тогда становиться правовым, когда становиться регулируемым нормами права. Так, например, если перевозка груза была осуществлена перевозчиком

[230]Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга первая. С. 320.
[231]Романец Ю.В. Указ.соч. С. 29.

на основании заключенного договора перевозки, данное действие является правовым и регулируется законодательством об оказании услуг по перевозке грузов и договором, но если перевозка груза была осуществлена перевозчиком без заключения договора перевозки, то стороны прежде должны доказать наличие перевозочных отношений между ними, хотя экономический фактор – перевозка груза и в первом, и во второмслучае имела место.

Следовательно, только с учетом классификации юридических признаков возможно построение договорной системы, нацеленной на регулирование экономических отношений, как существующих в действительности, так и создаваемых искусственно посредством договорного регулирования. Наличие экономической цели, а также практической проблематики ее достижения, определение наиболее приемлемых юридических способов ее достижения, в определенный момент объединяет экономические и правовые цели в достижении результата, и казалось быобъединяет экономические и правовые критерии в построении договорной системы. Однако, при всей внешней схожести и целевой направленности данных критериев, важно понимать, что юридические критерии, выступая в качестве инструментов регулирования, будут главенствующими по отношению к экономическим, и основой правовой классификации договоров.

Договор мультимодальной перевозки, имея экономическую суть – доставка груза из пункта отправления в пункт назначения, юридически традиционно, как собственно и классический договор перевозки, относиться к группе услуг. Витрянский В.В. пишет: «Среди договоров, относимых к классификационной группе договоров об оказании услуг, особо выделяется договор перевозки (гл. 40 ГК)»[232]. М.И. Брагинский, В.В. Витрянский, О.А. Красавчиков выделяют договоры по оказанию услуг в отдельную группу, но Ю.В. Романец объединяет данный вид договора в одну группу вместе с

[232]Витрянский В.В. Некоторые аспекты учения о гражданско-правовом договоре в условиях реформирования гражданского законодательства. С. 304.

договором подряда, основываясь на системообразующем признаке договорного регулирования. Следуя единому правовому регулированию этих двух видов договоров, установленному ГК РФ, все же следует признать, что договоры разняться прежде всего по результату произведенной деятельности: подряд – всегда материальный эффект, услуги не имеют овеществленного результата. Уже только по этому признаку выделение услуг в отдельную группу договоров объективно оправданно.

В российской юридической науке прочно закрепилось понятие «транспортный договор». Однако отсутствует единство мнений об определении данной правовой категории и о спектре договоров, входящих в нее. Так, Витрянский В.В. полагает, что нет достаточных оснований для формирования категории «транспортный договор». По его мнению, под понятием «транспортные договоры» на самом деле понимаются гражданско-правовые договоры, применяемые в сфере транспортной деятельности (как правило, с участием транспортных организаций). Этим понятием охватываются различные типы договорных обязательств: перевозка, транспортная экспедиция, буксировка, аренда (фрахтование на время) транспортных средств, строительный подряд (строительство железнодорожных подъездных путей) и т.п. Ядром, центральным звеном системы всех так называемых транспортных договоров принято считать договор перевозки. Анализируя нормы о договоре перевозки, содержащиеся в гл. 40 ГК, автор приходит к выводу, что само понятие "договор перевозки" носит абстрактный характер и проявляет себя в целом ряде опосредующих договоров, призванных регулировать различные отношения, связанные с перевозками грузов, пассажиров и багажа, таких как: договор фрахтования (чартер); договор об организации перевозки грузов; договоры между транспортными организациями об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.). Все названные договоры имеют прямое отношение к перевозкам грузов, поскольку все они призваны регулировать

правоотношения, складывающиеся между участниками перевозочного процесса: грузоотправителем, перевозчиком, иными транспортными организациями, грузополучателем. Указанные правоотношения по своей правовой природе являются гражданско-правовыми (обязательственными), вытекающими из соответствующих договоров[233]. Отрицая реальность существования правовой категории «транспортный договор», автор пишет о необходимости формирования системных признаков для определения данной категории.

Действующая система построения транспортных договоров представляет собой некую иерархию, зависимость всех договоров, так или иначе связанных с перевозкой, от главенствующего в этой иерархии договора перевозки. Однако любой из этих зависимых договоров в целом представляет вполне самостоятельное гражданско-правовое обязательство, а в некоторых случаях и поглощает саму перевозку, например, договор о транспортно-экспедиционной деятельности. Хотя с другой стороны, также нельзя все виды обязательств, которые, так или иначе, связаны с транспортом или в которых задействована транспортная организация отнести к транспортным договорам. Ремонт транспортных путей, погрузка-выгрузка груза явно не будут считаться транспортными договорами и относится к группе услуг, это типичные подрядные работы. Следовательно, чтобы принять или отвергнуть правовую категорию «транспортный договор», следует обратиться к формированию системных признаков данной категории. По справедливому замечанию Романца Ю.В., основным системным фактором является направленность обязательства, что обусловливает принципы правового регулирования, общие для всех договоров, характеризующихся одинаковой целью[234]. Определяя направленность транспортных обязательств следует признать, что это коммерческая деятельность, основанная на заключенном

[233]Витрянский В.В. Некоторые аспекты учения о гражданско-правовом договоре в условиях реформирования гражданского законодательства. С. 305-306.
[234] Романец Ю.В. Указ.соч. С. 108.

договоре, связанная с перевозкой грузов, или способствующая осуществлению такой перевозки.

В своей работе «Система транспортных организационных договоров» Морозов С.Ю., основываясь на целевом подходе в систематизации транспортных договоров, полагает, что все транспортные договоры ориентированы на регулирование общественных отношений по доставке или обеспечению доставки грузов либо пассажиров в пункт назначения[235].

Опираясь на целевой системообразующий фактор, автор не только не отвергает существование категории «транспортный договор», но и дает ему определение как «соглашения сторон, которое направлено на реализацию или обеспечение процесса доставки грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения с помощью самоходных транспортных средств», а также формирует систему транспортных договоров и выделяет:

- договоры, направленные на перевозку (договор перевозки грузов, договор фрахтования, договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, договор перевозки пассажиров);

- договоры, направленные на обеспечение процесса перевозки (договоры на подачу транспортных средств под погрузку; на предъявление груза к перевозке; об организации перевозок; об оказании услуг по использованию объектов транспортной инфраструктуры; между транспортными организациями; между владельцами транспортных инфраструктур; о транспортной экспедиции)[236].

Договоры, направленные на обеспечение процесса перевозки, автор выделяет в отдельную группу – «транспортные организационные договоры». Суть транспортных организационных договоров заключается в том, что стороны во исполнение их должны заключить другие договоры, транспортной направленности, с целью реализации обязательств, принятых по организационному договору. Например, заключить договор перевозки в

[235]Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. - М.: Норма, 2011. - С. 24.
[236] Морозов С.Ю. Указ.соч. С. 25.

рамках реализации договора об организации перевозки. Соответственно, транспортные организационные договоры всегда направлены на организацию исполнения перевозочного процесса, а договор перевозки на непосредственное его осуществление. При этом в рамках организационного договора могут исполняться как разовые обязательства, так и неоднократно повторяющиеся обязательства в течение длительного времени.

Место договора мультимодальной перевозки в системе транспортных договоров далеко не однозначно определено. Так, Витрянский В.В. выделяет договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, включая в данную категорию договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении, соглашение между транспортными организациями и узловые соглашения[237]. Со ссылкой на главу 14 Кодекса внутреннего водного транспорта и главу 5 Устава железнодорожного транспорта автор трактует договор перевозки в прямом смешанном сообщении как перевозку, осуществляемую по единому транспортному документу различными транспортными организациями. Порядок организации перевозок грузов в прямом смешанном сообщении определяется заключенными соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта. «Отношения, связанные с перевозкой груза в прямом смешанном сообщении, опосредуются (регулируются) двумя видами договоров: договором перевозки груза в прямом смешанном сообщении (традиционный реальный договор перевозки конкретного груза с некоторыми особенностями его содержания) и соглашениями, заключаемыми между транспортными организациями разных видов транспорта и регламентирующими порядоких работы по организации таких перевозок грузов»[238].

С.Ю. Морозов предлагает иную классификацию. Договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении он оставляет в группе перевозочных договоров и в целом не рассматривает в рамках своей работы, посвященной

[237]Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 510-545.
[238]Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 511.

организационным транспортным договорам. Однако в рамках же организационных договоров он выделяет отдельную группу – «рамочные организационные договоры между транспортными организациями», включает в эту группу «договоры между транспортными организациями о порядке организации перевозок грузов», а в группу «договоров между транспортными организациями о порядке организации перевозок грузов» включает «соглашение об организации прямых смешанных перевозок»[239].

Согласно российскому законодательству отношения по прямой смешанной перевозке груза регулируются не одним видом договора - договором о прямых смешанных перевозках, а спектром договоров:

- договорами, оформляющими действия перевозчика и грузоотправителя по подаче транспортных средств под погрузку и предъявлению грузов к перевозке (договоры об организации перевозок грузов, договоры об эксплуатации подъездного пути и о подаче и уборке вагонов, договоры, заключаемые путем согласования перевозчиком заявки грузоотправителя на подачу транспортных средств);

- реальными договорами перевозки конкретных грузов в прямом смешанном сообщении;

- договорами об организации работы по обеспечению перевозок грузов, заключаемыми между транспортными организациями разных видов транспорта (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов)[240].

Однако, определяя договор мультимодальной перевозки в качестве самостоятельного вида, имеющего смешанный характер, полагаем, что данному виду договора понадобятся структурные связи с другими видами договоров, но на организационном уровне. Это означает, что договор мультимодальной перевозки будет не в некоей системе договоров, а самостоятельно будет оформлять договорную систему по вертикальному

[239]Морозов С.Ю. Указ.соч. С. 145.
[240] Российское гражданское право: учебник: в 2 т. Т. 2. / В.В. Витрянский, В.С. Ем, Н.В. Козлова и др.; отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., стереотип. - М.: Статут, 2011. С. 550.

признаку, являясь в этой системе главенствующим. Так, на основании заключенного договора мультимодальной перевозки, оператор будет заключать ряд договоров, обеспечивающих выполнение мультимодальной перевозки по разработанному оператором маршруту. Это и договоры перевозки на различных видах транспорта, и узловые соглашения, и иные необходимые договоры.

В российском законодательстве, наряду с названными выше, также выделяют Соглашение между транспортными организациями.

Согласно статье 788 ГК РФ взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, а также порядок организации этих перевозок должны определяться соглашениями. Такими соглашениями могут быть договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие). Порядок заключения таких договоров определяется транспортными уставами и кодексами (ст. 799 ГК РФ).

Природа данных соглашений определяется далеко неоднозначно. Некоторые авторы полагают, что эти соглашения являются одним из видов организационных договоров, задача которых определить порядок взаимоотношений транспортных предприятий в пунктах перевалки[241]. По мнению других авторов это договоры подрядного типа, не являющиеся договорами перевозки и имеющие свои особенности[242]. Также существует мнение, что данный вид договора является договором особого типа[243].

Смысл Соглашения между транспортными организациями заключается в их сотрудничестве по организации и обеспечению прямых

---

[241] Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР / Под.ред. А.Г. Быкова, Д.И. Половинчика и Г.П. Савичева. - М.: Юрид. лит., 1973. - С. 192.

[242] Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации части второй (постатейный) / Отв. ред. О.Н. Садиков. - М.: Юридическая фирма "Контракт", ИНФРА-М-НОРМА, 1997. - С. 370.

[243] Комментарий к Уставу железных дорог СССР / Под ред. Г.Б. Астановского. - М., 1971. С. 194.

смешанных перевозок. Путем заключения транспортными организациями узловых соглашений и договоров на централизованный завоз (вывоз) грузов стороны, тем самым, договариваются о взаимном сотрудничестве с целью оказания транспортных услуг грузоотправителю, грузополучателю, которые не принимают участия в таких соглашениях.

На наш взгляд сама суть существования данного Соглашения уходит корнями в прошлое и не соответствует современной деловой действительности, а на практике заменяется обычными договорами перевозки, но заключаемыми между самими транспортными организациями, которые оперируют разным транспортным составом, или между оператором мультимодальной перевозки и транспортной организацией.

Договор перевозки груза.

В соответствии со ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Однако правовая характеристика договора перевозки груза до сих пор не однозначна.

Существует несколько точек зрения относительно взаимоотношений между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем по договору перевозки.

Согласно первой, самой распространенной, этот договор является разновидностью договора в пользу третьего лица[244]. Другие авторы считают грузополучателя или самостоятельным субъектом, или третьей стороной в обязательстве[245]. Третьи считают грузополучателя и грузоотправителя одной

[244]См.: Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975. С. 562; Гражданское право / Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. М., 1997. Ч. 2. С. 387; Гражданское право / Под ред. доктора юридических наук, профессора Е.А. Суханова. М.: БЕК, 2003. Том II. Полутом 2. и др.

[245]См.: Егиазаров В.А. Транспортное право. М., 2007; Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. М., 1954. С. 34. и др.

стороной[246].

Так, О.С. Иоффе полагает, что грузополучатель, заключая договор поставки с грузоотправителем, согласился на совершение в его пользу договора перевозки[247]. С ним соглашаются Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов, которые отмечают, что будущий получатель заказанной продукции уже в процессе заключения соответствующего договора (поставки, купли-продажи), в котором он значится получателем, дает согласие на заключение договора перевозки и на совершение других действий, вытекающих из перевозки[248]. Е.А. Суханов также определяет договор перевозки грузов как договору в пользу третьего лица, позволяющему грузополучателю, не являющемуся стороной договора, пользоваться определенными правами и нести соответствующие этим правам обязанности[249].

Таким образом, мнение о том, что договор перевозки груза строится в соответствии с моделью договора в пользу третьего лица, предусмотренной ст. 430 ГК РФ, является наиболее устоявшимся в юридической литературе. По договору в пользу третьего лица стороны устанавливают, что должник обязан произвести исполнение не кредитору, а указанному или не указанному в договоре третьему лицу, имеющему право требовать от должника исполнения в свою пользу (ч. 1 ст. 430 ГК РФ). Основной смысл конструкции договора в пользу третьего лица состоит в предоставлении третьему лицу права самостоятельного требования к стороне по договору, в заключении которого указанное третье лицо не принимало участия. Однако по договору перевозки груза грузополучатель наделен определенными правами и обязанностями на основании закона, поэтому, если даже в

---

[246]См.: Рапопорт Л.И. Правовое положение грузоотправителя в договоре грузовой перевозки // Научные записки Харьк. ин-та совет.торговли. Харьков, 1957. Вып. VI. С. 171 - 173; Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. 1954. N 4. С. 107; и др.

[247]Иоффе О.С. Указ.соч. С. 562.

[248]Гражданское право / Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. М., 1997. Ч. 2. С. 387.

[249]Гражданское право / Под ред. доктора юридических наук, профессора Е.А. Суханова. М.: БЕК, 2003. Том II. Полутом 2.

договоре не определены его права и обязанности, то он будет обладать ими в любом случае. Таким образом, сторонами договора перевозки груза являются перевозчик и грузоотправитель, а договор заключается в пользу третьего лица - грузополучателя. Грузоотправителем и грузополучателем могут выступать юридические и физические лица. Перевозчиком - коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, основной вид деятельности которых оказание услуг по перевозке грузов.

Традиционно классификация организаций, занимающихся перевозкой, строится в зависимости от видов транспорта, функционирование которых является объектом их деятельности. В рамках этого критерия следует выделить пять классификационных групп, представляющие следующие виды транспорта:

1) морской,

2)воздушный,

3) железнодорожный,

4) автомобильный,

5) внутренневодный.

На морском транспорте роль перевозчика исполняет судовладелец – это лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли он собственником судна или использует его на ином законном основании (ст. 8 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ РФ). Судовладельцем может быть как собственник судна, так и лицо, не являющееся собственником судна, но эксплуатирующего его на ином законном основании. «Однако в тех случаях, когда собственник передает свое судно во владение и пользование другому лицу, он тем самым утрачивает статус судовладельца и исключает себя из правоотношений по перевозкам грузов. Например, собственник вправе передать судно доверительному управляющему по договору доверительного управления на

срок, не превышающий пяти лет, для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника (ст. 14 КТМ)»[250].

В торговом судоходстве получили широкое распространение случаи использования судна лицами, не являющимися его собственниками, действующими на основании договоров бербоут-чартера (аренда без экипажа) и тайм-чартера (аренда с экипажем). Данные лица - фрахтователи также относятся к категории судовладельцев, получивших судно во владение на основании соответствующих договоров. Такой вывод нашел подтверждение в п.п. 8-9 информационного письма Президиума ВАС РФ от 13.08.2004 года N 81[251]. Так, согласно п. 8 информационного письма фрахтователь судна, выступая одновременно продавцом груза, действуя как морской перевозчик, не имел права осуществлять удержание груза в связи с неоплатой его стоимости по договору купли-продажи, тогда как стоимость перевозки – фрахт был оплачен полностью.В соответствии с п. 9 письма общество с ограниченной ответственностью, осуществлявшее техническую эксплуатацию и управление судном на основании договора с его владельцем, является судовладельцем в смысле статьи 8 КТМ РФ и, поскольку договором не предусмотрено иное, несет ответственность за ущерб, причиненный столкновением этого судна, произошедшим по его вине, сдругим судном. Таким образом, фрахтователь, являясь судовладельцем, но не собственником судна, одновременно является и перевозчиком.

Гаагские правила в понятие "перевозчик" включают собственника судна или фрахтователя, если они являются сторонами договора перевозки с отправителем. Тем самым в конвенции констатирована формальная возможность того, что фрахтователь судна по договору чартера может являться перевозчиком по договору перевозки, при этом исполняет права и

[250]Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 564.
[251] Информационное письмо Президиума ВАС РФ от 13.08.2004 N 81 «Обзор практики применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» [Электронный ресурс]- URL: СПС Консультант Плюс.

обязанности, а также несет ответственность одновременно и по договору перевозки, и по чартеру.

Согласно ст. 1 Гамбургских правил перевозчик - это любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза. То есть здесь трактовка термина перевозчик дается еще шире. Одновременно введено другое понятие - "фактический перевозчик". "Фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки (п. 2 ст. 1). Термин "любое лицо" означает, что для исполнения фактической обязанности перевозчика привлекаются субподрядчики, коими могут быть морские перевозчики, внутренние перевозчики, операторы терминалов, стивидоры. Под фактической обязанностью перевозчика понимаются действия, связанные с непосредственной перевозкой груза, поэтому "любыми лицами" не будут являться охранные фирмы, обеспечивающих охрану склада, посредники, ответственные за подготовку документов перевозчика, верфи по ремонту судов и т.д.

Согласно п.п. 5-7 ст. 1 Роттердамских правил перевозчиком является лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем. То есть тенденция Гамбургских правил в отношении определения статуса перевозчика, как любого лица, заключившего договор перевозки, сохраняется и в новых правилах. Нововведением указанной конвенции является введение новых субъектов, участвующих в перевозке. Это “Исполняющая сторона”, означающая любое лицо помимо перевозчика, которое исполняет или обязуется исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки груза, ухода за ним, выгрузки или сдачи груза в той мере, в какой такое лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика либо под надзором или контролем перевозчика. В данной трактовке исполняющая сторона представлена как субподрядчик перевозчика, по крайней мере, исходя из функциональной направленности ее

действий. В Правилах также выделяется “Морская исполняющая сторона” означающая исполняющую сторону в той мере, в какой она выполняет или обязуется выполнить любые обязательства перевозчика в период между прибытием груза в порт погрузки судна и его убытием из порта разгрузки судна. Отсюда следует, что морская составляющая сторона в полной мере является перевозчиком.

В 80-ых годах во многих странах получила начало практика регистрировать операторов судов в своих национальных судовых регистрах в соответствии со своими законодательствами, в которых используются такие понятия, как: оператор (operator), владелец (armateur), эксплуататор (explotadore), пользователь (armador), управляющий (manager), управляющий владелец (managing owner), распорядитель судна (ship's husband), лицо, которому поручено управление (person to whom management is entrusted). Данная практика возникла в связи с тем, что фрахтование судов без экипажа и передача судна под управление оператора приводит к тому, что такие суда более тесно связаны с фрахтователем (или оператором), чем с собственником судна. Поэтому этот реестр важен для определения непосредственного судовладельца и перевозчика, статус которого активно осваивают вышеназванные лица[252].

Таким образом, спектр транспортных организаций, действующих на морском транспорте, достаточно широк и не ограничен, поскольку при сочетании различных функций и имея различные названия, все эти компании объединяет единая цель – оказание транспортно-перевозочных услуг в морской сфере.

Международные воздушные перевозки осуществляются согласно Варшавской и Монреальской конвенций. В результате одновременного действия двух конвенций, регулирующих авиационные перевозки, на рынке действуют два типа перевозчиков, одни из которых подчиняются режиму Варшавской конвенции (в том числе и РФ), другие режиму Монреальской

[252]Кокин А.С. Указ.соч. [Электронный ресурс]/ URL: СПС КонсультантПлюс.

конвенции. Понятие международного авиационного перевозчика трактуется в обеих конвенциях одинаково – это государство или другое юридическое лицо публичного права, отвечающее условиям, предусмотренным в конвенциях. Международные авиационные перевозчики назначаются государством с целью эксплуатации международных воздушных путей, поэтому данные отношения регулируются как международно-правовыми нормами, так и национальным законодательством.Конвенция о международной гражданской авиации 1940 года (Чикагская конвенция) содержат достаточное количество отсылочных норм к внутренним законам и правилам, тем самым признавая право государств применять национальное законодательство для урегулирования деятельности международного воздушного транспорта.

Согласно Воздушному кодексу РФ (ВК РФ) перевозчиком на воздушном транспорте является эксплуатант – это гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующее указанное воздушное судно для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта (п. 3 ст. 61 ВК РФ). По мнению Витрянского В.В. понятие "эксплуатант" введено в ВК без достаточных на то оснований. В действительности под эксплуатантом имеется в виду лицо, владеющее воздушным судном на законном основании. И с точки зрения русского языка, и с точки зрения права это лицо так и следовало бы назвать - "владелец воздушного судна" или "судовладелец[253]. Поэтому термин "эксплуатант" по сути своей аналогичен термину "судовладелец" в морском праве.

Для обозначения участника воздушных перевозок ВК РФ использует понятие "авиационное предприятие", под которым понимается юридическое лицо, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты или выполнение авиационных работ при наличии полученной в установленном

[253]Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга четвертая.С. 675.

порядке лицензии (п. 1 ст. 61, ст. 62 ВК РФ). Понимание "предприятия" в значении юридического лица, охватывающего все другие организационно-правовые формы, противоречит действующему гражданскому законодательств[254]. В связи с этим термин "авиационное предприятие" также нельзя признать удачным[255]. Во-первых, потому что в ГК РФ понятие "предприятие" используется для обозначения имущественного комплекса как объекта гражданских прав (ст. 132). Во-вторых, потому что такая организационно-правовая форма юридического лица, как предприятие, используется для обозначения государственного или муниципального унитарного предприятия.

Согласно трактовке термина "авиационное предприятие", данного в статье 61 ВК РФ, им может быть юридическое лицо любой организационно-правовой формы, осуществляющее деятельность в специальной сфере – авиационной. Более того, термин "авиационное предприятие" трактуется ВК РФ несколько шире, нежели авиационный перевозчик, поскольку такое предприятие не только осуществляет платную перевозочную деятельность, но в его компетенцию входит выполнение авиационных работ.

Таким образом, воздушным перевозчиком могут быть как эксплуатант, так и авиационное предприятие, при этом, чаще всего, одна авиакомпания совмещает в себе функции и того, и другого. Так, сложно представить, что авиационное предприятие, осуществляющее перевозки, одновременно не является эксплуатантом, то есть лицом, владеющим воздушным судном на любом из законных оснований. Однако возможна ситуация, когда эксплуатант, владеющий судном на праве собственности, имеющий сертификат эксплуатанта, не заключает при этом договор воздушной перевозки, значит, фактически не является авиационным перевозчиком и авиационным предприятием. Следовательно, для отнесения лица к категории "эксплуатант" важным признаком будет являться владение

[254]Российское гражданское право: учебник: в 2 т. Т. 2. / В.В. Витрянский, В.С. Ем, Н.В. Козлова и др.; отв. ред. Е.А. Суханов. С. 454.
[255]Брагинский М.И., Витрянский В.В. Там же. С. 676.

судном на законном основании и осуществление его технической эксплуатации. Для осуществления функций по коммерческой эксплуатации воздушного судна эксплуатант должен принять на себя функции авиационного предприятия, то есть заключить договор перевозки на основании полученной лицензии и, тем самым, в полной мере выступить авиационным перевозчиком.

Международные железнодорожные перевозки регулируются СМГС и КОТИФ - ЦИМ.

Согласно КОТИФ-ЦИМ "перевозчик" означает договорного перевозчика, с которым отправитель заключил договор перевозки, или последующего перевозчика, несущего ответственность на основе договора перевозки. В КОТИФ-ЦИМ также выделяется понятие "фактический перевозчик" - это перевозчик, который не заключал договора перевозки с отправителем, но которому перевозчик доверил полностью или частично осуществить железнодорожную перевозку.

Правовое положение перевозчика на железнодорожном транспорте отличаетсязначительными особенностями. В результате реформы железнодорожного транспорта железная дорога из федерального унитарного предприятия была преобразована в ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), а все железные дороги стали структурными подразделениями ОАО «РЖД». Теперь перевозчиком является не только железная дорога, а в соответствии с УЖТ РФ, любое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю). Таким образом, трактовка понятия "перевозчик" согласно ЦИМ и УЖТ идентична и определяется в качестве договорного перевозчика.

УЖТ также вводит в обращение достаточно специфичный термин - "владелец инфраструктуры", под которым понимается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующего договора. Под инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования (далее - инфраструктура) понимается технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование (ст. 2 УЖТ). При этом каждый владелец определенной инфраструктуры обязан заключать договоры с владельцами сопряженных инфраструктур в целях обеспечения непрерывного железнодорожного движения. В свою очередь и перевозчик должен иметь заключенные договора с владельцами инфраструктур и согласовывать с ними планируемую перевозку.

На автомобильном транспорте действующая Конвенция КДПГ не уделяет внимания раскрытию понятия "перевозчик". Согласно УАТ, перевозчик – это юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки груза обязанность перевезти вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать груз управомоченному на их получение лицу. Таким образом, трактовка термина перевозчик на автомобильном транспорте совпадает с трактовкой такового на других видах транспорта и основывается на договорном принципе. Никаких специфических субъектов – участников автомобильной перевозки законодательством не вводится.

На внутренневодном транспорте законодатель, по аналогии с морским транспортом, выделяет судовладелеца - юридическое или физическое лицо,

эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании; и перевозчика - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, взявшие на себя по договору перевозки обязанность доставить груз, пассажира или его багаж из пункта отправления в пункт назначения (ст. 2 КВВТ).

Таким образом, субъектный состав на автомобильном транспорте и на внутренневодном транспорте не отличается особым разнообразием или спецификой. На автомобильном транспорте выделен лишь перевозчик, на внутренневодном – судовладелец и перевозчик, при этом два этих термина могут совпадать в одном лице, а могут быть применимы к различным лицам.

Спектр компаний - перевозчиков крайне широк. Это связано, главным образом, с тем, что функции, выполняемые компаниями в сфере транспорта, динамично развиваются, расширяются, изменяются, подстраиваясь все к новым и новым реалиям экономического и транспортного развития бизнеса. Перевозчиком могут выступать специализированные компании - судовладельческие, железнодорожные, автотранспортные, авиационные, внутреннего водного транспорта – владельцы транспортных средств на любом законном основании и заключившие в установленном законом порядке договор перевозки с грузовладельцем.

Договор перевозки является реальным (считается заключенным путем вручения груза отправителем перевозчику), возмездным и двусторонним. Вместе с тем в отдельных случаях этот договор может быть консенсуальным. Договор перевозки считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки. Например, на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования, или чартером, является консенсуальным.

Основанием заключение договора перевозки грузов является заявка (заказ) или договор об организации перевозок грузов.

Основная суть заявки заключается в том, что в ней конкретизируются условия разовой перевозки. В заявке, как правило, определяются точные даты готовности груза к погрузке, количество, наименование и особые свойства груза, место доставки груза, именуется получатель и т.д. Так, согласно ст. 11 УЖТ, грузоотправитель обязан подавать заявку перевозчику не менее чем за 10 суток до начала перевозки грузов, а на перевозку грузов, направляемых на экспорт и в прямом смешанном сообщении, - не менее чем за 15 дней до начала перевозки груза. В других транспортных уставах и кодексах время подачи заявки не определено, следовательно, она должна быть подана в разумный срок.

Другой правовой формой в транспортном законодательстве, с помощью которой регулируются взаимоотношения сторон в процессе организации перевозок грузов, является договор об организации перевозок грузов. Данные договоры достаточно популярны в транспортной деятельности и их цель заключается в долгосрочном установлении деловых партнерских связей и урегулировании взаимоотношений сторон, учитывая специфику отдельных видов транспорта, на которых осуществляется перевозка, и специфику предлагаемых к перевозке грузов.

В статье 798 ГК РФ предусматривается, что перевозчики и грузовладельцы при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок, в которых определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок. В этих договорах может быть установлена и ответственность за нарушение предусмотренных в них обязательств.

Договор об организации перевозок грузов заключается в письменной форме, на срок, определяемый сторонами. Следует иметь в виду, что заключение договора об организации перевозок грузов не освобождает грузоотправителя от представления заявки на перевозку грузов в порядке и

сроки, предусмотренные транспортными кодексами и уставами. Этот договор не заменяет договор на перевозку конкретного груза, носит консенсуальный, взаимный характер.

Реализация принятых к исполнению заявок (заказов) на перевозку грузов осуществляется путем заключения и исполнения договоров на перевозку грузов.

Согласно статье 791 ГК РФ перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.

Приняв заявку, перевозчик обязан предоставить под погрузку в обозначенный в заявке срок готовое к перевозке транспортное средство в технически надлежащем состоянии. Пригодность транспортного средства к перевозке в коммерческом отношении определяется грузоотправителем единолично, а за пригодность транспортного средства в техническом отношении отвечает перевозчик (ст. 20 УЖТ, ст. 71 КВВТ, ст. 124 КТМ, ст. 44 УАТ). Так, в ст. 124 КТМ говорится об обязанности перевозчика привести судно заблаговременно, до начала рейса в мореходное состояние, т.е. состояние, обеспечивающее сохранность данного конкретного груза. В ст. 20 УЖТ устанавливается, что пригодность в коммерческом отношении вагонов, контейнеров (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретных грузов, а также отсутствие внутри их постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, влияющих на состояние грузов при погрузке, выгрузке и в пути следования, особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров) для перевозки конкретных грузов определяется в отношении:

- вагонов - грузоотправителями, если погрузка осуществляется ими, или железной дорогой, если погрузка осуществляется ею;

- контейнеров - во всех случаях грузоотправителями.

Грузоотправитель может отказаться от погрузки груза в транспортное средство, не пригодное для перевозки данного груза, которое в таком случае считается неподанным. Нарушение перевозчиком и грузоотправителем указанных выше обязанностей обычно приводит к повреждению или порче груза, в связи с чем приходится решать, кто должен нести ответственность перед грузополучателем.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза, которые произошли из-за технической неисправности вагона, контейнера.Однако он может быть освобожден от ответственности, если докажет, что утрата, недостача, повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, а также в случае представления доказательств, подтверждающих, что неисправность вагона, контейнера произошла по вине грузоотправителя (Постановление ВАС РФ от 6 октября 2005 г. N 30 "О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта").

Поданное под погрузку транспортное средство в соответствии с нормами транспортного законодательства должно быть загружено до полной вместимости. Вес груза на различных видах транспорта определяется по-разному. На железнодорожном транспорте если погрузка груза производится в местах общего пользования, то его вес определяется перевозчиком; в тех же случаях, когда погрузка осуществляется в местах необщего пользования, вес груза определяется грузоотправителем. На морском транспорте при погрузке груза портами на своих причалах и своей рабочей силой определение веса производится пароходством на весах порта. При погрузке грузов в портах клиентуры или у принадлежащих ей причалов определение веса грузов производится грузоотправителями. Определение веса груза расчетным путем, по обмеру или условно производится во всех случаях грузоотправителем (п. 31 Общих правил морской перевозки грузов). На речном транспорте вес груза, отправляемого с причалов, складов и погрузочных пунктов необщего

пользования, а также общего пользования, но не находящегося в ведении пароходства, определяется грузоотправителем. Определение веса груза расчетным путем, по обмеру или условно во всех случаях производится грузоотправителем (ст. 70 КВВТ).

На воздушном транспорте при сдаче груза к перевозке отправитель обязан указать в грузовой накладной точное наименование груза, его вес (массу), число мест, размер или объем. На автомобильном транспорте определение веса груза осуществляется в основном грузоотправителем. Запись в товарно-транспортной накладной о весе груза с указанием способа его определения производится грузоотправителем (ст. ст. 62 и 63 УАТ). Таким образом, транспортное законодательство устанавливает четкий порядок определения веса груза, который принимается к перевозке.

Провозная плата определяется тарифами перевозчика или договором перевозки груза и вносится, как правило, в месте отправления груза. Перевозчик вправе не приступать к перевозке груза, если фрахт за перевозку не был оплачен в установленные сроки (ст. 30 УЖТ, ст. 75 КВВТ), либо отказаться от исполнения договора перевозки (ст. 154 КТМ). Более того, в соответствии со ст. 35 УЖТ в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку груза и иных платежей, причитающихся перевозчику, последний вправе удерживать груз с уведомлением в письменной форме об этом грузополучателя, который обязан в течение четырех суток после получения такого уведомления распорядиться грузом. Если в течение указанного срока грузополучатель не примет соответствующие меры по внесению платы за перевозку грузов и иных платежей и не распорядится грузом, перевозчик имеет право, если иное не предусмотрено договором перевозки, реализовать удерживаемый груз.

По общему правилу грузы, нуждающиеся в затаривании, должны предъявляться к перевозке в исправной таре, обеспечивающей безопасность движения, сохранность грузов, транспортных средств (ст. 18 УЖТ, ст. 139 КТМ, ст. 69 КВВТ, ст. 52 УАТ). Требования к таре и упаковке грузов,

качеству продукции должны предусматриваться стандартами, техническими условиями.

Перевозка грузов на железнодорожном транспорте оформляется накладной и квитанцией о приеме груза, которые являются основными транспортными документами (ст. 25 УЖТ). Железнодорожная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза. Перевозчику предоставлено право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной. На речном транспорте составляются такие же документы, что и на железнодорожном транспорте (ст. 67 КВВТ). На морском транспорте оформление договора морской перевозки грузов осуществляется с помощью чартера и коносамента (ст. ст. 117 и 142 КТМ). На воздушном транспорте составляется грузовая накладная (ст. 105 ВК). На основании накладной отправителя перевозчик заполняет грузовую накладную, которая остается в пункте назначения, а грузополучателю выдается накладная отправителя. На автомобильном транспорте при перевозке грузов составляется товарно-транспортная накладная (ст. 47 УАТ). Таким образом, в настоящее время прием грузов к перевозке оформляется накладной (на железнодорожном, речном, воздушном, автомобильном и в отдельных случаях на морском транспорте) и коносаментом (на морском транспорте).

Договор перевозки груза прекращается доставкой и выдачей груза грузополучателю. В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения договора у перевозчика возникает обязанность возместить ущерб.

Грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз (ст. 36 УЖТ, ст. 79 КВВТ, ст. 72 УАТ, п. 44 Общих правил морской перевозки грузов, пассажиров и багажа, ст. 111 ВК). Однако он вправе отказаться от принятия груза в случае, когда качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключается возможность его

полного или частичного использования (ст. 36 УЖТ, ст. 79 КВВТ, ст. 72 УАТ, ст. 111 ВК). На морском транспорте это исключение не применяется.

Грузы, прибывшие в исправном транспортном средстве с неповрежденными запорно-пломбировочными устройствами грузоотправителя, выдаются грузополучателю без проверки количества мест, состояния и веса груза.

Если транспортное средство прибыло в пункт назначения с техническими неисправностями, в результате которых возникла возможность доступа к грузу или его повреждения, или с какими-либо неисправностями запорно-пломбировочных устройств, перевозчик по требованию получателя и с его участием или по своей инициативе обязан вскрыть транспортное средство, произвести проверку количества мест, веса и состояния груза и при необходимости составить коммерческий акт либо акт установленной формы.

Все транспортные уставы и кодексы устанавливают, что обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности транспортной организации, грузоотправителей и грузополучателей, удостоверяются составляемыми перевозчиками коммерческими актами или актами общей формы (ст. 119 УЖТ, ст. 160 КВВТ, ст. 402 КТМ, ст. 157 УАТ, ст. 124 ВК). Коммерческий акт является основанием для предъявления перевозчику претензии.

Помимо коммерческого акта и акта общей формы, которые составляются как при выдаче грузов, так и при иных обстоятельствах, в случаях обнаружения порчи или подмочки груза в транспортном средстве вследствие неисправного технического состояния на всех видах транспорта (кроме воздушного) составляется акт о техническом состоянии транспортного средства.

Узловое соглашение.

Узловое соглашение - это гражданско-правовой договор, в соответствии с которым перевозчики различных видов транспорта обязуются совершать в установленном договором порядке в отношении друг друга

согласованные действия в интересах грузоотправителя (грузополучателя), направленные на своевременную передачу груза в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой в целях обеспечения перевозки в прямом смешанном сообщении[256].

Узловыми соглашениями определяются условия работы железнодорожных станций, портов, иных пунктов перевалки, участвующих в прямом смешанном сообщении. Заключение узловых соглашений предусмотрено статьями 72 УЖТ и 112 КВВТ. Однако в законе не установлены порядок и срок заключения узловых соглашений. Поэтому, если в транспортном законодательстве отсутствуют специальные правила, регулирующие узловые соглашения, к ним будут применяться общегражданские нормы. Так, узловые соглашения заключаются в обязательном порядке сроком на пять лет (ст. 445 ГК РФ). Обязательства, вытекающих из узловых соглашений, заключаются в организации работы транспортных организаций различных видов транспорта по подаче транспортных средств под погрузку или выгрузку, перегрузка и перевалка. Разногласия по отдельным условиям узловых соглашений, возникающие между сторонами при их заключении, также могут быть переданы заинтересованной стороной на разрешение арбитражного суда, в том числе и при отсутствии соглашения сторон о таком порядке урегулирования указанных разногласий. В этом случае условия узлового соглашения, вызвавшие разногласия, определяются в соответствии с решением арбитражного суда (ст. 446 ГК)[257].

Порядок исполнения указанных обязательств подробно и детально урегулирован транспортными уставами и кодексами, а также Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении 1956 г.

---

[256] Морозов С.Ю. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. - "Юрист". - 2005. - N 8. [Электронный ресурс]. - URL: СПС Консультант плюс.

[257] Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 554.

Так, согласно § 39 Правил 1956 г. узловые соглашения заключаются между железной дорогой и пароходствами (портами или пристанями), а в соответствующих случаях - между морскими и речными пароходствами (портами или пристанями), в них предусматриваются следующие условия:

- порядок совместного планирования работы пункта перевалки;
- места передачи грузов;
- сроки загрузки и разгрузки отдельных вагонов, групп вагонов и маршрутов;
- порядок подачи, расстановки и уборки железными дорогами груженых и порожних вагонов;
- фронт загрузки и погрузки вагонов;
- порядок приема, сдачи и взвешивания грузов, а также порядок и сроки взаимной информации о подходе грузов к пункту перевалки и о прибытии груженых вагонов и судов, о подаче вагонов, их готовности к уборке и т.п.;
- другие вопросы, вытекающие из местных условий работы портов (пристаней) и станций.

С учетом существующего дифференцированного регулирования отношений, связанных с выполнением обязательств, возникающих из узловых соглашений, указанные обязательства можно условно разделить на обязательства: по объему перевалки грузов; по передаче грузов с одного вида транспорта на другой; по расчетам за выполненные работы по перевалке грузов[258].

Объемы перевалки грузов определяются согласно § 47 Правил 1956 года в виде среднесуточной нормы перевалки. Железнодорожные перевозчики и порты (пристани) при наличии грузов, подлежащих перевалке, имеют право сгущать подачу вагонов или предъявлять грузы в пределах удвоенной среднесуточной нормы перевалки.

Начальники станций и портов (пристаней) перевалки ведут совместно

[258] Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 555.

учет выполнения месячного плана перевалки грузов с железнодорожного на водный транспорт и обратно, а также с речного транспорта на морской и обратно. В подтверждение перевалки ежедневно составляется учетная карточка, которая подписывается совместно начальником станции и порта (пристани) перевалки, а при передаче с морского на речной транспорт и обратно - соответственно начальником порта и представителем пароходства. Учетная карточка составляется одна на все грузы, передаваемые с водного на железнодорожный транспорт или с речного на морской, и другая - на все грузы, передаваемые с железнодорожного на водный транспорт или с морского транспорта на речной. Об отказе или уклонении от подписи учетной карточки составляется акт, копия которого вручается стороне, отказавшейся в подписи карточки. Сторона, возражающая против записей в карточке, может вносить в нее перед своей подписью необходимые оговорки (§ 50 Правил 1956 г.).

В случае обнаружения при передаче груза недостачи веса или грузовых мест против транспортной накладной, повреждения (порчи) груза, неверного наименования груза сдающей стороной с участием принимающей стороны составляется коммерческий акт. При наличии повреждения, признаков вскрытия тары или утраты груза по требованию принимающей стороны производится вскрытие неисправных мест и проверка содержимого.

Подача вагонов под загрузку и разгрузку в крупные перевалочные порты (пристани) с суточной подачей не менее 50 порожних или 50 груженых вагонов железные дороги производится по расписанию, с указанием в узловом соглашении количества и времени подач. Подача вагонов по расписанию может производиться в порты (на пристани), обрабатывающие в среднем в сутки менее 50 вагонов, в тех случаях, когда по единому технологическому процессу работы станции и порта (пристани) перевалки будет признано целесообразным установление такого порядка подачи. Во все остальные перевалочные порты (пристани) подача вагонов под загрузку и разгрузку производится железными дорогами в течение всех

суток по согласованным суточным заявкам портов (пристаней) с уведомлением станцией порта (пристани) за 2 ч до подачи и с учетом нормы одновременной загрузки и разгрузки вагонов, установленной узловым соглашением (§ 40 Правил 1956 г.).

Погрузка или выгрузка считается законченной с момента готовности к уборке с мест погрузки или выгрузки всей поданной в пределах установленного фронта партии вагонов с одинаковым сроком на загрузку или разгрузку. О времени готовности к уборке всей партии вагонов порт (пристань) извещает железнодорожную станцию. Время подачи вагонов и время готовности вагонов к уборке указываются в ведомости подачи и уборки вагонов на основании уведомления порта (пристани) о готовности вагонов к уборке и памятки приемосдатчика (§ 45 Правил).

Передача грузов с одного вида транспорта на другой осуществляется на основании передаточной ведомости, оформляемой в четырех экземплярах, из которых два экземпляра предназначаются для водного и два - для железнодорожного транспорта. Эта ведомость является документом, удостоверяющим наличие груза, подготовленного портом (пристанью) к передаче железной дороге или железной дорогой порту (пристани). Станция, порт (пристань) не вправе отказываться от приема передаточных ведомостей и грузов в пределах плановой среднесуточной или сгущенной на данные сутки нормы перевалки. На всех экземплярах передаточных ведомостей сдающая и принимающая стороны обязаны расписаться и наложить штемпели календарным днем предъявления передаточных ведомостей. В тех случаях, когда грузы не передаются одновременно с предъявлением передаточных ведомостей, их фактический прием и передача удостоверяются подписями агентов обеих сторон на ранее предъявленных передаточных ведомостях с наложением на них вторых календарных штемпелей сдающей и принимающей сторон. Если при передаче окажутся грузы, которые на основании настоящих Правил не могут быть приняты, такие отправки вычеркиваются из передаточной ведомости с отметкой о причине отказа в

приеме за подписями агентов сдающей и принимающей сторон и с наложением календарных штемпелей(§ 34 - 36 Правил).

По мнению В.А. Егиазарова передаточная ведомость является документом, в соответствии с которым каждый последующий соперевозчик, подписывая ее, заключает договор перевозки с грузоотправителем и предыдущим соперевозчиком и тем самым возлагает на себя обязанность по дальнейшей доставке груза в адрес грузополучателя[259]. В.В. Витрянский не поддерживает данной позиции, поскольку указанный документ может служить лишь доказательством возложения перевозчиком своих обязательств на третье лицо, в качестве которого выступает транспортная организация иного вида транспорта, принимающая груз в пункте перевалки для доставки его получателю (пункт 1 статьи 313 ГК РФ).

Перевалка груза с одного вида транспорта на другой осуществляется одновременно с проверкой исправности запорно-пломбировочных устройств вагонов или контейнеров. Грузы, следующие в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, взвешиваются в пунктах перевалки по требованию стороны, принимающей грузы. Тарные и штучные грузы, прибывшие в пункт перевалки в исправной таре, передаются с транспорта одного вида на транспорт другого вида без взвешивания в соответствии с количеством мест и в таком же порядке выдаются грузополучателю в пункте назначения. При наличии признаков утраты, недостачи или повреждения (порчи) грузов они передаются в соответствии с их массой и фактическим состоянием (статья 69 УЖТ, статья 107 КВВТ).

Если при передаче груза с одного вида транспорта на другой наружная упаковка грузовых мест или самый груз будут иметь повреждения и внешние недостатки, они должны быть перечислены в коммерческом акте, составляемом сдающей стороной и вручаемом принимающей стороне перед оформлением передаточной ведомости. Сдающая сторона также должна принять решение передать ли груз в поврежденной таре или упаковке для

[259] Егиазаров В.А. Указ.соч. С. 126.

дальнейшей перевозки без ремонта или оставить груз на складе порта или железнодорожной станции для проведения ремонта или переупаковки, после чего предъявить груз к передаче. Однако, если грузы были в поврежденной таре или упаковке для дальнейшей перевозки и по таким грузам в пункте доставки будет обнаружена недостача, порча и повреждения, возникшие в результате дефектов, указанных в коммерческом акте сдающей стороны, то сторона, выдающая груз получателю, не будет нести за них ответственность. В этом случаепри выдаче груза, в дополнение коммерческого акта сдающей стороны, составляется еще один коммерческий акт, в котором указываются дополнительно полученные дефекты. Претензии грузополучателя также пересылаются на рассмотрение сдающей (§ 53 Правил).

Расчеты между транспортными организациями по узловому соглашению осуществляются на основании счетов, выставляемых на основании передаточных ведомостей. Такие счета составляются транспортными организациями за каждую истекшую пятидневку. В счете должны быть указаны: номера передаточных ведомостей, пункты перевалки и суммы, причитающиеся соответствующей транспортной организации по всем передаточным ведомостям за пятидневку (§ 125, 126 Правил).

Ответственность за нарушение узловых соглашений

Так как предметом узлового соглашения является оказание услуг по перевалке груза, ответственность, вытекающая из узловых соглашений, установлена в транспортных уставах и кодексах в виде штрафа за невыполнение нормы перевалки грузов, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (статья 78 УЖТ РФ, пункт 3 статьи 114 КВВТ).

За невыполнение нормы перевалки грузов, перевозимых в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, согласно статье 94 УЖТ и п. 3 статьи 114 КВВТ виновная сторона несет ответственность в виде штрафа в следующих размерах:

- в отношении грузов, перевозки которых установлены в вагонах и

тоннах, - 0,1 минимального размера оплаты труда за каждую тонну груза;

- в отношении грузов, перевозки которых установлены в контейнерах, - 0,5 минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто до 5 тонн включительно, и 1минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 тонн включительно, 2 минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто свыше 10 тонн;

- в отношении грузов, перевозки которых установлены только в вагонах, за исключением рефрижераторных вагонов и транспортеров, - 5 размера минимального размера оплаты труда за каждый вагон независимо от рода и количества осей;

- в отношении грузов, перевозки которых осуществляются в рефрижераторных вагонах и транспортерах, - 0,2 минимального размера оплаты труда за каждую тонну груза в отношении грузов, перевозки которых установлены в вагонах и тоннах, и 7 минимального размера оплаты за каждый вагон в отношении грузов, перевозки которых установлены в вагонах независимо от рода и количества осей.

За невыполнение нормы перевалки грузов с морского транспорта на внутренний водный транспорт и с внутреннего водного транспорта на морской транспорт виновная сторона несет ответственность в виде штрафа в размере 3 минимальных размеров оплаты труда за каждую тонну груза (пункт 3 статьи 114 КВВТ).

Организации внутреннего водного транспорта и организации транспорта других видов освобождаются от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных обстоятельств, которые препятствуют перевалке грузов и при которых запрещено проводить операции по погрузке и выгрузке грузов, а также аварий в организациях транспорта; прекращения или ограничения перевозок грузов в установленном порядке; перевыполнения или восполнения в течение первой

или второй половины месяца недогрузов в соответствии с нормой перевалки грузов (статья 78 УЖТ РФ, пункт 4 статьи 114 КВВТ).

За время нахождения вагонов, контейнеров в портах под погрузкой, выгрузкой или перевалкой грузов и на железнодорожных станциях вследствие невозможности их подачи под погрузку, выгрузку или перевалку по причинам, зависящим от портов, с последних взимается плата за пользование вагонами или контейнерами в соответствии с тарифным руководством (статья 78 УЖТ РФ).

Если железная дорога задержит подачу вагонов для разгрузки судна сверх сроков, установленных узловым соглашением, железная дорога уплачивает штраф в размере 0,06 размера минимального размера оплаты труда за каждую тонну не перегруженного с указанного судна груза за каждые сутки в отдельности (пункт 6 статьи 114 КВВТ).

Претензии в связи с утратой груза в процессе его перевозки в прямом смешанном сообщении могут быть предъявлены в течение 6 месяцев по истечении 4 месяцев со дня приема груза для перевозки (статья 123 УЖТ, пункт 7 статьи 114 КВВТ).

Таким образом, узловое соглашение заключается, как правило, между крупными транспортными организациями, обладающими не только транспортными средствами, но и обширной инфраструктурой. Например, между портами и железнодорожными станциями, между железнодорожными станциями и аэропортами. Исключением, пожалуй, могут стать только автотранспортные организации в силу мобильности автотранспорта и наличия технологической возможности подать автотранспорт под разгрузку/выгрузку практически в любое место, что совершенно невозможно для других видов транспорта. Поэтому обычные не крупные транспортные компании или логистические компании скорее будут заключать договоры с портами или железнодорожными станциями на использование инфраструктуры, нежели узловые соглашения. С учетом абсолютного разгосударствления экономики, в том числе в транспортной отрасли, узловые

соглашения стали явно раритетными.

Договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов

По договору на централизованный завоз (вывоз) грузов является организационным договором и заключается, если перевозки имеют постоянный характер, осуществляют по определенному плану и графику. По данному договору перевозчик обязуется в соответствии с согласованным со станцией или портом планом перевозок в пределах сроков, оговоренных в планах и графике вывоза/завоза грузов, обеспечить вывоз всех грузов, прибывающих в места общего пользования станции или на территорию порта, а также завоз грузов, отправляемых через склады указанной станции или порта. «Централизованная перевозка подразумевает доставку грузов от склада грузоотправителя до пункта отправления, которая, как правило, осуществляется с помощью автомобильного транспорта.Обратная ситуация складывается при доставке груза из пункта назначения (станции, порта, аэропорта) на склад грузополучателя»[260]. Именно поэтому такого рода перевозка имеет большое сходство транспортно-экспедиционной деятельностью, поскольку является сопутствующей по отношению к основной перевозке.

От узловых соглашений данный договор отличается тем, что предметом узлового соглашения является оказание услуг по перевалке груза, а предметом договора на централизованный завоз (вывоз) грузов - оказание услуг по завозу/вывозу грузов в порт или на железнодорожную станцию и обратно и осуществление транспортно-экспедиционного обслуживания. Поэтому данный вид перевозки осуществляется в основном автомобильным транспортом, а автоперевозчик одновременно исполняет функции экспедитора. Услуги по завозу/вывозу груза и транспортно-экспедиционные услуги настолько тесно переплетаются в данном договоре, что, несмотря на

[260] Морозов С.Ю. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. - "Юрист". - 2005. - N 8. [Электронный ресурс]. - URL: СПС Консультант плюс.

то, что договор называется на централизованный завоз (вывоз) грузов, отношения по транспортно-экспедиционному обслуживанию часто превалируют над перевозочными отношениями.

Договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов не урегулированы транспортными уставами и кодексами, однако порядок их организации устанавливается в Правилах централизованного вывоза (завоза) грузов с железнодорожных станций, расположенных на территории Российской Федерации, выполняемого транспортно-экспедиционными предприятиями, утвержденными Министерством путей сообщения РФ 14 мая 1993 г. N С-405у/АК-7/ЦМ-180; Правилах централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в аэропорты в РСФСР, утвержденными Министерством гражданской авиации СССР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР 23 июля 1973 г.; Правилах централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в морские порты в РСФСР, утвержденными Министерством морского флота СССР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР 12 марта 1973 г.; Правилах централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в порты (на пристани) внутреннего водного транспорта РСФСР, утвержденными Министерством речного флота РСФСР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР 14 февраля 1975 г. Перечисленные нормативные акты действуют в части, не противоречащей главе 40 ГК РФ.

Примерные условия договора на выполнение централизованного вывоза (завоза) грузов содержаться в Приложении к Правилам централизованного вывоза (завоза) грузов, конкретные же условия устанавливаются непосредственно в заключаемом договоре.

По условиям договора на выполнение централизованного вывоза (завоза) грузов транспортная организация или экспедитор принимает на себя выполнение централизованных перевозок с осуществлением транспортно-экспедиционного обслуживания при вывозе (завозе) грузов на железнодорожной станции или в порту, согласует объем перевозок, сроки

доставки груза, права и обязанности сторон по своевременному обеспечению погрузо-разгрузочных работ, условия расчетов и ответственность сторон.

И вновь, учитывая современную практику работы портов и железнодорожных станций, надо отметить, что заключение договор на централизованный завоз (вывоз) грузов становится редким явлением. Чаще всего, отношения по взаимодействию портов и железнодорожных станций с клиентурой оформляются общегражданскими договорами - аренды (например, аренда причала), оказания услуг (например, по погрузке/выгрузке груза, подсчету груза), подряда (например, на ремонт вагонов, контейнеров). В транспортных уставах и кодексах специально не регламентированы данные виды договора, следовательно, они регулируются исключительно положениями ГК РФ, договорами и специализированными отраслевыми Правилами, если таковые имеются. Исключением является только УЖТ, в котором вводится новый вид договора - договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Данный договор является новацией УЖТ, регламентируется статьей 50 УЖТ и Правилами оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утв. Постановлением Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 (далее - Правила оказания услуг инфраструктуры).

Согласно статье 50 УЖТ договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры заключается перевозчиками с владельцем инфраструктуры договоры для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа. Договор является публичным и заключается в письменной форме. В договоре определяются предполагаемые объем и сроки осуществления перевозок грузов, перечень и стоимость оказываемых услуг, порядок расчетов за услуги и способы оплаты этих услуг, а также ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств.

На основании договора об оказании услуг по использованию

инфраструктуры может быть предусмотрено выполнение следующих работ (услуг): предоставление перевозчику права на использование железнодорожных путей, иной инфраструктуры; обеспечение доступа железнодорожного подвижного состава, принадлежащего перевозчику или привлеченного им для перевозок, на железнодорожные пути, являющиеся частью инфраструктуры; управление движением поездов; предоставление возможности не связанного с перевозочным процессом нахождения порожних вагонов, принадлежащих перевозчику или привлеченных им для перевозок; заключение владельцами инфраструктур от имени перевозчика договоров на эксплуатацию, договоров на подачу, уборку вагонов на железнодорожных путях необщего пользования; погрузка, выгрузка, хранение грузов и иные работы (услуги).

Таким образом, судя по предлагаемому в статье названию договора и предполагаемому перечню оказываемых владельцем инфраструктуры услуг, договор следует квалифицировать как договор об оказании услуг. Однако многие авторы предлагают считать данный договор договором смешанного типа. Так, А.В. Расулов пишет о сочетании в таком договоре элементов двух договоров (как договора возмездного оказания услуг, так и договора аренды[261]. Г.А. Моргунова отмечает наличие в указанном договоре элементов обязательств аренды, хранения, подряда, поручения, комиссии[262].

Полагаем, что правовая классификация данного договора будет во многом зависеть от перечня услуг, включенных в договор по соглашению сторон. В случае, если договор действительно включает в себя спектр обязательств, требующих специального регулирования и не поглощается только правовыми рамками обязательства по оказанию услуг, тогда договор будет представлять собой договор смешанного типа.

В Правилах оказания услуг инфраструктуры определены

[261] Расулов А.В. Правовые проблемы договора железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике: автореф. дис. к.ю.н. - М., 2003. С. 9.
[262] Моргунова Г.А. Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом: автореф. дис. к. ю. н. М., 2004. С. 16.

существенные условия договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры, к ним относятся: предполагаемые объем и сроки осуществления перевозок, перечень и стоимость оказываемых услуг, порядок расчетов и способы оплаты услуг, ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, в том числе порядок возмещения ущерба, причиненного третьим лицам таким неисполнением или ненадлежащим исполнением, положения об организации вагонопотоков, регулирование обращения локомотивов и вагонов, установление порядка технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, а также ответственность сторон по обязательствам, вытекающим из договора перевозки железнодорожным транспортом.

Согласно договору об оказании услуг по использованию инфраструктуры при осуществлении неоднократных перевозок грузов перевозчик для каждой конкретной перевозки представляет владельцу инфраструктуры запрос. Запрос подается не менее чем за 25 календарных дней до предполагаемой даты начала оказания услуг по использованию инфраструктуры - для осуществления перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении и в прямом и непрямом смешанном железнодорожном сообщении и не менее чем за 30 календарных дней - для осуществления перевозок грузов в прямом и непрямом международном сообщении.

При наличии возможности оказания услуг по использованию инфраструктуры в запрашиваемый перевозчиком период времени владелец инфраструктуры согласовывает запрос, проставляя на нем соответствующую отметку, заверяет запрос своей печатью и подписью уполномоченного представителя и один экземпляр согласованного запроса незамедлительно возвращает перевозчику. При отсутствии возможности оказания услуг по использованию инфраструктуры владелец инфраструктуры в срок не более 10 календарных дней со дня регистрации запроса возвращает один экземпляр запроса перевозчику с указанием периода времени, в течение которого

запрашиваемые перевозчиком услуги могут быть оказаны. В случае согласия с предложением владельца инфраструктуры перевозчик в срок не более 5 календарных дней со дня возврата запроса направляет владельцу инфраструктуры новый запрос с указанием согласованных срока и условий оказания услуг по использованию инфраструктуры. Согласованный запрос приобщается к договору в качестве приложения (п. п. 17 - 22 Правил оказания услуг инфраструктуры).

Ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение договораоб оказании услуг по использованию инфраструктуры установлена в статье 115 УЖТ, согласно которой возмещению подлежит лишь реальный ущерб, причиненный владельцем инфраструктуры перевозчику или наоборот перевозчиком владельцу инфраструктуры таким неисполнением или ненадлежащим исполнением.

К Правилам оказания услуг инфраструктуры также прилагается примерная форма договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Таким образом, рассмотренные в настоящем параграфе виды договоров, участвующих в оформлении отношений по прямой смешанной (мультимодальной) перевозке, позволяют сделать вывод, что существующая в российском законодательстве схема договорного оформления прямыхсмешанных (мультимодальных) перевозок явно устарела и требует серьезной модернизации исходя из международного опыта.

Договор транспортно-экспедиционной деятельности

Особое место вроссийском правезанимает договор транспортно-экспедиционной деятельности, который во многом похож, а в чем-то конкурентен, с договором мультимодальной перевозки. Дело в том, что на практике различают экспедиторский бизнес и операторский. То есть экспедитор осуществляет экспедиторскую деятельность, а оператор выступает как организатор мультимодальной перевозки. Однако российское законодательство не различает этих двух дефиниций. Если понятие

экспедитора и экспедиторской деятельности определено в законе, то закон о прямой смешанной (мультимодальной) перевозке не принят. Поэтому рассматривая российскую доктрину касательно квалификации договора мультимодальной перевозки обратимся к правовой характеристике договора транспортной экспедиции, как, во-первых, более регламентированного на законодательном уровне, во-вторых, более разработанного на доктринальном уровне, и, в-третьих, являющегося, на наш взгляд, первой начальной ступенью в зарождении более объемных мультимодальных отношений.

Так, согласно статье 801 ГК РФ, договор транспортной экспедиции определяется как обязанность одной стороны (экспедитора) выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой груза, которые клиент обязан оплатить, а также выплатить экспедитору его вознаграждение. Экспедитор может действовать как от имени клиента, так и от своего имени, а спектр оказываемых им услуг определяется в договоре. Необходимым условием является то, что данные услуги должны быть связаны с перевозочной деятельностью.Услуги можно подразделить на основные – это непосредственно перевозка груза по маршруту, определяемому экспедитором или клиентом, и дополнительные – это такие, связанные с перевозкой операции, как оформление таможенных формальностей, стивидорные услуги, проверка количества и состояния груза, хранение груза т.д. В соответствии с пунктом 3 статьи 801 ГК РФ принят специальный Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (далее – Закон о транспортно-экспедиционной деятельности), нормы которого имеют приоритет перед соглашением сторон.

В российском гражданском законодательстве договор о транспортно-экспедиционной деятельности является самостоятельным видом договора, хотя, как и в случае мультимодальной перевозки, представляет собой сочетание элементов различных видов обязательств: перевозки, поручения, комиссии, агентского, хранения и т.д. Тем не менее, обязательство о транспортно-экспедиционной деятельности гораздо шире приведенных

примеров договоров и не укладывается в рамки только перевозки или комиссии, поэтому и имеет вполне самостоятельный характер.

Изначально деятельность экспедиторов выражалась в форме посреднических услуг в области транспорта, однако, со временем все серьезнее проявляется стремление экспедиторов, с одной стороны, расширить сферу оказываемых услуг, а с другой, диверсифицировать спектр своих услуг и стабилизировать свое положение на рынке путем расширения видов деятельности и перераспределения финансовых потоков за счет получения доходов от другой деятельности.

Аналогично действовали и перевозчики, расширяя свою деятельность за счет оказания дополнительных услуг. Экспедирование разрастается и конкурирует с перевозочной деятельностью. Так, обязательства по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузовладельцев могут осуществляться перевозчиком груза на основании договора перевозки (пункт 2 статьи 801 ГК). В этом случае договор перевозки содержит в себе элементы договора транспортной экспедиции, т.е. приобретает черты смешанного договора. Поэтому при нарушении перевозчиком обязательств по транспортно-экспедиционному обслуживанию он несет ответственность согласно Закону о транспортно-экспедиционной деятельности.

В настоящее время экспедирование находится на этапе преобразования. По существу, экспедиторы всех размеров проходят период роста, поглощений, объединений и стратегических союзов. Экспедиторы вынуждены отказываться от предоставления только традиционных услуг и брать на себя большую роль в логистических операциях в осуществлении смешанного сообщения. Сейчас это относится преимущественно к крупным экспедиторам, многие из которых постепенно внедряются в информационно-логистическое управление, транспорт, хранение, консультирование и т.д. Серьезным импульсом для такого перехода служит конкуренция со стороны перевозчиков, отправителей, то есть как внутриотраслевая, так и межотраслевая конкуренция. Таким образом, постепенно экспедиторы,

увеличивая набор предоставляемых услуг, перерастают в операторов мультимодальной перевозки. Можно утверждать, что традиционное экспедирование не имеет будущего, так как потребности рынка транспортных услуг требуют управления всей цепочкой пути. Однако то, что экспедирование является ядром, первой ступенью развития глобального операторского бизнеса, – это несомненно.

Договор о транспортно-экспедиционной деятельности является консенсуальным, двусторонним, взаимным и возмездным. Понятие консенсуальности договора транспортной экспедиции заложено в статье 781 ГК РФ и выражается в том, что экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. При этом в законе факт возникновения правоотношений транспортной экспедиции никак не связан с передачей вещи, что является необходимым признаком реального договора. Следовательно, обязательства транспортной экспедиции возникают в момент достижения сторонами соглашения об оказании транспортно-экспедиционных услуг и подписания договора. По мнению В. В. Витрянского экспедиционные услуги возникают из факта подписания соглашения независимо от того выполняет ли экспедитор данные услуги своими силами или с привлечением третьих лиц. Более того, консенсуальный характер договора транспортной экспедиции сохраняется и в том случае, когда экспедитор выполняет экспедиционные услуги «с вверенным ему грузом», поскольку получение груза экспедитором от клиента представляет собой исполнение обязательств по договору транспортной экспедиции, а значит эти обязательства возникают с момента подписания данного договора[263].

Сегодня экспедиторы выполняют как посреднические, так и организационные функции. Причем, чем крупнее экспедитор, тем явнее проявляется его организационная деятельность. С дальнейшим укрупнением

[263]ВитрянскийВ. В. Договорыотранспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. - М.: Статут, 2003. - С. 46-47.

бизнеса экспедитора, он, в конце концов, утрачивает свою исключительно экспедиторскую сущность, перерастает в ранг оператора мультимодальной перевозки, а спектр экспедиторских услуг поглощается операторским бизнесом. Поэтому с учетом того, что современный экспедитор, даже если он является классическим мелким экспедитором, обслуживающим узкую нишу в одном направлении деятельности, его личное участие в исполнении договора или выполнение представительских функций все равно будут связаны с организационной деятельностью. В связи с чем, договор будет иметь исключительно консенсуальный характер.

Договор транспортной экспедиции может иметь черты обязательств по поручению, комиссии, агентированию, оказанию услуг, перевозке.

Так, договор транспортной экспедиции будет близок к договору поручения, в случае, если экспедитор выступает во взаимоотношениях с клиентом от его имени и за его счет. Например, это может быть выполнение таможенных формальностей, страхование груза и т.д. В. В. Витрянский определил главный момент соотношения договора транспортной экспедиции и договора поручения в том, что договор транспортной экспедиции в некоторых случаях может включать в себя отдельные элементы обязательства, вытекающего из договора поручения. Но не более того[264].

Договор транспортной экспедиции может иметь сходство с договором комиссии, если экспедитор действует от своего имени, а не от имени клиента.

Данный договор будет иметь вид договора комиссии, в частности, в следующих случаях: а) фрахтование судов, аренда самолетов; б) заключение стивидорных и тальманских контрактов; в) аренда и субаренда терминалов, причалов, подъездных путей, контейнеров, трейлеров; г) оформление поручений на выполнение транспортно-экспедиторских услуг и работ с грузами (например, перемаркировка, ремонт тары, перегрузка и т.д.). Исполнение экспедиторского поручения на основе договора комиссии

[264]Витрянский В. В.Договорыотранспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 66.

предоставляет экспедитору определенную хозяйственную самостоятельность. Клиент же, в свою очередь, может распределить свои транспортно-логистические операции между несколькими экспедиторами[265].

Основное различие договора транспортной экспедиции с договором комиссии заключается в цели договора. Так, целью договора транспортной экспедиции является обеспечение перевозки груза, а целью договора комиссии – заключение сделки с третьими лицами и представление интересов комитента в этих сделках. По договору комиссии комиссионер, заключая сделки с третьими лицами, во всех случаях действует от своего имени и приобретает права и обязанности, вытекающие из этих сделок для себя; экспедитор же, вступая в сделки с третьими лицами, может действовать как от своего имени, так и от имени клиента и по доверенности последнего. В первом случае экспедитор приобретает права и обязанности по заключенным сделкам для себя, а во втором - управомоченным и обязанным лицом по указанным сделкам становится непосредственно клиент. При этом действия экспедитора по заключению сделок от своего имени, но в интересах клиента, имеют сходство с договором комиссии, но представляют собой лишь один из возможных вариантов действий экспедитора, исполнение которых не исчерпывают предмета договора транспортной экспедиции[266].

Оформление договора экспедиции по модели агентского договора одновременно дает экспедитору возможность расширить рамки своей предпринимательской инициативы, заключать договоры не только от имени клиента, но и от своего имени, а также совершать в интересах клиента как юридические, так и фактические действия. Особенностью агентского договора является возможность, предоставленная законом, определить границы региона обслуживания и исключительное положение агента (ст. 1007 ГК РФ). Так, например, очень часто судовладельцы предпочитают

[265] Метелева Ю. А. Товарный оборот. Право. Практика. Тенденции регулирования. - М.: Юриспруденция, 2008. - С. 131.
[266] Витрянский В. В.Договорыотранспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 72.

назначать эксклюзивных судовых агентов в наиболее часто заходимых портах определенного региона плавания, которые осуществляют индивидуальное или приоритетное обслуживание судозаходов данного судовладельца. Поэтому к заключению агентского договора экспедитор прибегает, когда-либо ему самому, либо его клиенту требуется обеспечить определенный уровень эксклюзивного предпринимательского взаимодействия.

Хранение груза также является одной из обязанностей экспедитора. И здесь возможны два варианта рассмотрения обязательств по хранению. Первый вариант, когда обязательство по хранению входит в состав экспедиционного обязательства. В данном случае, даже если обязательства по хранению груза специально не оговорены в договоре транспортной экспедиции, будет подразумеваться, что экспедитор обязан осуществить хранение груза в рамках традиционного набора экспедиторских услуг: прием груза, погрузка на транспортное средство, перегрузка, перевалка, доставка груза в пункт назначения, выгрузка и выдача его получателю и при всем этом, обеспечить сохранность груза. Второй вариант, – это когда обязательство по хранению груза включено в текст договора. В этом случае договор транспортной экспедиции имеет вид договора складского хранения, как самостоятельного обязательства, а договор будет носить характер смешанного договора.

Договор транспортной экспедиции также будет включать в себя обязательства по перевозке. В данном случае экспедиторы делятся на две категории. Первая категория – экспедиторы, не владеющие транспортными средствами, которые должны от своего имени заключить договоры с фактическими перевозчиками о доставке груза, переданного клиентом. Вторая категория – экспедиторы, владеющие транспортными средствами, и оказывающие услуги по перевозке в рамках договора транспортной экспедиции. Здесь экспедитор выступает в качестве фактического перевозчика. Однако независимо от того, фактическим или номинальным

перевозчиком является экспедитор, его ответственность перед клиентом такая же, как у перевозчика (пункт 2 статьи 6 Закона о транспортно-экспедиционной деятельности). Поэтому на него распространяются правила главы 40 ГК РФ, а также соответствующие положения транспортных уставов и кодексов, а договор также следует квалифицировать как смешанный.

Таким образом, договоры перевозки и транспортной экспедиции в любом случае являются «самостоятельными однопорядковыми обязательствами»[267]. В случае, когда в договор транспортной экспедиции включаются дополнительные обязательства, такой договор следует считать смешанным и к отношениям сторон применять элементы обязательств, содержащихся в смешанном договоре.

Специфика отношений транспортной экспедиции состоит в том, что экспедитор, привлекая третьих лиц для исполнения своих обязанностей (или их части) по договору транспортной экспедиции, выступает в качестве посредника. Это подтверждается статьей 4 закона «О транспортно-экспедиторской деятельности» при приемке груза экспедитор обязан выдать клиенту экспедиторский документ, а также представить клиенту оригиналы договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции только от имени клиента на основании выданной им доверенности. Таким образом, данное положение подтверждает, что экспедитор при выполнении своих обязанностей по договору транспортной экспедиции не является свободным, он обязан согласовать со своим клиентом каждое свое действие, действовать в рамках выданной ему доверенности и не отступать от предоставленных ему полномочий. В отличие от экспедитора, оператор мультимодальной перевозки более свободен при исполнении своих обязательств по договору. Оператор вправе самостоятельно выбрать маршрут следования, а если в договоре не согласован выбор транспортных средств, участвующих в перевозке, вправе

[267] Морозов С. Ю. К вопросу о соотношении договоров транспортной экспедиции и перевозки грузов // Транспортное право. № 2. 2003. С. 20.

сделать это самостоятельно. Более того, вступая в договорные отношения с третьими лицами, оператор выполняет функции грузовладельца, поэтому действует без доверенности и самостоятельно заключает договоры с перевозчиками и субподрядчиками.

Учитывая, что обязательства экспедитора перед заказчиком заключаются именно в организации доставки грузов (а не оказании только транспортных услуг), документальное оформление экспедиторских услуг осуществляется не в виде акта выполненных работ, а в виде отчета экспедитора с приложением к нему оригиналов договоров с перевозчиками, заключенных от имени клиента (п.4 статьи 4 «О транспортно-экспедиторской деятельности») и обоснованием понесенных расходов.Договоры, заключенные с перевозчиками от имени экспедитора, прилагаются к отчету потому, что в соответствии с п.2 ст.5 закона «О транспортно-экспедиторской деятельности» клиент обязуется не оплачивать, а именно возмещать экспедитору понесенные последним расходы. Оператор находится в абсолютно иной позиции, поскольку документальное оформление мультимодальной перевозки осуществляется одним транспортным документом (коносамент или товарно-транспортная накладная). Это означает, что оператор, определяя стоимость своих услуг по договору мультимодальной перевозки, не обязан давать расшифровку этой стоимости. Его задачей является организовать перевозку таким образом, чтобы указанной в договоре перевозки суммы было достаточно для покрытия расходов оператора и на выплату ему вознаграждения. Если же суммы по договору будет недостаточно для покрытия всех расходов или выплату вознаграждения оператору, это не является основанием для обращения к клиенту за увеличением цены по договору. В данном случае это будет убыток оператора.

На практике возникает достаточное количество ситуаций, когда при смешении выполняемых услуг, их регулирование не укладывается только в рамки договора транспортной экспедиции и договорное регулирование

принимает смешанный характер, когда услуги, объединенные единым производственным процессом, регулируются разными нормами права. Сфера транспортного организационного бизнеса, когда фактические исполнители услуг зачастую настолько удалены от непосредственного потребителя, в связи с наличием горизонтальной или вертикальной системы развитого посредничества (оператор нанимает морских агентов, морские агенты нанимают стивидоров и т.д.), что эти обязательства не укладываются уже в рамки экспедиторства. И здесь полноценной заменой выступает договор мультимодальной перевозки.

Глава 4. Правовые последствия неисполнения или ненадлежащего исполнения договорапрямой смешанной перевозки грузов

4.1. Ответственность оператора прямой смешанной перевозки грузов.

Ответственностьоператора 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. Разработка положений об ответственности имеет важное значение для участников мультимодальной перевозки, поскольку создает надлежащие правовые инструменты для эффективного удовлетворения интересов всех сторон.

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: a) указанное в договоре смешанной перевозки место, в котором груз принимается оператором смешанной перевозки в свое ведение, находится в одном из Договаривающихся государств; или b) указанное в договоре смешанной перевозки место доставки груза оператором смешанной перевозки находится в одном из Договаривающихся государств. Если заключен договор смешанной перевозки, который в соответствии со статьей 2 подпадает под действие настоящей Конвенции, положения настоящей Конвенции имеют обязательную силу для такого договора. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает право грузоотправителя выбирать между смешанной перевозкой и перевозкой, осуществляемой на отдельных этапах различными видами транспорта (ст. 3 Конвенции ООН 1980 г.).

Ответственность оператора мультимодальной перевозки (ОМП) за утрату или повреждение груза, а также задержки в доставке основывается на принципе «презумпции вины». Это означает, что ОМПнесет 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 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[268].

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

[268]Kirchhof, G. Multimodal transport rules / G. Kirchhof. - Kluwer law international, 2007. –P. 92.

высокий предел ответственности оператора за такую утрату или повреждение(ст. 19Конвенции ООН1980г.). Этот подход, известен как «модифицированная сетевая ответственность».

Период ответственности оператора охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза. ОМП также несет ответственности за действия и упущения своих служащий или агентовили любое другое лицо, услугами которого он пользуется для исполнения договора(ст. 15Конвенции 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. Если,однако, международная смешанная перевозка не включает в соответствии с договором перевозку груза морем или по внутренним водным путям, ответственность ОМП ограничивается суммой, не превышающей 8,33 расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза(идентичной CMR)(п.п. 1; 3 ст. 18 Конвенции ООН 1980 г.).

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, чтоон 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, повреждениями 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, ОМПдолжен доказать, что проявил должную заботливость(duediligence) при приготовлении судна к плаванию в начале пути (п. 5.4 Правил).

Таким образом, согласно пункт 5.4 Правил ответственности оператора совпадает с ответственностью морского перевозчика по правилам Гаага-Висби.

Аналогично Конвенции ООН 1980 г., период ответственности оператора включает в себя период времени, когда он принял товар в свое распоряжение до момента доставки. Под доставкой, согласно п. 2.8 Правил, понимается:

(a) передача груза грузополучателю, или

(b) доставка груза в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором мультимодальной перевозки или с законом или торговым обычаем,применимыми в месте доставки, или

(c) передача груза властям или третьим лицам, которым, в силу закона или правил, применимых в месте доставки, груз должен быть передан.

Кроме того, ОМП также несет ответственности за действия и упущения его служащих, агентов или любое другое лицо, услугами которого он пользуется для исполнения договора (п. 4.2 Правил).

Сумма ограничения ответственности ОМП, установленная Правилами в случае потери или повреждения груза, явно ниже, чем установлено в Конвенции ООН 1980 г.Данная сумма ограничения ответственности основывается на лимитах ответственности перевозчика установленных Правилами Гаага-Висби, Протокол 1979 г. Таким образом, согласно п. 6.1 Правил, если только характер и стоимость груза не были объявлены отправителем и включены в документ мультимодальной перевозки, ОМП несетответственность за любую потерю или повреждение груза всумме, 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 в себя перевозку морским или внутренневодным транспортом. В таком случае ответственность оператора ограничивается суммой, не превышающей 8.33SDR за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза (п. 6.3 Правил).

Аналогично Конвенции ООН 1980 г., конкретные положения об ограничении ответственности оператора применяются в случае локализованного ущерба. В соответствии с п. 6.4 Правил, в тех случаях, когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе мультимодальной перевозки, в отношении которого подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального права предусматривает более высокий предел ответственности, предел ответственности оператора смешанной перевозки за такую утрату или повреждение определяется в соответствии с положениями такой конвенции или императивной нормой национального права.

Ответственность оператора за задержку в доставке груза или косвенные убытки, или ущерб ограничивается суммой, не превышающей в эквиваленте суммы фрахта, предусмотренного договором перевозки (п. 6.5 Правил).

Правила также устанавливают, что ОМП не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке 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).

С учетом того, что Конвенция ООН 1980 года не вступила в силу, то существует иной сложившийся порядок регулирования ответственности оператора на основании мультимодальных коносаментов.

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, приусловии, если грузоотправителем не было сделано заявление о характере и стоимости груза, и это заявление было принято оператором до того, как эти грузы были приняты им на ответственность, или, если ставка "ад валерем" не была оплачена, и эта стоимость не была заявлена в этом коносаменте оператором. В этом случае заявленная стоимость должна составлять предел ответственности оператора»[269]. То же самое ограничение ответственности предусматривается и в МУЛЬТИДОК-95. Это означает, что 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.

[269] http://www.far-aerf.ru/fiata/exp_docs.htm

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 мудьтимодального 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, единых унифицированных норм касательно ответственности оператора.

Оператор заключает договор мультимодальной перевозки груза с грузоотправителем от своего имени как принципал, независимо от того является он непосредственным перевозчиком или посредником. 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. Оператор также будет иметь право регресса к непосредственному причинителю вреда – фактическому перевозчику. Однако, если не удастся установить точное время и место причинения вреда, будет действовать договор мультимодальной перевозки и ответственность оператора будет определяться в целом по договору (мультимодальному коносаменту), согласно которому оператор принимает на себя ответственность за осуществление мультимодальной перевозки груза, а также несет ответственность за утрату или повреждение груза и за просрочку в его доставке на протяжении всей мультимодальной перевозки.

Такимобразом, донастоящеговремениотсутствуетединообразныйправовойрежим, регулирующиймультимодальныеперевозки. Конвенция ООН 1980

годаневступила в силу,Правиланеимеютсилызакона.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. С учетом того, что новая конвенция вызвала много споров и нареканий, государства не спешат отказаться от привычного им режима морской перевозки, поэтому вступление Роттердамских правил в силу не представляется вероятным в ближайшей перспективе.

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), региональные

соглашения(Андское Сообщество[270], МЕРКОСУР[271], латиноамериканская ассоциация интеграции и АСЕАН[272]) и договорные соглашения. Иными словами, нормы ответственности для мультимодальных грузовых перевозок являются фрагментированными и сложными, что делает практически непредсказуемым для транспортных операторов оценку своих рисков.

Сетевая система ответственности, используемая в международной перевозке грузов, является традиционной. Эта система имеет две важные особенности: сегментное распределение ответственности и множественность применяемых правовых режимов[273].

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, как правило, 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.

---

[270] Андское сообщество - история создания Андское сообщество (группа, пакт; "Andean Group" или "Andean Common Market") создано 26 мая 1965 года на основе Картахенского соглашения в составе Боливии, Колумбии, Перу, Чили (вышла из группы в 1976 году) и Эквадора.

[271] Mercosur или Mercosul (Southern Common Market) — общий рынок стран Южной Америки, экономическое и политическое соглашение между Аргентиной, Бразилией, Уругваем, Парагваем, и Венесуэлой. URL:

[272] Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) (англ. AssociationofSouthEastAsianNations) — политическая, экономическая и культурная региональная межправительственная организация стран, расположенных в Юго-Восточной Азии.

[273] Kirchhof, G.-P. - 98.

Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза будет регулироваться в соответствии с международными Конвенциями или национальным законодательством, касательно конкретного вида транспорта. Каждый раз, когда грузы передаются с одного вида транспорта на другой, они переходят изпод одного режима ответственности под другой. В этом случае грузополучатель будет иметь право требовать возмещение ущерба, вызванного утратой или повреждением груза во время пути, в соответствии с тем режимом ответственности, который будет применяться для отдельного вида транспорта, при перевозке которым причинен ущерб. Причем количество применяемых режимов в одной комбинированной перевозке будет равно количеству договоров перевозки, заключенных грузоотправителем. Более того, ответственность перевозчика будет ограничена в соответствии с положениями Конвенции, регулирующей вид транспорта, на котором произошли утрата или повреждение груза. Таким образом, грузовладелец при перевозке груза несколькими видами транспорта никогда не знает точно, какую сумму возмещения он имеет право требовать от перевозчика в случае утраты или повреждении груза во время перевозки.

Например, морской перевозчик обеспечен правами и иммунитетами в гораздо более широких масштабах, чем железнодорожные, автомобильные или воздушные перевозчики. В тоже время, возмещение за причинение ущерба во время морской перевозки грузовладелец получит в большем размере, чем, если бы грузы перевозились на автомобильном, авиа или железнодорожном транспорте. Кроме того, внутреннее транспортное законодательство различных стран также может отличаться от положений Конвенций и размер возмещения за причиненный во время перевозки внутри страны ущерб будет зависеть от законодательства страны, где осуществлялась перевозка.

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 законодательного акта стало бы предпочтительным, простым и эффективным способом решения проблемы, в том числе и с точки зрения установления единого режима ответственности, действующего на глобальном уровне.

4.2 Условия (пределы) применения ответственности оператора международной прямой смешанной перевозки грузов на основании унимодальных транспортных конвенций.

Основной причиной сложности в применении ответственности при мультимодальных перевозках является то, что перевозчики, в общем-то, в основном, хорошо знакомы с режимом ответственности, действующем на их собственном транспорте. Иначе говоря, отсутствует диалог между различными транспортными режимами, что нередко приводит к конфликтам транспортныхконвенций.

1. КДПГ/CMR

Положения Правил КДПГ/CMR являются унифицированными и обязательными к применению. Это означает, что если область применения Конвенции охватывает определенную перевозку или ее часть, договаривающиеся стороны не могут ссылаться на договорные условия, которые отличаются от Правил КДПГ/CMR. Поэтому очень важно установить точные рамки применения Конвенции еще и потому, что она потенциально оказывает огромное влияние на ответственность перевозчика.

В этой связи следует отметить, что синхронизация КДПГ/CMR с другими конвенциями в рамках мультимодальных перевозок в основном осуществляется на основе национального законодательства или судебных решений. Без особых разночтений такая синхронизация возможна с Варшавскими, Монреальскими и Гамбургскими правилами, поскольку в данных Правилах четко определены условия их применения в рамках мультимодальной перевозки[274]. Так, например, в Варшавской и в Монреальской Конвенциях ясно сказано, что в случае мультимодальной перевозки, выполняемой частично по воздуху и частично каким-либо иным видом транспорта, положения указанных Конвенций применяются лишь к

[274]Clarke, M. A conflict of conventions: the UNCITRAL/CMR draft transport instrument on your doorstep / M. Clarke. // In journal of international maritime law. - 2003. - P. 28.

воздушной перевозке. Поэтому, что касается сочетания воздушной и автомобильной перевозок, Правила КДПГ/CMR в любом случае будут применяться к дорожному сегменту перевозки.

В Гамбургских правилах еще яснее определена позиция в отношении мультимодальной перевозки. Так, согласно пункту 6 статьи 1 Правил договор, который охватывает перевозку морем, а также перевозку каким-либо другим способом, считается договором морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.

Если интерпретировать фразу «договор дорожной перевозки грузов» в смысле включения международного автомобильного сегмента в мультимодальный договор, это привело бы к большему единообразию в области правового толкования. Особенно, с учетом того, что другие конвенции, такие как КОТИФ-ЦИМ и КПГВ/CMNI, содержат правила, которые в значительной степени совпадают с КДПГ/CMR. Поэтому гармонизация КДПГ/CMR и Варшавских, Монреальских, Гамбургских Правил также может повлиять на унифицированное толкование железнодорожного и внутриводного транспортных режимов.

Проблематику применения норм КДПГ/CMR об ответственности при регулировании дорожных перевозок, осуществляемых в составе международных мультимодальных перевозок, рассмотрим на примере двух судебных решений, абсолютно поразному интерпретирующих положения КДПГ/CMR.

Первый спор по делу о перевозке груза из Каира в Гелен. Вскоре после отъезда из Каира водитель трейлера, на котором перевозился груз, выполнил неверный маневр, в результате которого трейлер перевернулся и затонул в песках вдоль дороги. Затем оборвалась лебедка, с помощью которой пытались вытянуть трейлер с грузом на дорогу, и трейлер упал снова, в результате чего грузу был нанесен серьезный ущерб. После этого инцидента поврежденный груз был погружен на судно «SalahLabiad» в

Александрии и отправлен в Антверпен, где его погрузили на грузовик и перевезли в Гелен.

Суд применил Правила КДПГ/CMR об ответственности в отношении инцидента в Египте и,разъясняя статью 2 КДПГ/CMR,действовал «от противного». Суд определил, что согласно статье 2 КДПГ/CMR, если в течение выполнения мультимодальной перевозки груз был перегружен из трейлера на морское судно, КДПГ/CMR не применяется лишь к морской составляющей пути, что не ограничивает применение Правил к дорожной составляющей. Суд был осведомлен, что договор не был договором исключительно дорожной перевозки от начала и до конца и сделал вывод, что это договор международной мультимодальной перевозки, в котором место получения и место доставки груза находились в двух разных странах. Поскольку международный мультимодальной договор, частью которого была автомобильная перевозка, соответствует требованиям статьи 1 КДПГ/CMR, то Правила применяются,по крайней мере, к дорожной перевозке. Поэтому, если даже Правила КДПГ/CMR не применимы для всех звеньев транспортной цепи, то было бы неоправданным и чрезмерным ограничить их применение для дорожной составляющей. По мнению суда, интерпретация и толкование Конвенции иным образом, противоречило бы намерениям Конвенции в создании единого автотранспортного режима. Суд установил, что в соответствии с положениями статьи 1 КДПГ/CMR Правила применяются при регулировании перевозки автомобильным транспортом, которая явилась частью международной мультимодальной перевозки[275]. Поэтому перевозчик будет нести ответственность за повреждение груза на основании КДПГ/CMR.

По второму спору суд пришел к аналогичному выводу в отношении перевозки груза из Гамерен (Gameren), Нидерланды, в нескольких направлениях в Италии. В этом случае суд решил, что поскольку перевозка началась с автомобильной перевозки в одной стране и закончилась

[275] Van Beelen. - P. 43.

автомобильной перевозкой в другой стране, Правила КДПГ/CMR подлежат применению. Железнодорожная составляющая перевозки между первым и последним этапами дорожной перевозки никак не влияет на применимость КДПГ/CMR к дорожной составляющей пути. Если бы груз перевозился по железной дороге без перегрузки, в трейлере, то основываясь на положениях статьи 2 Правила КДПГ/CMR применялись бы ко всей мультимодальной перевозке, включая железнодорожную составляющую. В случае перегрузки груза с автомобильного транспорта на железнодорожный, Правила КДПГ/CMR применяются лишь к дорожным этапам пути. Нет необходимости доказывать применение КДПГ/CMR к дорожной перевозке, которая одновременно является международной, посредством статьи 1 КДПГ/CMR, так как, пока место принятия груза и место, предусмотренное для сдачи груза, указанные в договоре, находятся на территории двух различных стран, КДПГ/CMR будет применяться к любой дорожной перевозке[276].

С одной стороны, данное решение слишком расширяет сферу применения КДПГ/CMR в том смысле, что позволяет применять положения Конвенции к внутренней дорожной перевозке, являющейся частью мультимодальной перевозки. Хотя с другой стороны, возможно, в перспективе положения КДПГ/CMR будут распространяться на все автомобильные перевозки в рамках мультимодального договора.

Применение Правил КДПГ/CMR к внутренней дорожной перевозке также может привести к ряду проблем для мультимодального оператора. Так, если оператор нанимает субперевозчика для осуществления дорожной перевозки внутри страны, то такой перевозчик будет руководствоваться внутренним законодательством страны, тогда как договор между оператором и клиентом будет базироваться на международном праве. Оператор будет ответственен за груз на основании КДПГ/CMR, так как субперевозчик может сослаться на более низкий уровень ограничения ответственности

[276]Van Beelen. - P. 44.

перевозчика, если таковой предусмотрен в национальном законодательстве, а оператор, возможно, не сможет полностью возместить свой ущерб. Но как бы то ни было, мультимодальный оператор вправе защитить себя в подобных ситуациях, включив в договор перевозки с субперевозчиком правовое регулирование на основании КДПГ/CMR.

Еще одно показательное судебное дело QuantumCorporationLtdv. PlaneTruckingLtdandAirFranceрассматривалосьвАнглийскомапелляционномсу девмарте 2002 года (EnglishCourtofAppeal: Aldous, ManceandLathamLJJ: March 2002).[277]

В сентябре 1998 года Air France обратилось в суд с иском против Quantum Corporation касательно авианакладной, выпущенной для оформления перевозки из Сингапура в Дублин жестких дисков по объявленной стоимости $1,5 млн. долларов. Перевозка предполагалась по маршруту из Сингапура в Париж самолетом, а затем из Парижа в Дублин автомобильным транспортом. Маршрут был зафиксирован в авианакладной. Стороны и ранее осуществляли аналогичные перевозки большого количества однотипного груза по данному маршруту.

Дорожная перевозка была выполнена регулярным субподрядчиком Air France, Plane Trucking. В то время, когда груз был в Великобритании, в ведении компании Plane Trucking, он был украден ее же сотрудниками. Компания Plane Trucking признала ответственность за кражу, но на момент рассмотрения дела была уже на стадии ликвидации. Страховщики Plane Trucking стремились избежать ответственности, связанной с возмещением вреда.

С учетом того, что компания Air France признала свою ответственность, она обратилась с заявлением об ограничении ответственности на сумму 19 SDR за килограмм веса утраченного груза, в соответствии с Генеральными условиями воздушной перевозки грузов

[277]Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd and Air France[2001] 2 Lloyd's rep.133. URL.: http://archive.onlinedmc.co.uk/quantum_v__air_france_cofa.htm

компании Air France (далее Условия). Air France утверждала, что Условия были включены в договор перевозки посредством ссылки на них в авианакладной. Согласно статьи 11.7 Условий ответственность Air France ограничивается суммой 19 SDR за килограмм[278]. В отличие от Варшавской Конвенции, Условия не лишают Air France права обратиться к ограничению ответственности за килограмм веса в случае утраты груза в результате действия или бездействия перевозчика, его служащих или агентов, совершенных с намерением причинить вред или с сознанием того, что в результате их действий может быть причинен вред.

Истец утверждал, что ответственность AirFrance в отношении перевозки по маршруту Париж - Дублин подпадает под действие Конвенции КДПГ/CMR. Согласно статье 1 Конвенции: «Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции». Франция является участницей Конвенции КДПГ/CMR.

В соответствии с подпунктом d пункта 1 статьи 6 КДПГ/CMR накладная должна содержать сведения о месте и дате принятия груза к перевозке и месте его доставки. В соответствии со статьей 23 КДПГ/CMR, перевозчик вправе ограничить свою ответственность 8.33 SDR за килограмм утраченного или поврежденного груза (данный предел ответственности перевозчика установлен Протоколом к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1978 г.). Однако согласно статьи 29 КДПГ/CMR перевозчик не вправе воспользоваться пределом ответственности, изложенном в статье 23, если ущерб был вызван его злоумышленным поступком или виной агентов перевозчика или других

[278]Air France General Conditions of Carriage by Air for Cargo[Электронныйресурс] // URL: http://www.afklm.com/cargo/portalb2b/documents/10180/35332/CGT+v5+anglais+03062010.pdf/38c30289-1941-450e-aa2b-e6f4212535df

лиц, к услугам которых перевозчик прибегает для выполнения перевозки, в момент выполнения этими агентами или другими лицами возложенных на них обязанностей.

Суд определил, что для разрешения данного дела, прежде всего, следует ответить на вопрос, что представляет собой "договор дорожной перевозки грузов" в значении статьи 1 КДПГ/CMR. Суд признал, что, хотя Air France и осуществила перевозку из Парижа в Дублин автомобильным транспортом путем привлечения субподрядчика, такой вид перевозки не был предусмотрен договором, а значит, у Air France по договору не возникло обязательство осуществить перевозку груза не свойственным ей видом транспорта. Следовательно, Air France вполне могла бы продолжить перевозку из Парижа в Дублин также воздушным транспортом. Однако в содержании авианакладной определено, что груз перевозится на двух видах транспорта: сначала воздушным, затем автомобильным транспортом, если Air France не решит осуществить замену этих видов транспорта.

У суда возникло два вопроса:

1. в какой степени применение КДПГ/CMR зависит от обязанности перевозчика осуществить дорожную перевозку, которую перевозчик возложил сам на себя по договору (и никакими иными видами транспорта). Это зависит от юридической трактовки фразы "договор дорожной перевозки грузов";

2. может ли договор быть заключен как для перевозки грузов автомобильным транспортом, согласно статье 1 КДПГ/CMR, так и для перевозки некоторыми другими видами транспорта, на которые КДПГ/CMR не распространяется?

Что касается первого вопроса, суд определил четыре возможности, каждая из которых может быть применена к международной дорожной перевозке:

а) перевозчик может оговорить безоговорочную перевозку автомобильным транспортом;

b) перевозчик может оговорить общую или ограниченную возможность выбора транспортных средств для перевозки на всем пути следования или его части;

c) перевозчик может оставить открытой опцию транспортных средств для предстоящей перевозки, но указать, что-либо полностью, либо в определенной части перевозка будет осуществляться автомобильным транспортом;

d) перевозчик может обязаться осуществить перевозку различными транспортными средствами, но зарезервировать за собой общую или ограниченную возможность перевозки автомобильным транспортом.

С одной стороны, вариант (a) находится в пределах действия статьи 1 КДПГ/CMR. Если ограничить применение статьи 1 в варианте (a), это будет означать, что было бы разумно сократить различие между вариантами, когда Конвенция будет применяться и теми вариантами, когда она не будет применяться. Однако нельзя сказать, что статья 1 КДПГ/CMR имеет вполне удовлетворительное толкование. Многие, если не большинство, договоров перевозки содержат опционы транспортных средств в качестве альтернативных моделей исполнения перевозки. По варианту (b) договор заключается для исполнения перевозки на опционе, и опцион активен до тех пор, пока перевозчик не изберет нужный для данной перевозки вид транспорта (что в нашем случае он не сделал). Простое включение опциона в договор не может быть решающим фактором для применения КДПГ/CMR. В варианте (c) в договоре содержится не обязанность, а лишь разрешение перевозчику осуществить перевозку или ее часть автомобильным транспортом. Такая формулировка дает возможность для рассмотрения договора перевозки в качестве договора дорожной перевозки. И, наконец, существует вариант (d). На первый взгляд, сложно определить какие-либо ясные различия между (d) и предыдущими вариантами. Если они все находятся в пределах действия КДПГ/CMR, то и вариант (d) также следует

квалифицировать в рамках КДПГ/CMR. Суд постановил, что в рассматриваемый им инцидент подпадает под описание варианта (б).

Доводы Air France составили, по мнению суда, утверждение о том, что применение КДПГ/CMR зависит от условий, предусмотренных в договоре на момент его вступления в силу, и не имеет значения как фактически был исполнен договор. Суд же полагается на альтернативный подход, согласно которому применение КДПГ/CMR зависит от фактического исполнения договора международной дорожной перевозки грузов.Суд также отклонил довод Air France о том, что КДПГ/CMR распространяется только на договор, предусматривающий дорожную перевозку от начала до конца и на дорожный элемент договора международной перевозки, который также предусматривает перевозку посредством других транспортных средств, отличных от дорожных.

Мнение суда совпадает с требованиями статьи 1 КДПГ/CMR в том, что место получения и место, предназначенное для доставки груза, должны находиться в двух разных государствах, как это и указано в договоре. Данное положение следует рассматривать, как указание на то, что перевозчик действует в качестве международного автомобильного перевозчика. В этом же ключе суд полагает, что другие положения Конвенции КДПГ/CMR, касающиеся, например, выдачи накладной и ее подписания отправителем и перевозчиком, не должны обязательно рассматриваться как ориентир для правильного толкования сферы действия Конвенции КДПГ/CMR в соответствии со статьей 1. Это положение может толковаться так, что в рамках КДПГ/CMR Air France может быть либо отправителем, либо действовать от имени отправителя, и являться стороной, заключившей договор перевозки. В связи с этим, суд пришел к выводу: "понятно, что положения статей [Конвенции] должны быть ориентированы на ключевые или наиболее типичные ситуации. Но это не обязательно означает, что применение Конвенции должно быть ограничено для иных ситуаций".

Таким образом, суд пришел к заключению, что согласно положениям статьи 1 Правила КДПГ/CMR применяются для регулирования международной автомобильной перевозки в рамках договора мультимодальной перевозки, предусматривающей участие двух и более видов транспортных средств. Аналогичные выводы были сделаны судами в Бельгии, Нидерландах и в Германии касательно применения КДПГ/CMR в каждом из четырех случаев (a), (b), (c) и (d), указанных выше[279].

Положения статьи 2 КДПГ/CMR обеспечивают получателя или отправителя груза несколькими преимуществами. Одним из преимуществ является то, что путем расширения сферы применения Конвенции статья 2 КДПГ/CMR лишает перевозчика возможности в договорном порядке освободить себя от ответственности, возложенной на него в силу статьи 17 КДПГ/CMR. При перевозке груза на автомобильном транспорте без перегрузки по железной дороге, воздушным, морским или внутренневодным транспортом, правила КДПГ/CMR применяются ко всему транзиту. Поэтому, если груз утрачен, поврежден или задержан во время перевозки в трейлере без перегрузки на другой вид транспорта, ответственность дорожного перевозчика определяется по Правилам КДПГ/CMR, если только нормы других международных транспортных конвенций не будут иметь обязательной силы действия на других видах транспорта.

Для грузовладельца есть и другая выгода в применении статьи 2 КДПГ/CMR, которая заключается в том, что она предоставляет ему преимущество процедурного характера. В силу статьи 2 грузовладелец избавлен от необходимости поиска перевозчика, виновного в причинении вреда грузу, а может прямо обратиться к перевозчику - стороне по договору перевозки. Этот подход не касается ситуации, в которой заключаются отдельные договоры на автомобильные перевозки и перевозки другими видами транспорта. Но при мультимодальных перевозках грузовладелец

[279]Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd and Air France. English Court of Appeal: Aldous, Mance and Latham LJJ: March 2002. URL.: http://archive.onlinedmc.co.uk/quantum_v__air_france_cofa.htm

получает право обращаться к одному лицу - мультимодальному перевозчику. Согласно расширению режима КДПГ/CMR посредством статьи 2 договоры перевозки PO-PO предлагают одно важное преимущество по сравнению со стандартными мультимодальными договорами, а именно то, что по договорам перевозки PO-PO юридически не происходит смены транспортных режимов и существует единый режим ответственности перевозчика, применяемый при разрешении претензий в отношении ущерба или убытков по грузу[280]. Более того, согласно статье 2 КДПГ/CMR претензии по PO-PO перевозке подлежат рассмотрению на основании унифицированных норм права, имеющих обязательный характер, даже если ущерб не локализован. Правила КДПГ/CMR в обязательном порядке применяются в случае возникновения ущерба в процессе дорожной транспортной составляющей. Но, если ущерб произошел во время осуществления других транспортных составляющих, сложно ответить определенно будут ли применяться Правила КДПГ/CMR ко всему транзиту или часть перевозки будет регулироваться правилами, обязательными к применению на других видах транспорта. Например, Монреальские правила обязательны к применению при регулировании воздушной перевозки в рамках мультимодальной, поэтому при сочетании автомобильной и воздушной перевозки в рамках PO-PO перевозки, не ясно будут ли применяться Правила КДПГ/CMR при регулировании всей перевозки или воздушная часть перевозки подпадает под регулирование Монреальской конвенции в силу ее обязательности. Поэтому хотя расширенное применение КДПГ/CMR и дает некоторую правовую определенность, тем не менее, конвенция порождает немало сомнений и споров.

На наш взгляд, PO-PO перевозка должна подпадать под действие Правил КДПГ/CMR в том случае, если автомобильная перевозка является первой в мультимодальной цепи, при этом груз перевозится на другом виде

[280]Haak, K.F. PO-PO transport under CMR, Art. 2. The Dutch solution. - LMCLQ.: 2005. –P. 296.

транспорта в трейлере без перегрузки. Иными словами, обращаясь к приведенному выше примеру, перевозка РО-РО в сочетании автомобильного и воздушного транспорта, когда таковая начинается с автомобильной составляющей и груз следует в трейлере без перегрузки, подлежит регулированию КДПГ/CMR в течение всего транзита. Данный вывод обосновывается положением пункта 1 статьи 2 КДПГ/CMR, по условиям которых автотранспортное средство, содержащее груз, часть пути перевозит воздушным путем, и если груз с транспортного средства не перегружается, то настоящая Конвенция применяется ко всей перевозке в целом. Монреальская конвенция применяется к воздушной части перевозки, согласно статье 31. Однако в нашем примере автомобильный перевозчик представляет собой главенствующее, организационное начало исполняемой перевозки. КДПГ/CMR и Монреальская конвенция имеют равную юридическую силу, поэтому, на наш взгляд, исходя из первичности применения, правила КДПГ/CMR будут регулировать РО-РО перевозку полностью.

Пункт 2 статьи 2 правил КДПГ/CMR содержит своеобразную фикцию. В статье устанавливается, что, если автомобильный перевозчик осуществляет перевозки и другими видами транспорта, его ответственность также определяется пунктом 1 статьи 2, как если бы его функция автомобильного перевозчика и функция перевозчика другим видом транспорта осуществлялись бы двумя различными лицами. Эта статья была внесена в Конвенцию, поскольку в ней специально установлена двойная ответственность.

Фикция имеет значение только в отношении убытков, которые возникают в процессе не дорожного этапа перевозки. Если этот этап осуществлялся дорожным перевозчиком и этот перевозчик не был виновен в убытках, то иск будет регулироваться положениями, установленными соответствующими не дорожными конвенциями. Если, например, груз поврежден, потому что автомобиль не был должным образом размещен и закреплен на судне, это является типичным примером небрежного

отношения морского перевозчика, и правила КДПГ/CMR об ответственности перевозчика применяться не будут. Если же, с другой стороны, повреждение произошло вследствие вины автоперевозчика, но во время морского сегмента пути, и явилось следствием дефектной погрузки груза в автотранспортное средство, автоперевозчик будет ответственен по правилам КДПГ/CMR. Несмотря на определенную ясность применения пункта 2 статьи 2 КДПГ/CMR, очевидно, однако, что трудности возникнут, когда причину утраты, повреждения или задержки груза не будут локализованы.

Текст статьи 2 КДПГ/CMR достаточно обширный. Базовый радиус действия статьи определен в первом пункте, который содержит две фразы, каждая из которых формулирует определенное правило.

Первая фраза определяет основной базис применения статьи следующими словами: «Если на части перевозки транспортное средство, содержащее груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным транспортом без перегрузки, за исключением случая, предусмотренного статьей 14, настоящая Конвенция применяется ко всей перевозке в целом». Таким образом, основное правило данного положения заключается в том, что, несмотря на то, что отношения между грузоотправителем и перевозчиком при международных дорожных перевозках регулируются КДПГ/CMR, эти правила также могут быть применены и к другим отношениям, возникающим в процессе не автодорожного этапа, но только в рамках упомянутых обстоятельств. Если эти обстоятельства выполнены, то договор автодорожного перевозчика с грузоотправителем, включающий не только дорожный этап, будет регулироваться КДПГ/CMR, хотя ответственность фактического перевозчика по отношению к дорожному перевозчику, который для него станет грузоотправителем, может регулироваться по правилам, применимым к перевозке морским, железнодорожным, внутренневодным или воздушным транспортом. Эта разница, как правило, ставит автоперевозчика в невыгодное положение по сравнению с перевозчиками других видов

транспорта, например, с морским, в случае применения регресса. В своем регрессном требовании автоперевозчик может оказаться в неблагоприятной для себя ситуации потому, что сумма ограничения ответственности морского перевозчика ниже, нежели ограничение ответственности перевозчика по КДПГ/CMR. Отсюда, если автоперевозчик несет ответственность перед грузовладельцем по КДПГ/CMR, а ущерб был причинен действиями морского перевозчика, то автоперевозчик вправе обратиться к нему в порядке регресса, но по правилам Гаагским, Гаага-Висбийским или Гамбургским соответственно.

Второе предложение статьи 2 КДПГ/CMR является достаточно сложным и дает повод к немалым спорам[281]. Это положение можно разделить на две части. С одной стороны, в статье предусматривается исключение применимости правил КДПГ/CMR в отношении ответственности дорожного перевозчика, а с другой стороны указывается, каким законодательством следует руководствоваться в случае, если Правилами КДПГ/CMR удастся пренебречь. В данном случае, когда перевозчик, производящий дорожные перевозки, одновременно производит перевозки и иным видом транспорта, его ответственность будет определяться так, как если бы функции дорожного перевозчика и функции перевозчика, производящего перевозки не дорожным видом транспорта, осуществлялись бы двумя различными лицами. Полностью предложение звучит следующим образом: «Если будет доказано, что утрата груза, его повреждение или просрочка в доставке произошли во время перевозки, осуществляемой другим видом транспорта, и не были вызваны действием или упущением автомобильного перевозчика, а были вызваны событием, которое могло произойти только во время и по причине перевозки, осуществляемой этим другим видом транспорта, ответственность автомобильного перевозчика определяется не настоящей Конвенцией, а таким образом, каким определялась бы ответственность перевозчика другого

[281]Haak, K.F. PO-PO transport under CMR, Art. 2. – P. 301.

вида транспорта, если бы договор перевозки груза был бы заключен отправителем с перевозчиком другого вида транспорта в соответствии с императивными нормами закона о перевозке груза этим видом транспорта».

Как установил суд по делу Gabriele Wehr в 1990 году, не существует единого мнения по поводу точного значения этого положения Конвенции. В результате суды вынуждены интерпретировать положение самостоятельно. В действительности, при толковании статьи 2 КДПГ/CMR важно учитывать 2 обстоятельства: (1) утрата, повреждение и задержка груза не вызваны действием или упущением дорожного перевозчика, (2) эти обстоятельства произошли во время и по причине перевозки на других видах транспорта[282].

Второе обстоятельно и является чаще всего причиной судебных разбирательств. Так, например, грузовик, загруженный текстилем, следовал из Меерсен (Meerssen), Нидерланды, в Марсель, Франция, и затем морем в Тунис. Вся перевозка регулировалась КДПГ/CMR. Автомобиль был погружен на пароход в Марселе и отправлен в Тунис. В ходе морской перевозки груз был поврежден в результате пожара. В ходе разбирательства возник вопрос, явился ли пожар событием, возникшем по причине морской перевозки. Перевозчик не мог предъявить доказательств относительно причины возникновения пожара и поэтому суд применил ко всей перевозке правила КДПГ/CMR и обязал перевозчика возместить ущерб за повреждение груза на основании КДПГ/CMR. Суд отказал в применении статьи 2 КДПГ/CMR, поскольку положения этой статьи применяются, когда ущерб возникает в период не дорожной составляющей перевозки, в нашем же примере, этот факт не был доказан[283].

Это решение наглядно показывает, что путем расширения сферы применения второго положения статьи 2 КДПГ/CMR ограничивается сфера применения норм КДПГ/CMR об ответственности.

[282]Haak, K.F. PO-PO transport under CMR, Art. 2. The Dutch solution. -P. 310.
[283]Haak, K.F. - P. 315.

Так, если второе предложение статьи 2 трактуется в пользу перевозчика, то с целью восстановления баланса и, как следствие, ограничения расширения режима КДПГ/CMR, первое предложение трактуется в пользу грузоотправителя.

Таким образом, в результате РО-РО перевозки могут произойти утраты, повреждения или задержки груза, которые (1) возникли во время перевозки, произведенной другими (не дорожным) видами транспорта и (2) не были вызваны действиями или бездействием автоперевозчика, но произошли в результате какого-либо события, которое могло бы только произойти во время и по причине перевозки другими видами транспорта, к которым КДПГ/CMR не применяется. Неблагоприятным обстоятельством выполнения этих условий является то, что правила об ответственности перевозчика по КДПГ/CMR не совпадают с правилами об ответственности перевозчика, предлагаемыми другими транспортными конвенциями.

В результате участия в одной перевозке нескольких транспортных режимов нормы об ответственности перевозчика по КДПГ/CMR будут применяться наряду с правилами об ответственности перевозчика по другим транспортным режимам, хотя эти правила не слишком хорошо подходят друг другу. Пример конфликта, который может возникнуть, - это одновременное применение статьи 3 КДПГ/CMR, согласно которой перевозчик несет ответственность за действия и упущения своих агентов и всех других лиц, к услугам которых он прибегает для осуществления перевозки, и статьи 4(2)(a) Гаага-Висбийских правил, согласно которой ни перевозчик, ни судно не отвечает за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика. Вопрос заключается в иерархии между этими двумя довольно противоречивыми Правилами, которые могут быть квалифицированы как конфликт конвенций. Очевидно, правила Гаага-Висби более старые и, следовательно, их можно бы определить, как менее применимые. Сложность не только в том, что морской режим перевозки и

Правила Гаага-Висби отличаются от КДПГ/CMR по дате принятия, проблема заключается в том, что КДПГ/CMR включает в себя ответственность за морскую часть перевозки, из чего следует, что положения и КДПГ/CMR, и Гаага-Висби следует понимать как равносильные.

Ясно, что подобные сложности и конфликты вносят свою лепту в то, что статья 2 КДПГ/CMR практически с момента появления является крайне проблематичной и спорной.

2. КОТИФ-ЦИМ

Сфера применения ЦИМ к мультимодальным отношениям определена в пунктах 3 и 4 статьи 1. Сочетание в мультимодальных перевозках железнодорожной и дорожной составляющих встречается наиболее часто, поэтому велика вероятность возникновения конфликта двух конвенций ЦИМ и КДПГ/CMR, особенно потому, что сфера применения КДПГ/CMR в мультимодальных отношениях до сих пор четко не определена и является предметом как научных дискуссий, так и судебных разбирательств.

Конечно, сходство с КДПГ/CMR само по себе есть достаточное основание предположить, что сфера применения ЦИМ охватывает железнодорожные перевозки, выполняемые в рамках мультимодального договора, так же, как они регламентированы в КДПГ/CMR применительно к дорожному этапу такого договора. Тот факт, что ЦИМ применяется также для внутренней перевозки автомобильным или внутренневодным транспортом, которые дополняют трансграничные железнодорожные перевозки, согласно пункту 3 статьи 1 ЦИМ, говорит о том, что сфера применения ЦИМ явно расширена. Правда, такое расширение области действия ЦИМ на дорожную и внутренневодную перевозку ограничено немеждународным характером таких перевозок. Данное ограничение, судя по всему, было введено разработчиками с целью избежать конфликт между конвенциями КОТИФ-ЦИМ, КДПГ/CMR и КПГВ/CMNI.

Согласно пункту 2 статьи 27 ЦИМ положения, регулирующие ответственность перевозчика, в равной степени применимы в отношении

ответственности фактического перевозчика, исполняющего перевозку. Это положение говорит о том, что ЦИМ будет применяться при регулировании ответственности фактического перевозчика только в том случае, если регулирует ответственность основного перевозчика. Поэтому при выполнении приграничных железнодорожных перевозок или смешанных перевозок с участием железнодорожного транспорта, указанных в пунктах 3 и 4 статьи 1 ЦИМ, как основной, так и фактический перевозчик будут руководствоваться правилами ЦИМ. Более того, ответственность фактического перевозчика, выполняющего внутренние железнодорожные перевозки, также станет предметом регулирования ЦИМ, если вся перевозка была трансграничной. Данный аспект имеет тот недостаток, что уменьшает предсказуемость применимого правового режима для перевозчиков, выполняющих внутренние железнодорожные перевозки. Фактический перевозчик, скорее всего, не подозревает, является ли исполняемая им железнодорожная перевозка внутренней унимодальной перевозкой или частью международного мультимодального договора.

Поскольку статья 3 ЦИМ определяет, что фактическим перевозчиком является перевозчик, который не заключал договора перевозки с отправителем, но которому основной перевозчик доверил полностью или частично осуществить железнодорожную перевозку, режим ЦИМ не распространяется на перевозки другими видами транспорта, исполняемых фактическими перевозчиками. Это означает, что расширение режима железнодорожной перевозки на перевозки другими видами транспорта не происходит. Только железнодорожные перевозки, выполняемые фактическим перевозчиком, могут быть предметом регулирования режима ЦИМ.

Однако согласно пунктам 3 и 4 статьи 1 ЦИМ, сфера применения статьей ЦИМ может охватывать перевозки другими видами транспорта, только если они включены в договор. При чем основным исполняемым видом перевозки по такому договору должна быть железнодорожная

перевозка. Согласно этим пунктам, правила ЦИМ применяются ко всему договору мультимодальной перевозки при наличии соответствующих условий. Следует отметить, что если взаимодополняющие перевозки разными видами транспорта, соответствуют требованиям, установленным в статье 1 ЦИМ, применение положений ЦИМ является обязательным и не может быть изменено договором. Причина этого заключается в единообразии применения режима ЦИМ к унимодальному договору железнодорожной перевозки.

Достижение единообразия применения ЦИМ привело к аннексии других видов транспорта, участвующих в мультимодальной перевозке, что имеет побочный эффект. Аннексия режимом ЦИМ других видов транспорта приводит к появлению определенных правовых пробелов. Если, например, повреждение или утрата груза произошли во время дополнительной внутренней автомобильной перевозки, что соответствует требованиям пункта 3 статьи 1 ЦИМ, мультимодальный перевозчик несет ответственность за причиненный ущерб на основе ЦИМ и размер его ответственности ограничивается 17 SDR за килограмм. Фактический перевозчик, который на самом деле выполнял дорожную перевозку, не будет связан положениями ЦИМ, поскольку выполненная им перевозка не была железнодорожной, поэтому он будет нести ответственность на основании норм национального права.

Согласно пункту 3 статьи 1 ЦИМ, режим ЦИМ в равной степени применяется и к перевозке автомобильным транспортом, и внутренневодным транспортом на внутренней территории государств-членов, если такие перевозки дополняют трансграничные железнодорожные перевозки и оформляются одним договором. Приведем пример: перевозка грузов осуществлялась автотранспортом из Тиволи до железнодорожного вокзала в Риме, из Рима в Париж по железной дороге, а оттуда автотранспортом к месту назначения в Марсель. Согласно ЦИМ в редакции Вильнюсского протокола 1999 года, не только международные железнодорожные

перевозки, но также дорожные перевозки, осуществляемые до и после железнодорожной перевозки, подлежат регулированию ЦИМ. Однако, если бы на момент осуществления указанной перевозки Вильнюсский протокол еще не вступил в силу, суд должен бы был столкнуться с вопросом, не имели ли договаривающиеся стороны намерения согласовать применение КДПГ/CMR на всех участках перевозки.

Для применения ЦИМ в редакции Вильнюсского протокола 1999 года для регулирования внутренней дорожной или внутренневодной перевозки на основании пункта 3 статьи 1 не обязательно, чтобы автомобильная перевозка выполнялась грузовыми автомобилями, а также не имеет значения, когда выполняются взаимодополняющие перевозки: в начале или в конце железнодорожной перевозки, между двух железнодорожных этапов или даже если автоперевозка возникает больше, чем один раз. Необходимым требованием является лишь то, что дорожная и внутренневодная составляющие ограничены условием о немеждународном характере таких перевозок, во избежание конфликтов между режимами ЦИМ, КДПГ/CMR и КПГВ/CMNI.

Согласно пункту 4 статьи 1 ЦИМ, если международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает, помимо железнодорожной перевозки, морскую перевозку или перевозку через границу по внутренней судоходной линии, то ЦИМ применяется, если морская перевозка или перевозка по внутренней судоходной линии производится по линиям, внесенным в перечень линий, предусмотренный в статье 24, § 1 Конвенции.

Также, как это определено в пункте 3 статьи 1 ЦИМ, железнодорожные перевозки в сочетании с трансграничными внутриводными и морскими перевозками должны быть предметом одного договора. Если такой договор заключен и его основным элементом является перевозка по железной дороге, ЦИМ в таком случае распространяется на перевозки всеми видами транспорта, участвующими в такой перевозке.

В свете этого, возникает вопрос, какой нормативный акт будет применяться, когда перевозка сочетает в себе международный автомобильный этап, приграничный железнодорожный этап и этап перевозки внутренними судоходными линиями. Правила ЦИМ применимы к стадии перевозки внутренними судоходными линиями в соответствии с требованиями, установленным в пункте 3 статьи 1 о том, что данная перевозка должна осуществляться внутри страны, либо требованиями по пункту 4 статьи 1 о том, что данная перевозка должна быть трансграничной. Более того, правила ЦИМ регулируют этап перевозки внутренними судоходными линиями, если при этом он является дополнением к железнодорожной перевозке. Режим ЦИМ в нашем примере не распространяется на этап международной дорожной перевозки, поскольку данный этап является международным и полностью остаетсяв пределах регулирования КДПГ/CMR.

Этап железнодорожной перевозки должен быть существенным элементом договора мультимодальной перевозки, поскольку в пунктах 3 и 4 статьи 1 ЦИМ предусматривается, что перевозки автомобильным, внутренневодным или морским транспортом, к которым возможно применение ЦИМ должны носить характер дополнительных по отношению к железнодорожным перевозкам.

Расширение трактовки ЦИМ не является слишком радикальным. Сдерживающим фактором здесь является то, что железнодорожные перевозки должны быть более значимыми, чем дорожные, морские или внутренневодные перевозки. Другим условием перевозки по-прежнему остается фактор дополнительности дорожных, морских или внутренневодных перевозок по отношению к железнодорожной перевозке. Так, например, перевозка, включающая железнодорожный этап из Гановера до Антверпена и морской этап из Антверпена до Александрии, не будет регулироваться ЦИМ согласно пункту 4 статьи 1, так как такую морскую

перевозку вряд ли можно назвать дополнительной по отношению к железнодорожной перевозке.

Таким образом, редакция КОТИФ-ЦИМ 1999 г. внесла большее единообразие в области международно-правового регулирования железнодорожных перевозок. Согласно внесенным изменениям в ЦИМ авиа, авто и железнодорожные режимы перевозки стали более схожими. Гармонизация различных режимов перевозки призвана способствовать конкуренции между разными видами транспорта, которая была достигнута в связи с тем, что КДПГ/CMR и воздушные конвенции явились шаблонами для новых правил ЦИМ.

3. Варшавская и Монреальская конвенции.

Согласно пункту 1 статьи 18 Монреальской конвенции определяется период, в течение которого перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки. Это условие также влияет на сферу применения Конвенции. В статье с учетом пункта три и четыре дается точное определение термину "воздушная перевозка":

3. Воздушная перевозка по смыслу пункта 1 настоящей статьи охватывает период времени, в течение которого груз находится под охраной перевозчика.

4. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить по воздуху, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом

транспорта, такая перевозка другим видом транспорта считается перевозкой, осуществляемой в период времени воздушной перевозки.

Строго говоря, расширение понятия "воздушная перевозка" по Конвенции не должно затрагивать сферу ее применения. В статье 38 говорится, что положения Конвенции применяются только к воздушной перевозке. Это означает, что расширенное толкование понятия "воздушная перевозка" будет влиять на область применения Монреальского режима. Поскольку статья 38 добавляет слова "при условии, что перевозка по воздуху попадает под условия статьи 1", существует еще одно условие для применения данного режима, а именно, что перевозка осуществляется на воздушных судах. Как было отмечено выше, процедуры и действия, сопутствующие движению транспорта, такие, например, как период ожидания взлета, как правило, также включаются в воздушную перевозку. Воздушная перевозка, таким образом, включает в себя период больший, чем реальный полет; она также включает в себя действия, которые тесно связаны с полетом, такие как руление и др. Но даже расширение, связанное с буквальным прочтением понятия "воздушная перевозка", данным в статье 1, не совпадает с расширением, предусмотренным статьей 18 Монреальской конвенции. Толкование, таким образом, явно показывает, что тексты статей 1, 38 и 18 весьма противоречивы. Так, например, буквальное толкование пунктов 3 и 4 статьи 18 Монреальской конвенции означает, что они не вносят ничего, кроме путаницы касательно сферы применения режима, так как в одном случае воздушная перевозка означает время, когда груз находится под охраной воздушного перевозчика, а в другом случае, время перевозки исключительно воздушным транспортом плюс погрузка-выгрузка, либо также и время перевозки иным транспортом, заменившем воздушный транспорт без согласования с грузоотправителем, и осуществленной во исполнение договора воздушной перевозки.

Другая причина путаницы содержится в пункте 2 статьи 18 Варшавской Конвенции и в пункте 4 статьи 18 Монреальского протокола №

4. В обеих статьях определено, что воздушная перевозка охватывает период времени, в течение которого багаж или товар находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте, в случае посадки вне аэродрома. В этом пункте буквально говорится, что Варшавская конвенция должна применяться в случае, когда груз находится на аэродроме или на борту воздушного судна. Другими словами, получается, что эти обстоятельства не должны совпадать для того, чтобы Конвенция применялась. Кроме того, из смысла статьи явно следует, что ее целью является увеличение периода, в течение которого перевозчик несет ответственность за груз, и сделать этот период большим, нежели просто время фактического полета.

Статья 18 Варшавской и Монреальской конвенций призваны расширить область применения этой статьи до периода, когда грузы находятся в ведении перевозчика в аэропорту, и при определенных обстоятельствах, даже когда они находятся в ведении перевозчика за пределами аэропорта. Статья сформулирована таким образом, что заложенное в ней расширение режима применения, прежде всего, распространяется на ответственность перевозчика, а не на сферу применения Конвенций в целом. Путем продления периода, в течение которого перевозчик может быть привлечен к ответственности согласно правилам обеих конвенций, явно увеличиваетсясфера применения самого режима. В связи с чем, возникает вопрос, как может перевозчик нести ответственность на основании указанных правил, в течение периода, к которому эти правила в соответствии с их официальной сферой применения не применить?

Сочетание пункта 3 статьи 18 и первого предложения пункта 4 статьи 18 Монреальской конвенции ограничивает период воздушной перевозки на период, в течение которого перевозчик отвечает за груз во время фактической воздушной перевозки, а также в границах аэропорта. Видимо, по мнению разработчиков конвенции, перевозчик должен нести

ответственность за период, в котором груз находятся в его ведении, причем этот период является основой для применения ответственности перевозчика в отношении воздушных перевозок. Однако современные аэропорты, особенно крупные пересадочные узлы, такие как Пекин или Атланта, слишком огромны и, таким образом, включают все больше и больше дорожного передвижения по территории коммерческой зоны аэропорта, к которому применяется воздушный режим перевозки. Для того, чтобы защитить режим воздушной перевозки от применения его к не-воздушным перевозкам, которые связаны с воздушной и совершены в пределах аэропорта, в первом предложении пункта 4 статьи 18 Монреальской конвенции сказано, что период воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Затем прямо за данным предложением в той же статье содержится исключение из этого правила. Исключение, которое создает возможность при определенных обстоятельствах период воздушной перевозки расширить как за пределы фактической воздушной перевозки, так и за пределы аэропорта. Второе предложение пункта 4 статьи 18 Монреальской конвенции отвечает за это исключение: если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки.

Данная презумпция призвана избавить пострадавшую сторону, которой был причинен ущерб, от обременительной задачи доказывания, что ущерб был вызван событием, которое произошло во время воздушной перевозки, а не событием, которое произошло до или после воздушной перевозки. Текст показывает, что расширение сферы применения Конвенции ограничено тремя способами: перевозка должна (a) осуществляться во исполнение договора воздушной перевозки, (b) быть только перевозкой и не касаться погрузки, выдачи и перегрузки вне аэропорта, и (c) если будет

доказано, что ущерб был нанесен в другом месте, презумпция не вступает в силу.

Ущерб, причиненный в результате дорожной, морской или внутренневодной перевозки, осуществляемой в целях погрузки, выдачи или перегрузки груза, выполняемых вне аэропорта, на основе договора воздушной перевозки, является результатом события, которое произошло во время воздушной перевозки, когда этот ущерб невозможно локализовать. Следовательно, только в случае, если причины ущерба остаются скрытыми положения пункта 4 статьи 18 Монреальской конвенции будут эффективны, а Конвенция применяться также к перевозке, в которой участвуют и другие виды транспорта, кроме воздушного.

Таким образом, полагаем, что презумпция, изложенная в пункте 4 статьи 18 Монреальской конвенции, расширяет сферу действия Конвенции. Но так ли это? На первый взгляд, может показаться, что так. Однако сложность представляется в том, что расширение сферы применения Конвенции положением пункта 4 статьи 18 Монреальской конвенции поставлено в прямую зависимость от нелокализованного ущерба. Так, если остается не известным, где конкретно был причинен ущерб, будет считаться, что ущерб причинен во время воздушной перевозки. Однако, если определено и доказано, что ущерб причинен не во время воздушной перевозки, а во время перевозки на другом виде транспорта, данное положение Конвенции не применяется и Конвенция не регулирует данный случай.

При всем том, границы презумпции являются четкими. Это означает, что режим воздушной перевозки не применяется, когда очевидно, что, хотя груз и находится в ведении перевозчика, ущерб причинен в то время, когда груз не находится в самолете, или в пределах границ аэропорта. Поэтому, несмотря на то, что положения, изложенные в пункте 3 статьи 18, расширяют применение режима воздушной перевозки на время, в течение которого груз находится в ведении перевозчика, этот период ограничен первым

предложением пункта 4 статьи 18, который определяет, что оно не распространяется на любые перевозки наземным, морским или внутренним водным путем, осуществленные вне аэропорта.

Таким образом, режим воздушной перевозки применяться ко всем международным воздушным перевозкам, даже если они являются частью мультимодальной перевозки. Очевидно также и то, что правовой режим авиаперевозок не должен применяться к перевозкам каким-либо иным транспортом, кроме авиационного. Однако режим авиаперевозки влечет за собой некоторое расширение понятия "воздушные перевозки" и рамки этого понятия кажутся немного размытыми. Причина этого размытия кроется в третьем и четвертом пунктах статьи 18 Монреальской конвенции. Эти пункты расширяют сферу применения Конвенции при наступлении определенных обстоятельств. Однако такое расширение касается в основном ответственности перевозчика за повреждение или утрату груза.

Кроме того, было бы, вероятно, более верно, если бы в пунктах 3 и 4 статьи 18 или в пункте 1 статьи 38 Монреальской конвенции было бы уточнено, что термин "перевозка воздушными судами, определенными в статье 1", не применяется в случае, если произошли обстоятельства, описанные в пунктах 3 и 4 статьи 18 статье Монреальской конвенции, поскольку в противном случае статьи 1, 38 и 18 остаются в некоторой степени противоречивыми. В настоящее время статья 18 расширяет сферу применения Конвенции за пределы воздушных перевозок, позволяя использовать иные виды транспорта, и, тем самым, расширяя само понятие "воздушная перевозка". В то же время в статье 38, регулирующей смешанную перевозку, содержится определенное противоречие, так как с одной стороны, в ней имеется ссылка на пункт 4 статьи 18, расширяющий понятие "воздушная перевозка", а с другой стороны, в ней также утверждается, что воздушная перевозка должна исполняться в соответствии с положениями статьи 1, то есть исключительно воздушными судами.

Предусмотренный Варшавской и Монреальской конвенциями режим регулирует международные воздушные перевозки и остается его регулятором, даже если в договор включены и другие режимы перевозки, что отражает прагматичный и разумный подход к вопросу о мультимодальных перевозках. Более того, договор мультимодальной перевозки - это не просто договор, исполняемый несколькими видами транспорта, это договор, который может быть разделен на почти осязаемые отдельные аспекты, основанные на видимом различии между разными этапами перевозки. С другой стороны, это довольно специфический договор, поскольку все его различные аспекты основаны на едином факторе - все они касаются перевозки. Эта особенность делает иногда трудно применимым правила унимодальных режимов к определенным этапам мультимодального договора, так как унимодальные режимы фокусируются, как правило, на перевозках определенным видом транспорта. Режим авиаперевозки не отличаются в этом отношении. В правилах авиаперевозок признается существование мультимодальных перевозок, и даже выражается намерение урегулировать международные воздушные перевозки, которые являются частью мультимодального договора, но, несмотря на это правила все же сфокусированы на унимодальных перевозках. В Конвенциях о воздушных перевозках мультимодальные аспекты регулируются весьма маргинально и представляют собой правило о продлении сферы применения Конвенции на другие обстоятельства. На первый взгляд, эти положения имеют эффект при регулировании лишь воздушных перевозок в рамках мультимодального договора, как это определено в статье 38 Монреальской конвенции, но вслед за более подробным рассмотрением, становиться ясно, что с помощью мультимодальных положений конвенций регулируются также вопросы, которые касаются всей перевозки, в том числе и сроков на предъявление претензий и исковой давности.

Наиболее часто встречаемые виды перевозок, дополняющие воздушные перевозки, автомобильные и железнодорожные перевозки.

Сочетание воздушных и морских перевозок крайне редкое, в основном из-за разницы между морской и воздушной перевозки. Как правило, дорогостоящие авиаперевозки грузов осуществляются в основном в легких, небольших, имеющих малый вес контейнерах, а не в стандартных 20 или 40 футовых грузовых контейнерах, используемых в морских перевозках, и, предназначенных для перевозки большого объема груза при, относительно, низкой стоимости морской перевозки. Кроме того, авиаперевозка гораздо больше подходит для грузов, которые нуждаются в более скорой доставке, чем это возможно в рамках морской перевозки. Это означает, что два этих режима обычно привлекают различные типы грузов. В результате воздушная перевозка, как правило, дополняется либо автомобильным, либо железнодорожным транспортом, хотя автоперевозка, смотрится предпочтительней, особенно в начале или в конце перевозки[284].

Не-воздушные перевозки, как в начале, так и в конце перевозки, осуществляемые в целях погрузки, выдачи или перегрузки, не требуют заключения отдельного договора и поглощаются рамками договора воздушной перевозки. Так, согласно пункта 4 статьи 18 Монреальской конвенции перевозки наземным, морским или внутренним водным транспортом, выполняемые вне аэропорта, осуществляются во исполнение договора воздушной перевозки, значит, включены в него. В соответствие со статьей 1 Конвенции ООН 1980 года «операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта не считаются международной смешанной перевозкой», что означает, что эти операции также включаются в договор мультимодальной перевозки.

В принципе идеи об исключении операций по погрузке, выгрузке из состава воздушной перевозки уже остались в прошлом, что не лишено смысла, так как эти операции не будут выполняться, если не выполняется

[284]Clarke, M. Carrier liability under global and regional regimes – air carriage by road: quantum rumbles on, in general trends in maritime and transport law 1929-2009 / M. Clarke. - Stockholm: JURE AB, 2009. –P. 135.

сама воздушная перевозка. Тем не менее, такие операции, которые, по сути, не являются перевозочными, скорее можно назвать аксессуарами перевозки[285].

Когда дорожная перевозка, осуществляемая с целью погрузки, выгрузки и перегрузки, дополняет воздушную перевозку, не является очевидным, будет ли такая перевозка рассматриваться в качестве самостоятельной стадии, предшествующей воздушной перевозки, а в целом вся перевозка станет мультимодальной, либо такая перевозка будет входить в состав воздушной перевозки. Согласно пункта 4 статьи 18 Монреальской конвенции воздушные перевозки в сочетании с услугами по погрузке-выгрузке, осуществляемых во исполнение договора воздушной перевозки, не переходят в ранг мультимодальных перевозок, а остаются перевозками во исполнение договора воздушной перевозки. Таким образом, хотя автомобильная перевозка и считается дополнительной по отношению к авиаперевозке, пусть даже она и происходит в значительной степени за пределами аэропорта, и, как правило, охватывает больше, чем 300 метров от места погрузки до аэропорта или от аэропорта до места выдачи груза, однако основное назначение этой перевозки, главным образом, заключается в том, что она лишь влечет за собой реальную грузовую перевозку.

Однако, в пункте 2 статьи 18 Монреальской конвенции говорится, что стороны могут вставить в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к иным способам перевозки. Поэтому, даже если перевозка, по сути, является мультимодальной, документ, касающийся такой перевозки, остается воздушно-перевозочным. Это указывает на то, что договор воздушной перевозки даже в силу пункта 4 статьи 18 Монреальской конвенции может быть мультимодальным.

Проблема заключается в определении применимого режима для перевозки, если в перевозочном документе сделана отметка, что перевозка

[285]Clarke, M. –P. 139.

является мультимодальной. В Конвенции говорится о прямом применении режима воздушной перевозки лишь к этапу международной воздушной перевозки, но не к другим видам перевозки. Презумпция, изложенная во втором предложении пункта 4 статьи 18 Монреальской конвенции, касается в основном доказывания в отношении применения правового режима, но не самого правового режима. В случае причинения ущерба при исполнении перевозки различными видами транспорта, ответственность перевозчика по-прежнему определяется режимом, который применяется на этапе перевозки соответствующим видом транспорта, а не режимом воздушной перевозки, если только ущерб не является нелокализованным.

В целом, на основании вышеизложенного, полагаем, что нет достаточных оснований, чтобы делать строгое различие между не-воздушными перевозками, определенными в статье 18 и в статье 38 Монреальской конвенции. Тем более, что действие статей не может совпадать: статья 38 может быть применена только в случае, если убытки локализованы, а пункт 4 статьи 18 только тогда, когда убытки нелокализованы.

Но, хотя договор воздушной перевозки в силу статьи 18, может иногда рассматриваться как договор мультимодальной перевозки, это не означает, что все мультимодальные договоры, которые включают этап международной воздушной перевозки, должны соответствовать требованиям, установленным в пункте 4 статьи 18 Монреальской конвенции. Существует множество юридических причин, чтобы воздержаться от интерпретации термина "договор воздушной перевозки" в манере договора международной воздушной перевозки, который может быть одновременно договором мультимодальной перевозки. Помимо того, что данный термин сам по себе предполагает, что этап воздушной перевозки имеет большое значение, по сравнению с другими этапами перевозки, также существует ограничение, что цель не-воздушной перевозки должна быть исключительно погрузка, выдача или перегрузка.

Кроме того, отданное режиму воздушной перевозки предпочтение, когда ущерб остается нелокализованным по мультимодальному договору, в котором не-воздушная часть перевозки не подчиняется режиму воздушной перевозки, представляется несколько произвольным. Особенно, если учесть то, что при локализации ущерба не-воздушная часть перевозки будет регулироваться конвенциями соответствующего вида транспорта. Приведем пример, перевозка навигационного оборудования: сначала дорожная перевозка около 15 километров из Каляна в Индии в Бомбей, затем авиаперевозка из Бомбея в Рим, и из Рима в Лондон по железной дороге. Оборудование оказалось поврежденным где-то в пути, но повреждение было обнаружено только после его доставки в Лондон. При таких обстоятельствах применение режима воздушной перевозки в силу презумпции статьи 18 было бы довольно произвольным. Только тогда, когда доподлинно известно, что ущерб был причинен после стадии дорожной перевозки и до стадии железнодорожной перевозки, применение конвенции об авиаперевозках оправдано[286].

Лучший способ разрешить эту дилемму - это не интерпретировать операции по погрузке и доставке как часть мультимодальной перевозки, но истолковать смысл слов "договор воздушной перевозки" как договор, включающий воздушные перевозки и перевозки, вспомогательные по отношению к воздушной перевозке. Более того, "договор воздушной перевозки" будет означать, что перевозка большей частью, но не исключительно, осуществляется по воздуху. Целью презумпции является расширение сферы применения Монреальской конвенции, но только в отношении ущерба, причиненного во время воздушной перевозки и сопутствующих ей операций по погрузке-выгрузке, но не в отношении других опций. Следовательно, операции по "погрузке, доставке и перегрузке" служат в качестве инструментов, которые используются дополнительно к

[286]Clarce M.A. Contract of carriage by air. 2002. P. - 118.

основной перевозке в рамках второго предложения пункта 4 статьи 18 Монреальской конвенции.

Важное значение имеет даже не столько определение применимого права к этапам перевозки, касающихся погрузки, доставки, перегрузки, которые являются частью договора воздушной перевозки, сколько презумпция, содержащаяся пункте 4 статьи 18 Монреальской конвенции, которая не может быть применима к этапам перевозки иными видами транспорта, дополняющими воздушные перевозки. Толкование терминов "погрузка, доставка и перегрузка" показывает, что существуют определенные ограничения в их применении. В равной степени, термины, как правило, ограничены тем, что называется "наземные перевозки" в значении перевозки автомобильным или железнодорожным транспортом. Комбинация воздушной, морской или внутренневодной перевозки довольно редкая и вряд ли перевозки морским или внутренневодным транспортом будут играть роль вспомогательных по отношению к воздушной перевозке, даже если они и выполняются в дополнение к ней. Погрузка, доставка и перегрузка, как указано в статье 18, могут быть не более, чем аксессуарами авиаперевозки. Смысл данного положения заключается в расширении области применения Монреальского режима в ситуациях нелокализованного ущерба, но только в том случае, когда воздушная перевозка дополняется перевозкой другим видом транспорта, который не имеет своего индивидуального характера. Такой вспомогательный характер перевозки, как правило, включает в себя доставку груза изначально от грузоотправителя до аэропорта отправления, затем от аэропорта назначения до грузополучателя, либо транспортировку между двумя аэропортами в случае перегрузки. Если перевозка может быть выполнена регулярными рейсами, то такая перевозка не может считаться вспомогательной[287]. Погрузка и доставка предназначены, главным образом, для начала и окончания перевозок от/до ближайшего аэропорта, что касается

[287]Clarke, M.A. -P. 119.

перевозок на большое расстояние, то они не будут соответствовать условиям, предназначенным для погрузки или доставки.

Все перевозки из аэропорта или до него с целью промежуточного хранения на складах за пределами аэропорта, которые возникают не с целью начала или окончания перевозки, не могут считаться операциями по погрузке или доставке. Хотя такую перевозку можно перегрузкой в случае, если таковая выполняется наземным транспортом между двумя аэропортами при невозможности осуществить прямой перелет. Простой пример перегрузки: перевозка импортных грузов автомобильным транспортом между международным аэропортом Бангкока Суварнабхуми (Таиланд) и старым, но все еще функционирующим, аэропортом Дон Муанг на другой стороне города, для дальнейшей отправки грузов рейсом внутренних авиалиний вглубь страны.

Довольно распространенным явлением стала замена воздушной перевозки на наземную перевозку, несмотря на наличие регулярного воздушного сообщения. Эта практика несанкционированного замещения является типичной в авиа индустрии. На некоторых маршрутах процент авиа груза, перевозимого автомобильным транспортом, выше, нежели перевозимого воздушным транспортом. Популярность автоперевозок, очевидно, обусловлена ростом эффективности, которую они могут генерировать. Выполнение части договора воздушной перевозки автомобильным транспортом может помочь перевозчику обойти некоторые ограничения, с которыми приходиться бороться при выполнении всей перевозки посредством воздушного транспорта. При использовании автотранспорта сами собой нивелируются такие сдерживающие условия, как ограниченное грузовое пространство в самолете, ограниченное количество рейсов, которое может быть назначено в день из-за небольших размеров аэропорта или из-за норм публичного права, касающихся ограничения шума, загрязнения окружающей среды и т.д. Другие сдерживающие условия: это тот факт, что крупные самолеты, предназначенные для межконтинентальных

рейсов, не могут быть приняты к обслуживанию во всех аэропортах, а только в крупных международных аэропортах, имеющих технические возможности принять и обслужить такие самолеты, и то, что во многих густонаселенных районах (города-мегаполисы), как правило, существуют запреты в отношении ночных взлетов[288].

В случае несанкционированной замены авиатранспорта на дорожный, презумпция второго предложения пункта 4 статьи 18 Монреальской конвенции не применяется. Хотя это и смотрится несколько произвольным, но презумпция будет применяться к перегрузке, осуществленной между двумя аэропортами Бангкока, упомянутых выше в примере, если нет регулярных воздушных сообщений между этими аэропортами, в то время как презумпция не будет применяется к точно такой же перегрузке, если бы между двумя этими аэропортами существовало регулярное воздушное сообщение. Возможно, причину такой трактовки можно найти в существовании выбора: в первом случае выбора нет, кроме как перевезти груз из аэропорта в аэропорт иным видом транспорта, но во втором случае перевозчик может продолжить перевозку по воздуху, но принял решение о замене вида транспорта и сознательно решил использовать не авиа, а дорожный транспорт.

В случае, если замена воздушной перевозки на наземную предусмотрена в договоре, а значит стороны заранее согласовали возможность такой замены, то будут применяться правила статей 31 Варшавской конвенции и 38 Монреальской конвенции о смешанных перевозках, в соответствии с которыми Конвенции будут применимы только в отношении той части смешанной перевозки, которая осуществляется по воздуху. Таким образом, если в договоре содержится разрешение на замену части воздушной перевозки, например, на автомобильную перевозку, то такой договор становится мультимодальным, а правила конвенций применяются только к воздушной части перевозки. Если такого разрешения

[288] Hoeks, M. - P. 250.

нет, то ко всей перевозке, независимо от использованного вида транспорта, будет применять режим воздушной перевозки.

Однако из этого правила есть исключения. Как показывает практика, замена авиа перевозки на наземную, полностью или в части, не всегда связано с наличием разрешения на такую замену по договору. Как правило, авиаперевозчик предусматривает в собственных универсальных Правилах перевозки возможность замены всей или части согласованной воздушной перевозки на перевозку другим видом транспорта. Например, п. 6.3.2 Правил авиакомпании Air New Zealand гласит, что Перевозчик может без предупреждения заменить альтернативных перевозчиков или способы перевозки[289]. Согласно пункту 6.3.d Правил авиакомпании Lufthansa, Перевозчик вправе, но не обязан, доставить груз любым другим маршрутом, либо направить его на других транспортных средствах[290]. Перевозчик также может ссылаться на правила или нормы, разработанные международными организациями. Например, правила, разработанные Международной ассоциацией воздушного транспорта, ИАТА (англ. International Air Transport Association, IATA) позволяют перевозчику осуществить замену транспорта. Согласно пункту 9 резолюции ИАТА № 600b: Перевозчик берет на себя обязательство по осуществлению перевозки в разумные сроки. В тех случаях, когда это дозволено применимыми законами, тарифами и постановлениями правительства, перевозчик может без предупреждения использовать других перевозчиков, другое воздушное судно или другие способы транспортировки, но при этом действуя с учетом интересов грузоотправителя. Грузоотправитель предоставляет перевозчику полномочия по выбору маршрута следования и всех промежуточных пунктов остановок, которые перевозчик считает подходящими, а также изменять маршрут следования, указанный на лицевой стороне[291].

[289]Air New Zeland conditions. - URL.: www.airnewzealand.com
[290]Lufthansa conditions. - URL.: http://www.ntatransport.ru/index.php?page=service&id=116
[291] Резолюция ИАТА № 600b от 17.03.2008 . - URL.: http://www.ntatransport.ru/index.php?page=service&id=116

Таким образом, перевозчик может заменить воздушную перевозку на перевозку другим видом транспорта даже, если это не разрешено договором, однако в данном случае режим воздушной перевозки не будет применяться, так как замена санкционирована актами авиакомпаний, являющимися публичными актами, или актами международных организаций.

Если в договоре, предусматривающем воздушную перевозку грузов, не оговорено право перевозчика на замену воздушной перевозки на перевозку иным видом транспорта, и нет ссылки на Правила авиакомпании, разрешающих такую замену, а перевозчик, несмотря на это, выполняет часть воздушной перевозки автомобильным транспортом, это считается нарушением договора. Содержание условий договора и намерений сторон при его заключении, как правило, считается решающим, когда дело доходит до определения применяемых правовых норм. Если сторонами заключен договор перевозки воздушным транспортом и в договоре не содержится никакого явного или молчаливого согласия отправителя на замену договорной воздушной перевозки на любой другой вид перевозки, такая перевозка будет регламентироваться законодательством о воздушных перевозках даже, если перевозка была выполнена иным видом транспорта.

В отличие от Варшавской конвенции, Монреальская содержит положение, которое обеспечивает четкую основу для применения режима воздушных перевозок к договору с замещением воздушных перевозок. Монреальская конвенция имеет дополнительное положение в пункте 4 статьи 18, согласно которому при замене перевозчиком без согласия отправителя воздушной перевозки полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта, такая перевозка считается осуществимой в период времени воздушной перевозки.

Это положение продлевает срок перевозки по воздуху и, таким образом, сферу применения Конвенции, то есть все виды перевозки, не оговоренные в договоре воздушной перевозки, считаются совершенными по воздуху и поэтому подпадают под действие Монреальской конвенции. Так

как нынешний Монреальский режим разъясняет, что если в договоре воздушной перевозки отсутствует какое-либо указание на то, что отправитель дал согласие на возможное использование альтернативных видов транспорта, Монреальская Конвенция распространяется на весь период перевозки, даже если перевозчик решает заменить воздушную перевозку на перевозку автомобильным транспортом. Например, если договор заключен на авиа перевозку из Санкт-Петербурга в Париж любой морской или дорожный этапы перевозки, заменившие авиа перевозку, считаются воздушным этапом и, таким образом, регламентируются Монреальской Конвенцией.

Последняя фраза пункта 4 статьи 18 Монреальской конвенции стимулирует правовую определенность, поскольку устраняет все недоразумения в отношении применимого правового режима. Когда перевозчик несет ответственность на основании того режима, что указан в договоре, то и грузоотправитель, в свою очередь, ожидает применения именно того режима, который указан в договоре, например, в отношении приобретения страховки. По закону перевозчик не имеет права извлекать выгоду от замены транспорта по договору. Но, тем не менее, перевозчик может извлечь выгоду от такой замены иным путем, а замещение транспорта зачастую привести к большему риску для груза. В результате грузовой интерес оказывается в худшей ситуации, нежели если бы перевозчик оставался в рамках заключенного договора. К этому добавляется тот факт, что ненарушаемый лимит ответственности в отношении перевозки грузов в рамках Монреальской конвенции может вызвать возможность злоупотребления со стороны перевозчика. Если перевозчик, например, осведомлен о ненадежности некоторых из его служащих или агентов, он может принять решение о заключении договора воздушной перевозки с грузоотправителем, даже если изначально он намеревался заключить договор мультимодаольной перевозки и перевозить груз частично автомобильным или железнодорожным транспортом. Однако, если и в этом случае

происходит кража груза по вине одного из его сотрудников или агентов, то перевозчик остается защищенным нерушимым пределом ответственности в сумме 17 СДР (специальная единица заимствования) за килограмм веса согласно статье 30 Монреальской конвенции. При всем том, если бы перевозчик имел право по договору перевозить груз автотранспортом, то при таких обстоятельствах он бы не смог ссылаться на ограничения ответственности по воздушной конвенции, так как, при применении режима дорожной перевозки, перевозчик вправе ссылаться на ограничения, указанные в дорожной конвенции. Таким образом, перевозчик может получить выгоду в связи с отклонением от договора, даже если результат такого отклонения, очевидно, является нежелательным.

Для того, чтобы не позволить перевозчику получить выгоду от нарушения договора перевозки, было высказано предположение, что согласие на замещение вида транспорта, предоставленное позднее, может трансформировать несанкционированную замену, тем самым сделать ее санкционированной и вызвать, таким образом, режим текущей перевозки[292]. Проф. Кирхоф (Proff. Kirchhof) видит расширение действия Монреальской конвенции не целесообразным и выступает за трактовку последнего предложения статьи 18 Монреальской конвенции в качестве обеспечения минимальной ответственности перевозчика. Аналогично разрешил вопрос суд BGH (The Federa lCourt of Justice (Bundesgerichtshof – BGH) is Germany's highest court of civil and criminal jurisdiction) в 1989 году. Согласно его решению, если правовой режим, применимый для того вида транспорта, который был фактически использован, является более выгодным для истца, истец должен иметь возможность требовать возмещения ущерба от перевозчика на основе этого режима[293].

Несмотря на то, что интерпретация проф. Кирхоф могла бы решить проблему касательно недопущения недобросовестной выгоды перевозчика,

[292]Kirchhof, G. Multimodal transport rules.Kluwer law international.2007.139.
[293]Kirchhof, G. 140.

связанной с нарушением договора, однако эксклюзивность Монреальских правил нельзя исключить.

Монреальская конвенция называется "Об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок". Фраза "унификации некоторых правил" говорит нам о двух вещах. Во-первых, цель Конвенции состоит в том, чтобы унифицировать правила, к которым она применяется. Если эта цель будет достигнута, исключений из этих правил не должно допускаться, или только в том случае, когда сама Конвенция предусматривает такие исключения. Во-вторых, в Конвенции представлена определенная часть правил, но не все правила, связанные с международной воздушной перевозкой. Эти правила не являются исчерпывающими, но являются частичной гармонизацией, направленной на формирование конкретных вопросов, отраженных в конвенции.

Что касается эксклюзивности, то вопрос применимого права, регулируемый в последнем предложении статьи 18, устанавливает эксклюзивность Монреальского режима и тем самым делает не жизнеспособной интерпретацию проф. Kirchhof. Кроме того, другие перевозочные конвенции также не поддерживают его решение, так как применяются лишь в определенных договором перевозки случаях. Если не-воздушная перевозка не была согласована, то согласно таким конвенциям, как КДПГ/CMR, КПГВ/CMNI или ЦИМ-КОТИФ, их режим не распространяются на ущерб, возникший в результате такой перевозки. Как результат, санкционированное замещение видов транспорта является более перспективным решением.

Хотя положения, содержащиеся в статьях 31 Варшавской конвенции и 38 Монреальской конвенции, в сравнении с другими перевозочными конвенциями, ясно показывают, что правила об авиационных перевозках применяются к воздушной части перевозки, которая является частью мультимодального договора, это не означает, что применение воздушного режима в отношении таких перевозок совершенно лишено трудностей.

Некоторые из них в основном имеют практическое значение. Однако все они вытекают из очевидного факта, что даже, если воздушный режим перевозки и охватывает мультимодальные перевозки, то изначально этот режим предназначен для одного способа перевозки - авиационного. В результате смешение нескольких режимов при мультимодальной перевозке имеют маргинальный характер, так как в основном каждый режим сфокусирован на унимодальной перевозке. Неудивительно, что это приводит к проблемам, когда дело доходит до применения унимодальных правил к мультимодальным отношениям.

Одна из основных проблем, которая возникает при применении унимодальных правил к мультимодальным отношениям, касается периода времени, отведенного перевозочными конвенциями для привнесения претензий и исков, связанных с утратой и повреждением грузов во время перевозки. Статьи 26 и 29 Варшавской конвенции и статьи 31 и 35 Монреальской конвенции содержат правила о необходимости своевременного уведомлении об обнаружении вреда и исковой давности. По Варшавскому режиму возражения должны быть поданы в течение семи дней с момента получения груза или в течение четырнадцати дней со дня, когда багаж или груз были переданы в распоряжение лица, имеющего право на принесение возражений. И хотя эти сроки были продлены в рамках Монреальской Конвенции, соответственно, четырнадцать дней и двадцать один день, они все еще являются относительно короткими, учитывая то, что в случае несоблюдения этих сроков потерпевшая сторона теряет право на предъявление исков, за исключением случая мошенничества со стороны перевозчика.

Срок исковой давности согласно Варшавской и Монреальской конвенций установлен в два года. Если иск не предъявлен в течение двух лет с момента прибытия по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки, истец теряет право на возмещение ущерба.

Поскольку указанные выше сроки для предъявления претензий достаточно короткие, это может вызвать проблемы в отношении мультимодальных перевозок, имеющих воздушный этап. Так, например, для грузополучателя двухлетний срок исковой давности начинает течь раньше, чем он может фактически получить груз, в случае, если воздушный этап перевозки не будет являться конечным этапом всей перевозки, что является весьма несправедливым для него. Поэтому, цель установления срока исковой давности видится в защите интересов перевозчика от возможных исков против него в отношении перевозок, выполненных им когда-то в прошлом.

Согласно Варшавской и Монреальской Конвенций отсутствие авиа накладной не отражается ни на существовании, ни на действительности договора перевозки. Поэтому даже если накладная не была выпущена, договор перевозки будет считаться действующим и правила конвенций по-прежнему будут применяться. Существует одно исключение из этого правила, которое находится в комбинации статей 5, 8 и 9 Варшавской конвенции. Согласно этим статьям перевозчик лишается права ссылаться на правила об ответственности, установленные Варшавской конвенцией, при отсутствии накладной. Это исключение не повторяется в Монреальской конвенции. Наоборот, согласно статье 9 Монреальской конвенции говориться, что несоблюдение требований о документации не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который, тем не менее, подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

Вопрос заключается в том, является ли документ, выданный в отношении мультимодальной перевозки, включающей воздушный этап, одновременно авиагрузовой накладной. Если да, то такая накладная должна содержать все сведения, изложенные в статье 8 Варшавской конвенции, так как в противном случае перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения Конвенции, которые исключают или ограничивают его ответственность. Особенно это касается того, что авиагрузовая накладная

должна содержать указание на то, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией. Это указание, пожалуй, можно даже назвать в некоторой степени нелогичным, поскольку содержит в себе долженствование применения обязательных правил, изложенных в Конвенции, к договорным отношениям, что и так является общепринятым.

Однако, есть шанс, что данное требование станет не более, чем раритетом в будущем так, как ни Монреальский протокол № 4, ни Монреальская Конвенция не содержат положений, согласно которым перевозчик может быть лишен права ссылаться на правила об ответственности, соответствующие определенному режиму воздушной перевозки.

4. КПГВ.

Серьезным фактором, влияющим на применение КПГВ при мультимодальных перевозках с участием внутренневодного транспорта, является толкование понятий "порт погрузки", "место приема груза", "порт разгрузки" и "порт сдачи". Касательно сферы применения правил, изложенных в пункте 2 статьи 2 КПГВ, они применяются 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. Поэтому в случае осуществления мультимодальной перевозки необходимо точно определить, где указанные места будут находиться.

Если толковать термины "прием груза" и "сдача груза" в свете мультимодальной перевозки, то нельзя придерживаться слишком буквальной интерпретации этих терминов. Ведь мультимодальный перевозчик не должен физически обладать грузом, чтобы стать ответственным за него. Такой перевозчик, например, будет нести ответственность за груз по договору перевозки, даже если физически не осуществляет приемку груза к перевозке,

так как заключил договор суб-перевозки с фактическим перевозчиком. Поэтому лучшим решением было бы трактовать термины "прием груза" и "сдача груза" не применительно к перевозке в целом, а лишь к отдельным этапам внутренневодной перевозки.

В пункте 2 статьи 3 КПГВ указывается, что прием и сдача груза производятся на борту судна, если не оговорено иное. Это говорит о том, что когда КПГВ применяется к внутренневодному этапу мультимодальной перевозки, прием и сдачу груза следует рассматривать как начало и конец внутренневодного этапа перевозки, но не началом или окончанием всей мультимодальной перевозки. Тот факт, что в пункте 2 статьи 3 КПГВ альтернативно упоминаются порт погрузки и порт разгрузки наглядно подтверждает данный вывод.

Другое положение, подтверждающее данную точку зрения, изложено в статье 16 КПГВ. Данная статья определяет, что перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза, произошедших после его принятия к перевозке и до его сдачи. Если предположить, что обозначенные пункты охватывают начало и конец мультимодальной перевозки, то это приведет к тому, что перевозчик несет ответственность согласно КПГВ в течение всей перевозки, даже на этапах с участием дорожного, железнодорожного, авиа или морского транспорта. Однако положения КПГВ не дают даже малейшего повода для такого расширения сферы применения правил.

Согласно пункту 2 статьи 16 КПГВ ответственность перевозчика за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза в течение времени до погрузки груза на судно или после выгрузки с судна, определяется в соответствии с законодательством государства, применимым к договору перевозки. Согласно этому положению сфера применения КПГВ не выходит за пределы внутренневодного этапа мультимодальной перевозки. Соответственно действия по приему груза к перевозке и его сдаче соответствуют событиям по погрузке и выгрузке груза с судна, если иное не

согласовано в соответствии с пунктом 2 статьи 3 КПГВ. По-видимому, положения пункта 2 статьи 16 КПГВ имеют тенденцию быть применимыми только к перевозке внутренневодным транспортом.

Таким образом, основываясь на положениях пункта 2 статьи 3 КПГВ, сфера применения Конвенции распространяется на время нахождения груза на борту судна. Ответственность сторон в период между погрузкой груза на борт судна и выгрузкой с судна регулируется не КПГВ, а нормами национального права(пункт 2 статьи 16 КПГВ). Следовательно, не смотря на то, что сфера применения Конвенции расширена и охватывает период погрузки и выгрузки, в тоже время, в ней определяется, что это расширение обеспечивается за счет применения к договору перевозки национального законодательства. Когда прием груза и выдача осуществляются на борту судна, КПГВ действует в течение времени, пока груз находится на борту, а время до и после указанного периода регулируется национальным законодательством, действующем в отношении того вида транспорта, который используется до и после внутренневодного. Если принятие груза к перевозке и его сдача происходят не на борту судна, то период между принятием груза и его фактической погрузкой, а также период между фактической выгрузкой и сдачей груза также будут регламентироваться национальным законодательством. Если, например, внутренневодному этапу предшествует этап немеждународный автомобильной перевозки, это означает, что изначально будет действовать закон о национальной дорожной перевозке, затем между принятием груза к внутренневодной перевозке и его погрузкой на борт судна - соответствующее национальное законодательство о внутренневодной перевозке, и после погрузки - правила КПГВ.

К договору мультимодальной перевозки, включающим международные перевозки автомобильным, железнодорожным или воздушным транспортом, предшествующих или следующих за этапом внутренневодной перевозки, применение пункта 2 статьи 16 КПГВ будет более обоснованным. Если, например, груз перевозится из Роттердама в Эссене автомобильным

транспортом, от Эссена до Базеля - внутренневодным транспортом, то, на первый взгляд, должны применяться правила КДПГ/CMR к дорожному этапу, затем правила КПГВ - к водному этапу перевозки. Правила КДПГ/CMR будут применяться до момента, когда груз будет погружен на борт для осуществления внутренневодного этапа. Так как операции по хранению груза не оговорены в договоре, хранение поглощается этапом автомобильной перевозки. Если стороны согласуют, что принятие груза к перевозке состоится до погрузки на судно, это приведет к тому, что период применения КДПГ/CMR будет сокращен. Под влиянием такого соглашения сторон, правила КДПГ/CMR будут применяться в период от Роттердама до момента, когда груз будет принят для внутренневодной перевозки. В данном случае, с момента принятия груза до его погрузки на судно применяется национальное законодательство, а правила КПГВ начнут свое действие с момента погрузки груза на судно[294].

Проиллюстрируем еще один пример перевозки по маршруту Берлин - Чикаго. Здесь возникает целых шесть различных правовых режимов, которые регулируют каждый из шести отдельных сегментов единой мультимодальной перевозки в рамках одного договора: (1) правила КДПГ/CMR применяются в случае повреждения груза, произошедшем в течение европейского дорожного этапа Берлин-Антверпен; (2) любые повреждения груза, произошедшие в порту Антверпен после доставки автотранспортом до погрузки на судно - регулируется на основании коносамента (хотя условия коносамента могут быть заменены обязательным бельгийским законодательством); (3) правила Гаага-Висби регламентируют любые повреждения груза, которые произошли во время морского этапа Антверпен-Монреаль; (4) согласно условий коносамента или канадским национальным законодательством будут регулироваться любые повреждения груза, произошедшие в порту Монреаля после выгрузки с судна и до момента принятия к железнодорожной перевозке; (5) обязательное канадское

[294]Hoaks M. – P. 231.

законодательство будет применяться, если груз поврежден в течение внутригосударственной железнодорожной перевозки до границы с США; (6) после пересечения границы с США применимое право зависит от того, в каком американском суде будет слушаться спор[295].

Положения пункта 2 статьи 2 КПГВ сравнимы с положениями статьи 2 КДПГ/CMR и пунктами 3 и 4 статьи 1 КОТИФ-ЦИМ, которые расширяют применение конвенций, специально предназначенных для регулирования определенного режима перевозки, за пределы этого режима. Эти статьи призваны регулировать в определенной степени другие режимы перевозки. Подобно другим перевозочным конвенциям режим внутреннего судоходства не распространяет свое влияние на все транспортные режимы без разбора. Положения пункта 2 статьи 2 КПГВ применяются исключительно к морским перевозкам, если такие перевозки соответствуют ряду строгих условий. Согласно данному пункту, 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, настоящая Конвенция также применяется к этому договору при соблюдении условий, предусмотренных в пункте 1, за исключением тех случаев, когда:

a) в соответствии с применимым морским законодательством был составлен морской коносамент, или когда

b) расстояние, которое предстоит пройти по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, является более длинным.

То есть такая перевозка должна быть исполнена на одном и том же судне, без перегрузки, без оформления морского коносамента, иначе правила КПГВ не будут применяться к морской части перевозки. Что касается подпункта a), он может быть истолкован, как подтверждение того, что морское законодательство применяется к этапу морской перевозки, исполняемому по договору мультимодальной перевозки в случае, когда был

[295]Sturley M.F. – P. 114.

выпущен морской коносамент. Тем не менее, правила КПГВ по-прежнему не будут применяться к морскому этапу перевозки, даже если морской коносамент не был выдан, если морской этап охватывает большее расстояние, чем внутренневодный. Только если внутренневодный этап в географическом плане больше, правила КПГВ будут применяться к этапу морской перевозки.

В свете пункта 2 статьи 2 КПГВ возникает вопрос, что именно подразумевается под термином "морской" коносамент. Что именно делает коносамент "морским"? Есть ли разница между морским коносаментом и внутренневодным коносаментом?

Прежде всего, следует отметить, что внутренневодный коносамент не играет такой заметной роли при внутренневодных перевозках, как это происходит при морских перевозках, по той простой причине, что выпуск внутренневодного коносамента не является обязательным условием[296].

В соответствии со статьей 13 оригиналы внутренневодного коносамента представляют собой ценные бумаги, выдаваемые на имя грузополучателя, ордерные или на предъявителя. Выдача внутренневодного коносамента, следовательно, имеет такое же действие, как выдача морского коносамента ордерного или на предъявителя. Более того, согласно пункту 3 статьи 13 КПГВ в случае, когда груз находится в распоряжении перевозчика, передача коносамента лицу, управомоченному согласно коносаменту получить груз, влечет те же последствия, что и передача груза в том, что касается прав на получение груза.

Наиболее логичным было бы попытаться найти другие признаки, указывающие на сходство морского и внутренневодного коносаментов. Однако изучение актов внутренневодного и морского международного законодательства, в которых, по крайней мере, упоминается коносамент, не обнаружило никаких новых признаков. Так, в пункте 7 статьи 1 Гамбургских

[296]Asariotis, R. What future for the bill of lading as a document of title? / R. Asariotis. // In journal of international maritime law. - 2008. - P. 75.

правил говорится, что коносамент является документом, который подтверждает факт заключения (наличия) договора морской перевозки, а также приема или погрузки груза перевозчиком. Согласно пункту 3 статьи 11 КПГВ транспортный документ удостоверяет, при отсутствии доказательств противного, заключение и содержание договора перевозки, а также принятие груза к перевозке перевозчиком.

В общем, режим морской перевозки не дает никаких реальных инструментов для дифференциации между внутренневодным коносаментом и морским. Есть традиционные выражения "морской коносамент" или "океанский коносамент", которые содержат ссылку на международные морские конвенции. Если коносамент оформлен на условиях "порт-порт", это указывает на то, что общий период ответственности перевозчика охватывает перевозку грузов морем. Если же оформлен мультимодальный коносамент, это означает, что перевозчик берет на себя ответственность за весь период перевозки, охватывающий не только морской этап, но и железнодорожный, либо автомобильный, либо речной. Мультимодальный коносамент и коносамент "порт-порт" обладают одинаковыми юридическими признаками, поскольку оформляются на морскую перевозку, даже если она является частью мультимодальной перевозки, поэтому оба они рассматриваются как морские[297].

Аналогично вышесказанному, морской коносамент и коносамент, который используется при перевозках на внутренневодных путях, имеют одинаковую структуру, однако рассмотрение коносамента в качестве морского или внутренневодного зависит от договора перевозки. Так, если в договоре определено, что предметом договора является перевозки морем, то коносамент считается морским. Если коносамент, который в основном касается внутренневодной перевозки или внутренневодной перевозки в

[297]Asariotis, R. - P. 77.

сочетании с морской перевозкой, расстояние которой меньше внутренневодного этапа, то он считается внутренневодным.

Эта точка зрения, однако, является несколько проблематичной, так как морские конвенции не различают морских и не морских коносаментов. Гаагские или Гаага-Висбийские правила будут применяться к любому коносаменту, или аналогичному документу, относящемуся к морской перевозке, если в нем есть ссылка на эти правила или, по крайней мере, к этапу морской перевозки, покрытому мультимодальным коносаментом.

Действительно, если коносамент выдается на внутренневодную и морскую перевозку, то считать ли коносамент морским или внутренневодным зависит от согласованных условий перевозки. Если выпускаемый коносамент считать не морским, то он должен соответствовать некоторым ограничивающим условиям, согласнопункту 2 статьи 2 КПГВ. Поэтому для того, чтобы предотвратить конфликты между морским законодательством и внутренневодным, коносамент должен быть квалифицирован как не морской, а морские перевозки должны носить подчиненный характер и поглощаться внутренневодной перевозкой.

Гамбургские правила и новые Роттердамские правила не требуют обязательного применения коносамента. В результате эти режимы представляют собой еще больший риск конфликта с правилами КПГВ в свете пункта 2 статьи 2 КПГВ. В ситуации, когда, например, морская перевозка осуществляется из Саутгемптона в Гавр, затем перевозка баржей из Гавра в Базель, морской режим будет применяться к морской перевозке между Саутгемптоном и Гавром даже если коносамент не выдавался. Но следует добавить, что сфера применения морской конвенции ограничена ситуациями, в которых морской этап является большей частью перевозки.

Однако с учетом расширенной сферы применения Роттердамских правил, Роттердамские правила и КПГВ могут быть применены не только к морскому этапу перевозки от Саутгемптона в Гавр, но и к перевозке речным транспортом из Гавра в Базель. Этот потенциал для конфликта не так легко

искоренить, поскольку толкование существующих транспортных режимов не оставляет много места для маневра.

Статья 2 КПГВ содержит положения касательно сферы применения правил. Некоторые из этих положений предоставляют другим правовым инструментам приоритет над правилами КПГВ. В пункте 1 статьи 27 КПГВ, например, разъясняется, что если возникнет конфликт между КПГВ и другой международной конвенцией или национальным закономпо вопросам ограничения ответственности собственников речных или морских судов, правила международной конвенции или национального закона имеют приоритет над правилами КПГВ. Кроме того, пункт 2 статьи 27 регулирует ответственность за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, и освобождает перевозчика от ответственности по правилам КПГВ, если оператор ядерной установки несет ответственность за этот ущерб в силу законодательства государства, регулирующего ответственность в области ядерной энергии.

Трудности применения КПГВ при мультимодальных перевозках.

Как и все перевозочные конвенции, которые ориентированы на один вид транспорта, правилаКПГВ 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. Применение правил КПГВ не встретит

проблем, если доставка груза по мультимодальному договору совпадает с окончанием внутренневодного этапа.

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. Соответственно стороны вправе договориться об условиях сдачи груза. 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 совпадет с окончанием внутренневодного этапа. Следовательно, было бы полезным, если бы договаривающиеся стороны определили в договоре мультимодальной перевозки, который включает в себя внутренневодный этап, что место сдачи груза находится в конечном пункте назначения по договору мультимодальной перевозки, дабы избежать конфликта режимов исходя из положений статьи 10 КПГВ.

Таким образом, 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. При всем том, данная возможность конфликта может оказаться обманчивой, поскольку не так уж много крупных

морских держав ратифицировали Гамбургские правила, а Роттердамские правила все еще не вступили в силу.

5.Морские конвенции.

Сфера применения Гаагских и Гаага-Висбийских правил во многом отличается от сферы применения других перевозочных конвенций. В этом заключается особенность Гаагского режима, которая может иметь далеко идущие последствия касательно определения ответственности перевозчика при мультимодальной перевозке, включающей морской этап.

Согласно другим перевозочным конвенциям период ответственности перевозчика за груз начинает течь с момента принятия груза к перевозке до его конечной доставки. Гаагские же правила являются обязательными только в период, в течение которого грузы физически находятся на борту судна, плюс время, необходимое для их погрузки и выгрузки, так называемый период "tackletotackle"[298] или "погрузка - выгрузка с/на причал". Таким образом, период ответственности перевозчика, согласно Правил, ограничивается лишь морской перевозкой и не распространяется на сопутствующие морской перевозке виды деятельности (перевозка груза до порта автотранспортом, хранение груза в порту и т.д.). Висбийский протокол не внес никаких изменений в данный период ответственности перевозчика, вероятно потому, что он был принят еще до контейнерной революции и до того, когда мультимодальный договор стал нормой. Поэтому составители протокола не видели необходимости внести какие-либо изменения в определение периода ответственности перевозчика. Сегодня ситуация изменилась и около 90% нынешних перевозок, включающих морскую составляющую, являются мультимодальными.

Нормы, регламентирующие ответственность перевозчика, оформившего договор международной мультимодальной перевозки с

[298] Термин "tackle-tackle" традиционно означает период времени между моментом, когда груз закреплен на крюке судового грузоподъемного средства (крана, стрелы) в порту погрузки, и моментом, когда груз снят с крюка судового грузоподъемного средства в порту выгрузки. Если при этом используются береговые краны, то этот момент традиционно наступает при пересечении грузом борта судна.

морской составляющей, очень неравномерны. С учетом того, что Правила регулируют период от погрузки до выгрузки с судна, то периоды "до" погрузки и "после" выгрузки остаются не урегулированными международным правом. Таким образом, указанные периоды регламентируются национальным законодательством. Так, например, в случае перевозки груза морским путем из Гуаякиля, Эквадор, в Калининград и далее дорожным транспортом до Минска, это означает, что (1) период с момента принятия перевозчиком груза к перевозке, но до погрузки на судно, регулируется национальным законодательством, (2) период, в течение которого груз находится на судне, регламентирован Гаага-Висбийскими правилами, (3) период, после выгрузки, но до начала автоперевозки, вновь регулируется национальным законодательством, и (4) период автомобильной перевозки регламентируется правилами СМГС. Если бы договор перевозки состоял из воздушного и дорожного этапов, то первый этап был бы урегулирован Монреальской Конвенцией до тех пор, пока груз не был бы принят к перевозке автомобильным транспортом, которые регламентируются Конвенцией КДПГ/CMR до момента доставки груза грузополучателю.

Указанные пробелы правового регулирования некоторые перевозчики активно используют в своих целях. Так, они вводят дополнительные положения в договоры перевозки, освобождающие их от ответственности в периоды до погрузки и после выгрузки. Пример такого положения может быть найден в коносаменте BIMCOConlinebill 2000,который предназначен для перевозок грузов судами регулярных линий в прямом сообщении с перевалкой груза с одной линии на другую. В пункте 3 (а) коносамента определено, что перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение груза до погрузки груза и после его выгрузки. Более того, согласно пункту 8 документа, если перевозчик организует перевозку груза от места его нахождения до порта погрузки или от места выгрузки с судна до места передачи груза получателю, перевозчик должен выступать в качестве грузовладельца или агента и не будет ответственен за любые потери и

убытки, возникшие в во время таких перевозок, даже если фрахт был собран за всю перевозку[299].

Положения об ограничении ответственности перевозчика в периоды до погрузки и после коррелируются со статьей 7 Гаага-Висбийских правил: никакие положения настоящей Конвенции не возбраняют перевозчику или отправителю включать в договор положения, условия, оговорки и исключения в отношении обязанностей и ответственности перевозчика или судна за потерю или убытки, происшедшие с грузами или касающиеся их хранения, заботы о них и их обработки до погрузки и, соответственно, после выгрузки с судна, на котором грузы перевозятся морем.

Данная позиция проиллюстрирована в деле "Арава"[300]. В судебном решении, вынесенном английским апелляционным судом в 1979 году, установлено, что договорные положения, освобождающие перевозчика от ответственности до погрузки на судно и после выгрузки, в равной степени приемлемы. По данному делу осуществлялась перевозка груза мороженного мяса из Новой Зеландии в Лондон на судне под названием "Арава". Были выпущены двадцать четыре коносамента с указанием, что до погрузки груза на судно или после его выгрузки, независимо от того, находится ли груз в распоряжении перевозчика, его агентов или служащих, на хранении или иным образом, перевозчик, его агенты и служащие не несут ответственности за утрату и повреждение груза, даже если они произошли вследствие небрежности перевозчика, его агентов, служащих или других лиц, за которых перевозчик отвечает.

Суд решил, что даже с учетом того, что договор перевозки был изменен: вместо того, чтобы быть выгруженным на пристани в месте доставки непосредственно с судна "Арава", груз был перегружен с "Арава" на более мелководное судно, которое более приспособлено для

[299]Conlinebill 2000.- URL.: http://balticlawyers.pl/annex/samples/bimco/bill_of_lading/conlinebill%202000%20liner%20bill%20of%20lading.pdf

[300]Producers Meats Ltd v. Shaw Savill & Albion Co. Ltd, [1980] 2 Lloyd’s Rep. 135 (Arawa).

маневрирования в узком пространстве порта, доставлен и выгружен на пристани, данная замена не была настолько существенной, чтобы заключить новый договор. Оригиналы коносаментов не были отменены. Таким образом, в результате коносаментной оговорки, регулирующей отношения между грузоотправителем и перевозчиком до погрузки и после выгрузки, суд принял решение, согласно которому перевозчик был освобожден от ответственности в отношении порчи груза мяса, произошедшего после выгрузки с судна "Арава", но до доставки получателю.

Таким образом, в результате имеющегося пробела в области регулирования ответственности морского перевозчика, такой перевозчик посредством договора освобождает себя от обязанности возместить другой стороне по договору ущерб, который произошел в течение подготовительных этапов перевозки, даже когда он виновен. Данная ситуация опасна тем, что перевозчик может попустительствовать воровству или не придавать даже малейшего внимания грузам, формально не входящим в зону его ответственности. Поэтому любые ситуации и конфликты, возникающие в данной области, подлежат индивидуальному рассмотрению в каждом отдельном случае.

Помимо уже упомянутых проблем, также возникает вопрос, когда происходит передача права на груз, а значит и переход ответственности, от перевозчика одного вида транспорта на этапе, предшествующем морскому или опосредующем морской, морскому перевозчику или от морского перевозчика? Для разрешения данного вопроса, следует рассматривать каждый этап мультимодальной перевозки отдельно друг от друга, включая этапы портовой перевалки, погрузки и выгрузки.

Как и во всех других перевозочных конвенциях в Правилах установлен сокращенный срок исковой давности. Согласно пункту 6 статьи 3 Гаагских и Гаага-Висбийских правил такой срок установлен в один год. Однако положения данного пункта обеих версий Правил не являются абсолютно идентичными, поскольку Гаага-Висбийские правила дополнены пунктом

6bis, касающегося регрессного иска. Согласно данному пункту регрессный иск может быть предъявлен даже по истечении срока в один год по решению суда, рассматривающего дело. Однако этот срок должен быть не менее трех месяцев со дня, когда лицо, предъявляющее регрессный иск, удовлетворило требование или получило уведомление о возбуждении процесса по иску к нему самому.

Так, поделу Trafigura Beheer BV v. Golden Stavraetos Maritime Inc.[301]по прибытии судна в первоначальный договорной порт назначения, грузополучатель отказался принять поставку груза на том основании, что груз был поврежден, и грузоотправитель впоследствии договорился с судовладельцем о перевозке груза в другой порт, поэтому по мнению судовладельца срок исковой давности должен начать течь с момента прибытия судна в конечный пункт назначения, а не с момента, когда груз "должен был быть доставлен" по договору. Апелляционный суд постановил, что для того, чтобы определить, когда состоялась доставка по договору, следует определить, была ли осуществлена доставка на основе первоначального договора, хотя и с поправками, или доставка была осуществлена по новому соглашению. Если доставка была осуществлена по новому соглашению, срок исковой давности начнет течь с момента, когда груз должен быть доставлен в рамках данного соглашения. В том случае, если доставка является частью первоначального договора, но с некоторыми изменениями, будет считаться, что доставка имела место в конечном пункте назначения. Таким образом, годичный срок по пункту 6 статьи 3 Гаага-Висбийских правил начнет течь в позднюю дату. По данному делу Апелляционный суд принял позицию судовладельца.

Различия между Гаага-Висбийскими и Гамбургскими правилами являются достаточно значительными. Гамбургские правила определяют транспортные риски между перевозчиками и грузоотправителями в той

[301] Trafigura Beheer BV v. Golden Stavraetos Maritime Inc. URL.: http://archive.onlinedmc.co.uk/trafigura_v__golden_stavraetos_cofa.htm

манере, которая принципиально отличается от предшествующих правил. В Гамбургских правилах введено много новых положений, которые, как правило, имеют тенденцию к увеличению ответственности перевозчика. Наиболее ярким примером в этом контексте является отмена навигационной ошибки. Увеличен размер ответственности перевозчика за утрату и повреждение груза, а также период его ответственности, который теперь определяется как период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика. Кроме того, согласно Гамбургсому режиму бремя доказывания своей невиновности возлагается на перевозчика.

Другое заслуживающее внимания изменение - продление срока исковой давности до двух лет - содержится в статье 20 Гамбургских правил. Увеличены пределы ответственности перевозчика за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, до 835 расчетных единиц за место или 2,5 расчетных единиц за килограмм веса брутто, в зависимости от того, какая сумма выше (статьи 6 и 26 Гамбургских правил). Некоторые виды грузов, которые не были включены в Гаагские правила, как, например, живые животные и палубные грузы, получили свое выражение в статьях 1(5) и 9 новых Правил.

В отношении мультимодальных перевозок, пожалуй, наиболее существенная разница касается сферы применения режима морской перевозки. Принимая во внимание, что Гаагские правила применяются к договорам перевозки на основе коносамента от погрузки до выгрузки, Гамбургские правила применяются ко всему договору морской перевозки, то есть Гамбургские правила, таким образом, охватывают весь период в течение которого, груз находится в ведении перевозчика, начиная от порта погрузки и заканчивается портом выгрузки (пункт 1 статьи 4 Правил).Согласно положений статьи 4(a)(2) и (b)(3) Правил, груз также находится в ведении перевозчика с момента, когда он принял груз от какого-либо органа или иного третьего лица, которому в силу закона или правил, применяемых в порту погрузки, груз должен быть передан для отгрузки; и до момента, когда

он сдал груз путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применяемых в порту разгрузки, должен быть передан груз (например, таким органом или третьим лицом может выступать стивидор). В данной ситуации у перевозчика есть все шансы сократить период своей ответственности, если, например, перевозчик не уполномочен назначать стивидора на обработку груза, то период его ответственности может быть сокращен,возможно, даже до периода от погрузки до выгрузки[302].

Согласно пункту 1 статьи 2 Гамбургские правила применяются ко всем договорам морской перевозки, если они соответствуют определенным требованиям. Под договором морской перевозки понимается любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой. Статья 2, в свою очередь, ограничивает сферу применения договора морской перевозки условиями, которые касаются перевозки между двумя различными государствами, что ставит прибрежную торговлю между двумя портами одного государства за пределы досягаемости Конвенции.

Статья 4 Правил, которая разграничивает период, в течение которого перевозчик отвечает за груз, также влияет на сферу применения Гамбургских правил. Как уже было отмечено, Гамбургские правила расширили период ответственности перевозчика за пределы периода погрузка-выгрузка, определенного в Гаага-Висбийских правилах. На основании статьи 4 перевозчик несет ответственность за груз с момента приема груза к перевозке в порту погрузки до тех пор, пока он не доставит его получателю в порту выгрузки. Это не фундаментальное изменение, хотя и значительно расширяет сферу применения Гамбургских правил по сравнению с режимом Гаага-Висбийских правил. Тем не менее, Гамбургские правила по-прежнему не выходят за пределы морских перевозок, они остаются унимодальными, даже

[302]Crowley, M. E. The limited scope of the cargo liability regime covering the carriage of goods by sea: the multimodal problems / M. E. Crowley. // TLR. - 2005. - 1464.

с учетом введения понятия "фактический перевозчик" и определения ответственности для данного фактического перевозчика по статье 10. После того, как грузы были переданы для перевозки фактическому перевозчику, такой перевозчик самостоятельно несет ответственность за свой сегмент перевозки. Однако фактический перевозчик будет нести ответственность согласно Гамбургским правилам лишь в случае, если он исполнял морскую перевозку.

Одной из основных проблем при мультимодальных перевозках является определение применимого права, когда потери и убытки остаются нелокализованными. В ситуациях нелокализованных убытков положения новой морской конвенции применяются автоматически, если специальные положения статьи 82 не предотвращают это. Роттердамские правила применяются ко всей мультимодальной перевозке в случаях, даже если расстояние, пройденное по морю, является относительно коротким.

С другой стороны, новая морская конвенция также включает в себя ограничение ответственности перевозчика в размере 875 SDRмза место или 3 SDR за один килограмм веса брутто груза,в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда стоимость груза была заявлена грузоотправителем и включена в договорные условия или когда перевозчик и грузоотправитель согласовали бóльшую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в пункте 1 статьи 59 Правил.

По сравнению с другими морскими конвенциями географическая сфера применения Роттердамских правил весьма существенно расширена. Положения Конвенции применяются, когда в соответствии с договором перевозки место получения груза, порта погрузки, место доставки или порта разгрузки находится в одном из Договаривающихся государств. Таким образом, Правила приобретают довольно обширный диапазон действия, поскольку для применения Правил достаточно только одного из четырех мест. Другие перевозочные конвенции, в частности, Монреальская Конвенция, имеют на порядок более скромные географические рамки

применения по сравнению с Роттердамскими правилами. Сфера применения воздушной Конвенции ограничена условиями перевозки, когда место отправления и место назначения расположены в пределах территорий государств-участников конвенции. Причины, по которым Роттердамские правила обладают столь широким географическим диапазоном, заключаются в стимулировании торговли и придании закону единообразия.

Широкий географический охват Роттердамских правил также влияет на их расширенное их применение в отношении договоров мультимодальной перевозки, с участием морского транспорта. В связи с этим, создается потенциал для конфликтов между новым режимом и существующими перевозочными конвенциями. Эти конфликтные ситуации могут, по крайней мере, теоретически привести к проблемам в международном транспортном праве.

Проблема конфликта конвенций отчасти смягчена в главе 17, которая регулирует отношения Роттердамских правил с международными транспортными конвенциями, касающихся перевозок на других видах транспорта. Однако при регулировании мультимодальных перевозок данное разграничение между Роттердамскими правилами и другими транспортными конвенциями может быть весьма чувствительным к ошибкам в интерпретации.

Расширение области применения Роттердамских правил может также привести к тому, что государства, ратифицировавшие Роттердамские правила, могут не решиться ратифицировать будущий специально разработанный режим мультимодальной перевозки, поскольку пробел в регулировании мультимодальной перевозки может быть легко предотвращен путем увеличения радиуса действия Роттердамских правил до полноценного регулирования мультимодального режима[303].

[303] Guner-Ozbek, M.D. United national convention on contract for the international carriage of goods wholly or partly by sea /under editing Meltem Deniz Guner-Ozbek. - Springer.: 2011. - P. 129-137.

С другой стороны, Правила могли бы генерировать некоторый положительный эффект, поскольку всемирное их признание привнесло бы некое подобие международной унификации законодательства в области морских перевозок. Хотя, конечно, толкование более девяноста статей Конвенции, скорее всего, создадут весьма разнородные интерпретации в будущем.

Роттердамские правила имеют широкое распространение в отношении мультимодальных перевозок, а именно, касательно нелокализованного вреда. Однако их применение в случае нелокализованных потерь имеет свой недостаток, который заключается в отсутствии у перевозчиков стимула и стремления выявлять на каком именно этапе перевозки произошли утрата, повреждение или задержка в доставке груза. Более того, лимит ответственности перевозчика, согласно Правилам, на порядок ниже, чем в любой другой перевозочной конвенции, за исключением КПГВ. Данный аспект, безусловно, приветствуется, в том числе страховыми компаниями, страхующими ответственность перевозчика. Перевозчик сможет применить ограничение ответственности за килограмм, если в договоре перевозки не содержится перечисления количества мест (пакетов), и/или если компенсация, рассчитанная за каждое место груза, будет меньше компенсации за килограмм груза, например, если груз состоит из крупных объектов, таких как контейнеры или танкерные емкости.

В случае, если ущерб был причинен во время предшествующей или последующей перевозки по внутренним водным путям, к которым применяются правила об ответственности согласно КПГВ, перевозчик должен доказать, что ущерб был причинен именно при внутренневодной перевозке, то есть локализовать ущерб, поскольку лимит ответственности перевозчика по КПГВ только 2 SDR за килограмм поврежденного или утраченного груза, что меньше, чем в Роттердамских правилах (3 SDR). Однако перевозчик может скрыть обстоятельства о локализации ущерба, поскольку если грузовым местом является контейнер и если в транспортном

документе указано количество грузовых мест упакованных в контейнере, перевозчик несет ответственность в сумме 25000 расчетных единиц за место поКПГВ и лишь 875 расчетных единиц по Роттердамским правилам.

Таким образом, вступление в силу Роттердамских правил вряд ли вызовет серьезную гармонизацию транспортного законодательства. Принимая во внимание, что в Правилах пересматривается режим морской перевозки, то, скорее всего, добавиться еще один, четвертый режим к трем ныне существующим.

Также крайне сомнительно, чтобы новые Правила будут активно использоваться при мультимодальных перевозках. Безусловной заслугой Правил является то, что в них содержаться обязательные правила, касающиеся нелокализованного ущерба. Однако этот пробел фактически восполняется в различных стандартных проформах договоров, которые, в целом, содержат адекватные решения ситуаций, связанных с нелокализованным ущербом. Данное решение проблемы полностью соответствует транспортному праву, а сами стандартные проформы договоров стали крайне популярными и общепринятыми при осуществлении мультимодальных перевозок. Таким образом, новый инструмент регулирования нелокализованного ущерба создает условия для потенциального конфликта интересов.

Для локализации ущерба мультимодальный перевозчик должен представить соответствующие доказательства. Если в результате раскрытия доказательств выясниться, что ответственность перевозчика в случае локализованного ущерба будет выше, нежели при нелокализованном ущербе, вполне вероятно, что перевозчик попросту скроет доказательства локализации. К сожалению, Роттердамские Правила не только не избежали, но и допустили, чтобы этот конфликт интересов затруднил применение нового режима.

При всем этом, тот факт, что в отличие от существующих международных морских режимов, Роттердамские Правила имеют более

широкую сферу применения и распространяются на договоры мультимодальной перевозки, которые включают международную морскую составляющую, является несомненно шагом вперед в плане расширения правового регулирования. Такое расширение сферы действия Роттердамских правил было предметом существенных разногласий в ходе переговоров, которые связаны, в частности, : (a) с опасениями по поводу возможного конфликта с унимодальными конвенциями в области автомобильного, железнодорожного, воздушного и внутренневодного транспорта, которые во многих случаях можно также применить, если ущерб был причинен на определенном этапе смешанной перевозки; (b) со стремлениями некоторых государств обеспечить продолжение применения существующего национального законодательства в области мультимодальных перевозках; (c) с озабоченностью по поводу дальнейшей фрагментации права, применимого к договорам международной мультимодальной перевозки; и (d) с тем фактом, что основное содержание режима ответственности в мультимодальных перевозках основано исключительно на соображениях и принципах, применимых к морской перевозке[304].

Вопрос возможного конфликта с существующими международными конвенциями, применимых к перевозкам на автомобильном, железнодорожном, воздушном и внутренне водном транспорте, был в определенной степени рассмотрен в положениях статьи 82 Роттердамских правил, где приоритет отдается унимодальным конвенциям, в той мере, в какой такие конвенции, согласно их положениям, применяются за пределами унимодальных перевозок автомобильным, железнодорожным, воздушным и внутренне водным транспортом.

Поэтому статья 26 Роттердамских правил определяет, что «если утрата или повреждение груза либо событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче, возникают в период ответственности перевозчика, однако только до момента его погрузки на судно или только после момента

[304]Berlingien, F. - P. 63.

его выгрузки из судна, то положения настоящей Конвенции не имеют преимущественной силы по сравнению с положениями другого международного документа, которые намомент такой утраты, повреждения либо события или обстоятельства, ведущего к задержке применялись бы в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика, если грузоотправитель заключил с перевозчиком отдельный и прямой договор, касающийся конкретной стадии перевозки, на которой возникли утрата или повреждение груза либо событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче; а также, которые конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок для предъявления иска и не могут быть нарушены на основании договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю согласно такому документу».

Таким образом, Роттердамские правила не применяются в тех случаях, когда утрата или повреждение груза либо событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче, могут быть локализованы и произошли "исключительно перед" погрузкой груза на судно или "исключительно после" его выгрузки из судна. Если повреждение происходит во время морской перевозки, очевидно, что статья 26 не применяется, поскольку, нет никакого смысла применять сетевую систему ответственности в отношении ущерба, полученного при морской перевозке, поскольку единый режим ответственности, предлагаемый Роттердамскими правилами, также применим к морской перевозке. Не менее важно то, что статья 26 не применяется, если место причинения ущерба не может быть определено (нелокализованный ущерб). Наконец, статья 26 также не применима, если утрата или повреждение груза происходили постепенно при перевозке на различных видах транспорта (например, если причина ущерба возникла в ходе морской перевозки и причинение ущерба продолжалось в течение последующей наземной перевозки) ("прогрессивный ущерб"). Так, например, в случае осуществления перевозки из Антверпена в Москву, перевозка включает международную морскую составляющую Антверпен – Санкт-

Петербург и международную автомобильную составляющую Санкт-Петербург - Москва. Груз оказался поврежденным по прибытии в Москву, но неизвестно, был ли ущерб причинен во время морской перевозки или автомобильной. Поскольку грузополучатель не может доказать, что повреждение произошло после выгрузки груза с судна, ответственность перевозчика за ущерб будет регулируется Роттердамскими Правилами.

Пункты (b) и (c) статьи 26 ограничивают применение сетевой системы ответственности положениями других международных документов, которые «конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок для предъявления иска», а также «не могут быть нарушены на основании договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю согласно такому документу». Это означает, что если международный документ предусматривает ограничение ответственности перевозчика большее, чем предусмотрено в Роттердамских правилах, то статья 26 Конвенции не отменяет это ограничение.

Мультимодальные аспекты Роттердамских Правил включают в себя не только покрытие от "двери до двери" по договору перевозки, но также вводят нового участника перевозки - "исполняющая сторона" и "морская исполняющая сторона".

Создав различие междуморской и не морской исполняющими сторонами Конвенция налагает на них ответственность и создает основания для предъявления иска лишь к морской исполняющей стороне. В отношении не морской исполняющей стороны иск не может быть предъявлен на основании Роттердамских правил. Таким образом, ограниченный режим ответственности, предусмотренный Роттердамскими правилами, действует в отношении перевозчика, заключившего договор перевозки полностью или частично морем, и в отношении морской исполняющей стороны, а это значит, что морской (или морской-плюс) режим ответственности вряд ли может быть применен на других видах транспорта.

Так, например, грузоотправитель заключает договор перевозки из Москвы в Чикаго (через порты Санкт-Петербург и Нью-Йорк) с мультимодальным оператором. Фактическими перевозчиками выступают российский автомобильный перевозчик, морской перевозчик, и US железная дорога. Если груз поврежден во время перевозки, мультимодальный оператор несет ответственность в рамках Роттердамских правил как перевозчик, независимо от того, где причинен ущерб. Морской перевозчик несет ответственность в рамках Роттердамских правил в качестве морской исполняющей стороны в случае, если повреждение произошло во время морской перевозки. Стивидоры, операторы терминалов и другие морские исполняющие стороны также несут ответственность в соответствии с Роттердамскими правилами за причиненный ущерб. Однако, ни автомобильный, ни железнодорожный перевозчик не будут нести ответственность в рамках Роттердамских правил, если вред причинен или в ходе осуществления соответствующих этапов перевозки.

Касательно потенциального конфликта с международными конвенциями о воздушной перевозке, таких как Варшавская или Монреальская Конвенции, статья 82(а) несколько устраняет такой конфликт. Хотя сочетание воздушной и морской перевозки является редким и на практике конфликт может возникнуть только в очень специфических ситуациях, тем не менее, вероятность конфликта существует. Так, конфликт может возникнуть, если (1) стороны заключили договор мультимодальной перевозки, который включает международную воздушную составляющую и международную морскую составляющую; (2) груз поврежден во время воздушной перевозки; и (3) грузу причинен ущерб во время морской перевозки. Сетевая система ответственности, предусмотренная Роттердамскими правилами, не будет включить ответственность за воздушные перевозки, поскольку статья 26 применяется только в случае причинения ущерба до погрузки на судно или после выгрузки с судна. Если ущерб причинен во время воздушной перевозки (до погрузки на судно),

согласно статьи 26 положения Роттердамских Правил не применяются, а будут применяться Варшавская или Монреальская Конвенции. Согласно статье 38 Монреальской Конвенции «в случае смешанных перевозок, осуществляемых частично воздушным и частично каким-либо иным способом перевозки, положения настоящей Конвенции применяться только к воздушной перевозке». Это означает, что «перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки» (пункт 1 статьи 18 Монреальской конвенции). Таким образом, если причиной повреждения груза стало событие, имевшее место во время воздушной перевозки, следствием которого стало повреждение груза, фактически произошедшее во время морской перевозки, Монреальская Конвенция также будет применяться (пункт 4 статьи 18 Монреальской конвенции). Несмотря на сетевое правило ответственности, установленное статьей26 Роттердамских правил, сторона, которая является одновременно участником, как Монреальской Конвенции, так и Роттердамских Правил, может столкнуться с конфликтом их одновременного применения. Статья 82(a) Роттердамских Правил решает эту проблему, отдавая предпочтение положениям Монреальской Конвенции.

Подобные конфликты также возможны в связи с правилами КОТИФ-ЦИМ, которые применяются к перевозке железнодорожным транспортом, включая морской участок пути, если «международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает, помимо железнодорожной перевозки, морскую перевозку или перевозку через границу по внутренней судоходной линии, то настоящие Единые правовые предписания применяются, если морская перевозка или перевозка по внутренней судоходной линии производится по линиям, внесенным в перечень линий, предусмотренный в статье 24, § 1 Конвенции» (пункт 4 статьи 1 КОТИФ-ЦИМ). Статья 82(c) Роттердамских правил также эту решает проблему, отдавая предпочтение КОТИФ-ЦИМ.

Вопрос также заключается в том, насколько КДПГ/CMR применяется к договору мультимодальной перевозки, одновременно подпадающего под действие Роттердамских Правил. Если КДПГ/CMR применяется к договору мультимодальной перевозки, по крайней мере, к той его части, которая касается перевозки автомобильным транспортом, то потенциальный конфликт может возникнуть между двумя режимами ответственности. Определенная сложность возникнет также в связи с нерешённостью проблем касательно интерпретации области применения КДПГ/CMR. Статья 82(b) Роттердамских правил решает проблему, отдавая предпочтение КДПГ/CMR в отношении перевозки РО-РО.

Пункты (b) и (c) статьи 26 ограничивают применение сетевой системы ответственности положениями других международных документов, которые«конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок для предъявления иска», а также «не могут быть нарушены на основании договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю согласно такому документу». Это означает, если международный документ предусматривает обязательное регулирование,к примеру, юрисдикции, то статья 26 Конвенции не отменяет это регулирование. Аналогично, если международный документ предусматривает ограничение ответственности перевозчика, тостатья 26 Конвенции не отменяет это регулирование.

Наконец, статья 82(d) предоставляет гарантии в связи с перевозкой морским и внутренне водным транспортом. Согласно статье 82(d) режим ответственности перевозчика, предусмотренный Роттердамскими Правилами, уступает место «любой конвенции, регулирующей перевозку грузов по внутренним водным путям, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке грузов без перевалки как по внутренним водным путям, так и по морю». Статья 26 не будет применяться, поскольку перевозки внутренневодным транспортом не возникают до погрузки или после выгрузки с судна. В то же время, условия

КПГВ могут также распространяться и на весь период перевозки, включая внутренне водный участок, а при определенных обстоятельствах, и международной морской (пункт 2 статьи 2 КПГВ). Государства, которые являются участниками как КПГВ, так и Роттердамских Правил, могут столкнуться с конфликтным обязательством применять положения обеих конвенций одновременно, если 1) перевозка включает в себя один рейс без перевалки, (2) перевозчик не выдал морского коносамента, и (3) пройденное расстояние по внутренне водному пути больше, чем пройденное расстояние по морю. Статья 82(d) также отдает предпочтение положениямКПГВ.

Хотя ограниченная сетевая система ответственности, предусмотренная в статье 26 Роттердамских правил, в значительной степени устраняет возможность потенциального конфликта, тем не менее, проблема конфликта все еще является открытой, поскольку в некоторых конкретных ситуациях стороны могут столкнуться с несовместимыми обязательствами, проистекающими из унимодальных транспортных конвенций и Роттердамских правил.

4.3 Ответственность перевозчика прямой смешанной перевозки грузов, установленная на основании унимодальных конвенций.

Правовое регулирование перевозок грузов в международном сообщении носит отраслевой характер, то есть зависит от применяемого для перевозки вида транспорта. Международные транспортные конвенции чрезвычайно разнообразны по своему содержанию и сфере применения. В них также предусматривается строго ограниченный предел ответственности перевозчика, который отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, как правило, на принципе презюмируемой вины.

В настоящее время при отсутствии действующего специального международного акта, регулирующего мультимодальные перевозки, взаимоотношения транспортных организаций различных видов транспорта, возникающие при мультимодальных перевозках грузов, и в частности ответственность перевозчиков, участвующих в таких перевозках, регулируются транспортными конвенциями по каждому виду транспорта. Именно поэтому настоящий параграф посвящен детальному рассмотрению ответственности перевозчика на основании транспортных конвенций, дабы рассмотреть и предусмотреть различные варианты ответственности, которую фактический перевозчик будет нести перед оператором мультимодальной перевозки. Именно четкое разграничение различных вариантов ответственности поможет оператору так сформулировать в договоре мультимодальной перевозки рамки своей ответственности перед грузовладельцем, чтобы максимальным образом защитить свой коммерческий интерес по договору.

1. Ответственность автотранспортного перевозчика.

Ответственность перевозчика определена в главе II (ст. 3) и главе IV (статьи 17 - 29)КДПГ/CMR.Период ответственности перевозчика определен с момента приема груза к перевозке до момента его сдачи. Вина перевозчика

также презюмируется. Однако перевозчик освобождается от ответственности, если повреждения или утрата груза, а также задержка в доставке произошли не по его вине, а по вине отправителя или получателя, дефекта груза или обстоятельств, которые перевозчик не мог избежать и не смог предотвратить (пункт 2 статьи 17). Таким образом, три фактора влияют на освобождение перевозчика от ответственности: вина отправителя/получателя; дефект груза; форс-мажор. Бремя доказывания отсутствия вины лежит именно на перевозчике (пункт 1 статьи 18). Данное положение неоднократно подтверждалось судебной практикой. Например, согласно Определению ВАС РФ от 30.11.2012 N ВАС-15270/12 по делу N А62-1232/2012 суд определил, что если перевозчик не доказал, что повреждение груза произошло вследствие обстоятельств, которые он не могло предотвратить и устранение которых от него не зависело, он должен возместить убытки от повреждения[305].

Каталог исключений из ответственности перевозчика насчитывает шесть пунктов. Все они имеют силу только при отсутствии вины перевозчика. Например, к ним относится использование открытых (без брезентовой крыши) грузовиков, когда их применение было согласовано в накладной на груз. В этом случае бремя доказывания лежит на перевозчике[306].

Размер ущерба, подлежащего возмещению перевозчиком, за полную или частичную утрату груза, определяется исходя из его стоимости в месте и во время принятия его для перевозки, при этом стоимость груза определяется на основании биржевой котировки, или за отсутствием таковой на основании текущей рыночной цены, или же при отсутствии и той и другой на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества (статья 23). Ответственность перевозчика за полную или частичную утрату груза не

[305] Определение ВАС РФ от 30.11.2012 N ВАС-15270/12 по делу N А62-1232/2012 [Электронный ресурс] // URL: СПС Консультант Плюс

[306] Нешатаева Т.Н. Международное частное право и международный гражданский процесс: Учебный курс в трех частях / Т.Н. Нешатаева. - М.: Издательский дом «Городец», 2004. С. 293.

может превышать 8,33 расчетных единиц за 1 кг недостающего веса брутто. Здесь, как и в других конвенциях, под расчетной единицей понимается единица специальных прав заимствования (Special Drawing Rights - SDR), соответствующая определению Международного валютного фонда.

Так, рассмотрев кассационную жалобу предпринимателя Тяпушова Валерия Фомича на постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 01.12.2006 по делу N А21-4030/02-С2, ФАС Северо-Западного округа оставил без изменения решение суда от 15.08.2002 и постановление апелляционной инстанции от 04.12.2002 о взыскании с предпринимателя Тяпушова В.Ф. в пользу ООО "ТПК "Балтптицепром" в рублевом эквиваленте 9000 долларов США и 4100 руб. провозной платы, а также 7333 руб. 46 коп.государственной пошлины по делу. Суд обосновал свое мнение следующими доводами: 1. Так как из счета-проформы следует, что стоимость утраченных при перевозке груза компрессоров в размере 9000 долларов США приведена условно, то это не позволяет принять эту стоимость в качестве оценки груза в месте и во время принятия груза к перевозке; 2. Биржевая котировка на спорные компрессоры отсутствует. Мнение экспертов относительно рыночной цены груза неоднозначно, что не позволило суду определить рыночную цену груза; 3. При таких обстоятельствах суд применил при разрешении спора пункт 3 статьи 23 КДПГ и взыскал с ответчика в пользу истца 215420 руб. 99 коп.ущерба, исходя из общего веса утраченного груза 640 кг и курса единицы специальных прав заимствования, установленного Центральным банком Российской Федерации на день вынесения судебного решения[307].

Если ущерб будет причинен в результате умышленных действий перевозчика, перевозчик не может ссылаться на применение предела ответственности, а ущерб будет определяться в размере фактической стоимости груза.

[307] Постановление ФАС Северо-Западного округа от 12.03.2007 по делу N А21-4030/02-С2 [Электронный ресурс] // URL: СПС Консультант Плюс.

Кроме возмещения ущерба, перевозчик обязан возместить оплату за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза (пункт 4 статьи 23).

Стороны при заключении договора могут установить стоимость груза, превышающую его стоимость в расчете 8,33 расчетных единиц за 1 кг недостающего веса брутто, при одновременном повышении стоимости перевозки. В данном случае заявленная сумма заменяет предел ответственности перевозчика, установленный Правилами, делая его выше (статья 24). Однако содержание данной статьи не позволяет судить о максимальной величине нового предела ответственности, назначенного сторонами договора, и теоретически не исключает, что предел ответственности перевозчика, установленный сторонами, может быть выше фактической или рыночной стоимости груза. Однако было бы странно предположить, что перевозчик может добровольно согласиться на повышенный предел собственной ответственности перед грузовладельцем, тем не менее, если стороны договорились о более высоком пределе ответственности перевозчика, соответствующие риски перевозчика оцениваются надбавками к провозным платежам. Чаще стороны договариваются об объявленной стоимости, если такая стоимость приближена к пределу ответственности, установленному в Правилах, или объявление стоимости выступает в качестве замены страхования груза от стандартных рисков.

В случае возникновения ущерба, предусмотренного соглашением, предъявитель требований может независимо от возмещений, размер которых определяется по правилам статей 23 и 24, потребовать возмещения дополнительного доказанного ущерба. Это означает, что правомочное лицо может потребовать независимо от возмещения ущерба с учетом предела ответственности (статья 23), или по объявленной стоимости (статья 24), дополнительное возмещение, соответствующее доказанному ущербу, но в пределах суммы заявленной ценности груза (статья 26).

Возмещение ущерба вследствие повреждения груза производится из расчета стоимости поврежденного груза, равной обесцениванию груза (пункт 1 статьи 25). В случае повреждения всего груза размер возмещения не может превышать сумму возмещения как за утрату всего груза (подпункт "a" пункта 2 статьи 25). Если обесцениванию подверглась лишь часть перевозимого груза, размер возмещения не может превышать сумму, которая причиталась бы при потере той части груза, которая оказалась обесцененной (подпункт "b" пункта 2 статьи 25). С учетом того, что положения статьи 26 могут быть применены и в отношении повреждения груза, отправитель по согласованию с перевозчиком и с условием оплаты дополнительных провозных платежей может заявить о своем специальном интересе в доставке груза без повреждения.

Перевозчик несет ответственность за нарушение срока доставки груза и обязан возместить доказанный ущерб, возникший в связи с просрочкой доставки (пункт 5 статьи 23). Просрочка признается имевшей место, если груз не был доставлен в оговоренный срок или, при отсутствии оговоренного срока, если фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое при обычных условиях для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком (статья 19). Срок может быть согласован сторонами и указан в накладной (подпункт "f" пункта 2 статьи 6). В этом случае срок доставки обычно указывается в виде конкретной даты сдачи груза в оговоренном пункте назначения. Разумный срок доставки, как правило, рассчитывается исходя из кратчайшего расстояния перевозки по конкретному маршруту,норматива суточного пробега в зависимости от сезонности (зима-лето), погодные условия, наличие очередей на пограничных переходах, ремонт и т.д. Сумма возмещения при просрочке в доставке груза ограничена размером провозных платежей, которые являются вознаграждением перевозчика за исполнение договора (пункт 5 статьи 23). Грузоотправитель также может заявить о своем специальном интересе в своевременной доставке груза, уплатив перевозчику при этом надбавку к

провозной плате (пункт 1 статьи 26). В этом случае такой специальный интерес должен быть указан в накладной.

Груз признается юридически утраченным, если он не был доставлен в пункт назначения в течение 30 дней с момента истечения согласованного в договоре срока доставки или в течение 60 дней со дня принятия перевозчиком груза к перевозке, если срок доставки согласован не был. По истечении указанных сроков правомочное по договору лицо имеет право признать груз полностью утраченным и потребовать выплату возмещения за полную утрату груза (пункт 1 статьи 20). Размер возмещения за груз, считающийся утраченным, определяется по правилам статей 23, 24 и 26 КДПГ.

Однако, если после признания груза утраченным и после выплаты возмещения, грузовладелец оставит перевозчику распоряжение в письменной форме о немедленном возвращении груза, в случае, если груз будет найден в течение года. Принятие к сведению перевозчиком такого требования должно быть подтверждено письменно (пункт 2 статьи 20). Если груз был найден перевозчиком и правомочное лицо может требовать передачи найденного груза после возврата полученных ранее от перевозчика сумм возмещения, а также после уплаты причитающихся перевозчику по накладной платежей. В свою очередь полномочное лицо вправе требовать от перевозчика возмещения ущерба за просрочку в доставке, за частичную утрату груза, его порчу или повреждение (если таковые имелись) (пункт 3 статьи 20).

Перевозчик несет ответственность за действия и упущения своих служащих, агентов и всех других лиц, к услугам которых он прибегает для осуществления перевозки, когда эти агенты или лица действуют в рамках возложенных на них обязанностей (статья 3). Однако если ущерб был причинен умышленными неправомерными действиями этих лиц, перевозчик не вправе ссылаться на положения Конвенции, которые исключают или ограничивают его ответственность (пункт 2 статьи 29). С другой стороны, в случае внедоговорной ответственности за потерю, повреждение или

просрочку в доставке груза одного из лиц, за которых перевозчик отвечает, это лицо может также сослаться на положения КДПГ, исключающие ответственность перевозчика или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения (пункт 2 статьи 28).

Перевозчик несет особую ответственность за перевозку опасных грузов. В обязанности отправителя входит точно указать в накладной характер опасностей, а также меры предосторожности при обращении с опасными грузами (пункт 1 статьи 22). Если отправитель не указал в накладной сведений об опасных грузах, перевозчик имеет право в любой момент выгрузить, обезвредить или уничтожить такие грузы. При этом отправитель несет ответственность за расходы и убытки, вызванные перевозкой и необходимыми действиями с опасными грузами, а перевозчик свободен от оплаты возмещения за утрату таких грузов.

Конвенция предусматривает претензионный порядок разрешения споров между перевозчиком и получателем груза. Претензия должна быть заявлена перевозчику в следующие сроки:

- в момент принятия груза, если речь идет о видимых потерях и повреждениях;

- в течение 7 рабочих дней со дня доставки груза, если речь идет о незаметных внешне потерях и повреждениях;

- в течение 21 дня с момента выдачи груза получателю, если речь идет о просрочке в доставке груза.

Исчисление указанных сроков начинается со дня, следующего за датой доставки или датой выдачи груза получателю (статья 30).

Срок исковой давности составляет 1 год, а в случае умышленных действий перевозчика, повлекших причинение ущерба, 3 года. Срок исчисляется:

- в случае частичной утраты груза, его повреждения или просрочки в доставке - со дня выдачи груза;

в случае утраты всего груза - с 30-го дня по истечении установленного для перевозки срока или, если таковой не был установлен, с 60-го дня с момента принятия груза перевозчиком к перевозке;

во всех прочих случаях - по истечении 3-месячного срока со дня заключения договора перевозки.

Если перевозка, условия которой определяются одним договором, осуществляется последовательно несколькими перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю перевозку в целом, причем каждый последующий перевозчик становится, в силу принятия им груза и накладной, участником договора перевозки на указанных в накладной условиях. Любой иск, касающийся ответственности за утрату, повреждение груза или просрочку в его доставке, может быть предъявлен либо к первому перевозчику, либо к перевозчику, выполнившему ту часть перевозки, где произошла утрата, повреждение груза или просрочка в его доставке. Иск может быть предъявлен одновременно к нескольким указанным перевозчикам (статья 36). Подлежащая возмещению сумма уплачивается следующим образом (статья 37):

перевозчик, по вине которого был причинен ущерб, несет ответственность за убытки самостоятельно;

если ущерб был причинен по вине двух или нескольких перевозчиков, каждый из них должен уплатить сумму, пропорциональную доле лежащей на них ответственности; если же определение этой доли представляется невозможным, каждый перевозчик несет ответственность пропорционально части причитающейся ему платы за перевозку;

если нельзя установить, кто из перевозчиков несет ответственность за ущерб, причитающаяся возмещению сумма распределяется между всеми перевозчиками пропорционально части платы за перевозку, предназначенной каждому из них.

2. Ответственность железнодорожного перевозчика.

Согласно статье 17 ЦИМ перевозчик должен вручить грузополучателю накладную и передать груз в месте назначения, а грузополучатель обязан принять груз и оплатить падающие на него провозные платежи. Перевозчик имеет право на возмещение ему расходов, связанных с запросом указаний; с выполнением полученных указаний; с тем, что требуемые указания к нему не поступили или поступили несвоевременно, если только эти расходы не являются следствием его вины. В частности, он может взыскать провозную плату за фактический путь следования и определить соответствующие этому маршруту сроки доставки (статья 22 ЦИМ-КОТИФ).

При несохранности груза должен быть оформлен акт, составление которого лежит на обязанности железной дороги. Порядок составления и форма такого акта предусмотрены Правилами международного грузового сообщения (ПИМ), имеющими характер служебной инструкции. Получатель теряет право требования к перевозчику, если при выдаче груза акт не был составлен. В отношении скрытых недостатков допускается требование о составлении акта в течение семи дней после выдачи груза, но получатель должен доказать, что несохранность имела место во время перевозки.

Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утратой или повреждением груза с момента приема его к перевозке до момента его выдачи, также как и за ущерб, причиненный в результате превышения срока доставки груза, какова бы ни была используемая железнодорожная инфраструктура (§ 1 статьи 23 ЦИМ-КОТИФ). Последняя фраза говорит о том, что перевозчик при неисполнении или ненадлежащем исполнении договора не может ссылаться в своем оправдании на обстоятельства, связанные с неготовностью к перевозке инфраструктуры, если только данные обстоятельства не были форс-мажорными. Здесь же устанавливается период ответственности перевозчика - с момента приема груза к перевозке до момента его выдачи, а также

презумпция вины перевозчика, так как бремя доказывания отсутствия вины лежит на перевозчике (§ 1 статьи 25).

Перевозчик освобождается от ответственности, если повреждение, порча, полная или частичная утрата груза, а также превышение сроков доставки произошли либо по вине правомочного лица, в связи с исполнением перевозчиком его распоряжений, либо в случае внутренних дефектов грузов (гниение, усушка и пр.), либо по обстоятельствам, наступление которых перевозчик не мог избежать или предотвратить их последствия (форс-мажор). (§ 2 статьи 23).

ЦИМ-КОТИФ также содержат каталог исключений - перечень особых рисков, ссылка на один из которых предполагает освобождение перевозчика от ответственности, если перевозчику удастся доказать, что повреждение, порча или утрата груза вызваны одним или несколькими поименованными обстоятельствами (§ 3 статьи 23).

Данный каталог исключений, состоящий из семи пунктов, является исчерпывающим только в отношении прямых международных железнодорожных перевозок. Если грузы перевозятся в прямом железнодорожно-морском сообщении, каталог исключений из ответственности перевозчика пополнен следующими основаниями: пожар не по вине перевозчика, капитана, команды судна, лоцмана или лиц, находящихся на службе перевозчика; спасение или попытка к спасению людей или имущества на море; погрузка груза на палубе с согласия отправителя, если это отмечено в накладной и если груз перевозится не в железнодорожных вагонах; морские риски или опасности. Перевозчик может воспользоваться указанными основаниями только в том случае, если докажет, что они произошли на морском участке пути в период от начала погрузки груза на судно и до его выгрузки (§§ 1; 2 статьи 38).

С учетом того, что в Конвенции предусматривается презумпция вины перевозчика, то в обязанность перевозчика входит доказывание своей невиновности в причинение ущерба или в задержке доставки, в том числе и

со ссылкой на обстоятельства, приведенные в каталоге исключений. Однако правомочное по договору лицо вправе опровергнуть доказательства перевозчика и, в свою очередь, предъявить доказательства, что его убытки не связаны ни с одним из особых рисков, на которые ссылается перевозчик (§ 2 статьи 25).

Если ущерб причиняется при перевозке груза на своих осях, то есть, когда в качестве груза выступает железнодорожный подвижной состав, сам непосредственно перемещаемый по рельсам с помощью локомотивной тяги, перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный с утратой или повреждением транспортного средства или его частей, с момента приема и до момента выдачи, а также за ущерб, связанный с превышением срока доставки, если только он не докажет, что ущерб был нанесен не по его вине.

Если перевозка осуществляется несколькими соперевозчиками, то, согласно статье 26 ЦИМ-КОТИФ, каждый последующий перевозчик, участвующий в перевозке, считается стороной договора, который был заключен в соответствии с оформленной накладной, несет ответственность на всем протяжении маршрута до момента выдачи груза получателю. Здесь присутствует принцип солидарной ответственности железных дорог. Не смотря на то, что в статье речь идет о соперевозчиках, по смыслу статьи имеется в виду исполнение не мультимодальной перевозки, а железнодорожной перевозки несколькими железными дорогами. Отсюда и логика применения солидарной ответственности перевозчика на всем протяжении пути, а не только на исполняемом соперевозчиком участке.

В ЦИМ-КОТИФ вводится понятие фактического перевозчика, то есть перевозчика, который не является стороной договора, но в силу определенных договорных отношений с договорным перевозчиком фактически его исполняет, полностью или частично. Если перевозчик доверил исполнение всей или части перевозки фактическому перевозчику, это не освобождает его от ответственности, перевозчик по договору остается ответственным за всю перевозку в полном объеме (§ 1 статьи 27).

Фактический перевозчик будет нести ответственность перед договорным перевозчиком исходя из положений об ответственности перевозчика правил ЦИМ-КОТИФ (§ 2 статьи 27). Поэтому, если в договоре перевозки, заключенным договорным перевозчиком с грузоотправителем, присутствуют положения, отличающиеся от ЦИМ-КОТИФ, например, увеличивающие ответственность перевозчика, то договорной перевозчик будет нести ответственность согласно договору, а фактический перевозчик будет нести ответственность согласно ЦИМ-КОТИФ, так как не принимал участия в заключении договора перевозки. Ответственность перевозчика и фактического перевозчика является солидарной (§ 4 статьи 27), следовательно, иск заинтересованной стороной может быть подан к любому из них. При возмещении ущерба договорной и фактический перевозчики несут ответственность в размере, не превышающем размеров, предусмотренных в ЦИМ-КОТИФ (§ 5 статьи 27).

В ЦИМ-КОТИФ также установлено, что правомочное лицо может считать без дальнейшего доказательства груз утраченным, если в течение 30 дней после окончания срока доставки груз не был выдан получателю или предоставлен в его распоряжение. В данном случае, не зависимо от того, утрачен ли груз фактически или нет, его можно признать утраченным юридически (§ 1 статьи 29). После выплаты возмещения за юридически утраченный груз правомочное лицо может потребовать от перевозчика уведомить его о найденном грузе в случае его обнаружения в течение одного года после выплаты возмещения (§ 2 статьи 29). Если груз будет найден, то правомочное лицо может его принять, возвратив перевозчику полученное возмещение по грузу. Таким образом, правила дают грузополучателю право выбора: принять груз или отказаться от него, удовлетворившись полученной суммой возмещения. Однако, если грузополучатель принимает решение принять найденный груз, он, тем не менее, не теряет права требовать выплаты возмещения за задержку в доставке (§ 3 статьи 29). Если перевозчик выплатил правомочному лицу возмещение по грузу, а груз был найден, то

перевозчик должен распорядиться грузом в соответствии с законами и предписаниями, действующими в месте нахождения груза (§ 4 статьи 29).

В случае полной или частичной утраты груза Правила ЦИМ-КОТИФ придерживаются принципа, что перевозчик обязан оплатить, за исключением всех остальных убытков, возмещение, рассчитанное на основе биржевого курса, а за неимением такового - на основе рыночной цены, а за неимением ни того, ни другого - на основе потребительской стоимости грузов подобного рода и его качества в день и в месте приема груза к перевозке (§ 1 статьи 30). Не смотря на то, что по смыслу данного положения рыночная стоимость груза представляет собой его фактическую стоимость, в Правилах, как и большинстве транспортных конвенций, предусматривается ограничение размера материальной ответственности перевозчика в случае полной и частичной утраты груза (§ 2 статьи 30). Определен предел ответственности перевозчика - 17 единиц специальных прав заимствования (SDR) за каждый килограмм недостающего веса брутто. Ответственность за утрату железнодорожного подвижного состава, перевозимого как груз на своих осях, или интермодальной транспортной единицы, или их частей, ограничивается возмещением потребительской стоимости подвижного состава, или интермодальной транспортной единицы, или их частей, действовавшей в день и в месте утраты. Однако никаких комментариев касательно порядка определения потребительской стоимости груза в Правилах не дается.

Перевозчик теряет право на ограничение ответственности, если будет доказано, что полная или частичная утрата произошла вследствие какого-либо действия или упущения со стороны перевозчика, совершенного либо с намерением нанесения ущерба, либо в результате опрометчивых действий, предполагающих возможность потерь (статья 36).

Ограничение ответственности перевозчика не применяется, если в договоре определена объявленная ценность груза (статья 34). При этом отправитель заявляет в накладной стоимость груза, превышающую предел,

установленный в § 2 статьи 30. В этом случае объявленная ценность груза становится новым пределом ответственности перевозчика. Однако в Правилах не определены критерии определения объявленной ценности, должна ли это быть стоимость груза по договору купли-продажи, или рыночная цена. Если объявленная стоимость будет выше рыночной, то будет ли такая объявленная стоимость действительной.

Дополнительно к возмещению вреда за утрату груза, независимо от того, будет ли размер возмещения с применением предела ответственности или без, перевозчик обязан возвратить провозные платежи, таможенные пошлины и другие суммы, связанные с перевозкой утраченного груза (§ 4 статьи 30).

В отношении грузов, которые вследствие своих естественных свойств подвержены убыли в массе в процессе перевозки, перевозчик несет ответственность, независимо от пройденного грузом расстояния, лишь за ту часть убыли, которая превышает:

- 2% от массы жидких грузов;

- 1% от массы сухих грузов (§ 1 статьи 31).

Но указанные выше ограничения ответственности не применяются, если по обстоятельствам конкретного случая будет доказано, что убыль была вызвана именно не теми причинами, по которым нормы были определены (§ 2 статьи 31).

Перевозчик также несет ответственность за повреждение груза (статья 32). Сумма возмещения определяется на основе применения к стоимости груза, определяемой по правилам статьи 30 Правил, процента снижения стоимости груза, установленного в месте назначения. По этому основанию размер возмещения не должен превышать сумму возмещения за весь утраченный.

Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный просрочкой доставки груза (статья 33). Сумма возмещения в этом случае не должна превышать трехкратный размер стоимости перевозки. Такой

характер возмещения представляет собой исключительную неустойку. В случае полной утраты груза возмещение за превышение срока доставки не выплачивается. В случае частичной утраты груза, доставленного с превышением срока доставки, неустойка не может превышать четырехкратной стоимости перевозки недоставленного груза. Любое возмещение за превышение сроков доставки в совокупности с возмещением за полную или частичную утрату, а также за повреждение груза не должно превышать сумму компенсации, которая подлежала бы уплате в случае полной утраты груза.

Российская Федерация, не являясь стороной ЦИМ-КОТИФ, учитывает положения о сроках доставки в служебных инструкциях и других нормативных документах транспортных ведомств, которые применяются при перевозках грузов из Европы в РФ. Предельные сроки доставки: 400 км. В сутки при перевозках большой скоростью и 300 км. в сутки при перевозках малой скоростью[308].

В ЦИМ-КОТИФ также установлено, что стороны могут договориться о том, что отправитель оплачивает дополнительную сумму, относящуюся к специальной заинтересованности в доставке. Здесь речь идет о том, что отправитель может по соглашению сторон дополнительно заявить свой интерес на случай полной или частичной утраты груза, его повреждения, а также превышения сроков доставки. Если выплата возмещения согласно ЦИМ-КОТИФ не покрывает реальных убытков по грузу, то грузополучатель может потребовать возмещение других доказанных убытков до величины объявленной суммы. Однако в Правилах не сказано, влияет ли заявление о заинтересованности в доставке на увеличение вознаграждения перевозчика. По крайней мере, право перевозчика требовать увеличения вознаграждения по этому поводу не предусмотрено (статья 34).

Касательно ответственности перевозчика за действия иных лиц, перевозчик несет ответственность за работников и других лиц, услугами

[308]НешатаеваТ.Н. Указ. соч. С. 291.

которых он пользуется для выполнения перевозки, когда эти работники или эти другие лица находятся при выполнении своих обязанностей. Однако, иск, касательно действий работников и иных лиц, за которых перевозчик несет ответственность, должен быть предъявлен к перевозчику (статьи 39, 40). Управляющие железнодорожной инфраструктурой, по которой осуществляется перевозка, рассматриваются в качестве лиц, услугами которых перевозчик пользуется для выполнения перевозки.

В правилах ЦИМ-КОТИФ определяется, что факт утраты или повреждения груза должен быть подтвержден коммерческим актом (§ 1 статьи 42). Коммерческий акт должен быть составлен перевозчиком по возможности в присутствии правомочного лица, с отражением состояния груза, его веса и, по мере возможности, размера и причины ущерба, а также момент его возникновения. Копия коммерческого акта должна быть бесплатно доставлена и вручена правомочному по договору лицу (§ 2 статьи 42).

Претензии, касающиеся договора перевозки, должны быть заявлены в письменном виде перевозчику, которому может быть предъявлен иск в судебном порядке. Правомочие заявить претензию принадлежит лицам, которые имеют право на предъявление иска к перевозчику. Отправитель для заявления претензии должен представить дубликат накладной. За неимением такового он должен доказать, что получатель отказался принять отправку. Получатель для заявления претензии должен представить накладную, если она была ему передана. При окончательном решении вопроса о претензии перевозчик может потребовать предъявления оригиналов накладной или дубликата накладной, чтобы сделать на них отметку об окончательном урегулировании этой рекламации (статья 43).

Предъявлять иски в судебном порядке по договору перевозки правомочны:

а) отправитель - до того момента, когда получатель забрал накладную или принял груз;

б) получатель - после того момента, когда он забрал накладную или принял груз.

Отправитель при предъявлении иска должен представить дубликат накладной, если такового нет, то доказать либо отказ получателя принять поставку, либо утерю накладной. Получатель при предъявлении иска должен представить накладную, если она была ему передана (статья 44).

Иски в судебном порядке, основанные на договоре перевозки, обычно предъявляются к первому или к последнему перевозчику или перевозчику, в зависимости от того, кем осуществлялась часть перевозки, во время которой был причинен ущерб грузу. Если в перевозке участвовало несколько соперевозчиков, иск также может быть предъявлен к любому последующему перевозчику, если он с его же согласия изначально указан в накладной. В рамках Правил ЦИМ-КОТИФ иск может быть предъявлен к фактическому перевозчику. Если у истца есть право выбора между несколькими перевозчиками, то он теряет его, если иск предъявлен к одному из них. Это также относится к тому случаю, когда у истца есть право выбора между одним или несколькими перевозчиками и фактическим перевозчиком (статья 45).

Если груз был сдан перевозчиком и принят получателем без коммерческого акта, то до доказательства обратного действует презумпция того, что груз был сдан перевозчиком и принят получателем в хорошем состоянии. Нет коммерческого акта при получении груза с частичными утратами или повреждениями - нет права на иск.

В отношении неявных утрат и повреждений право требований правомочного лица сохраняется в течение семи дней со дня выдачи груза. В течение этого срока надо установить потери, потребовать от перевозчика составления коммерческого акта, установить размер ущерба и доказать, что утрата произошла во время периода ответственности перевозчика. В противном случае аннулируется право на иск.

Правилами установлен обязательный претензионный порядок разрешения споров. Срок исковой давности - один год (§ 1 статьи 48).

Прежде всего, любой перевозчик, который взыскал или должен был взыскать при отправлении провозные платежи и иные сборы, должен выплатить другим перевозчикам, участвующим в реализации договора перевозки, причитающуюся им долю. Расчеты долей должны устанавливаться соглашением между перевозчиками (статья 49). Статьей 50 устанавливается право перевозчика, уплатившего возмещение, на регресс к другим перевозчикам. При этом перевозчик, по вине которого произошла потеря, повреждение или нарушение срока доставки, должен считаться единственным ответственным за нарушение. Если виновными являются несколько перевозчиков, то сумма возмещения должна распределяться пропорционально доказанной вине каждого. Если установить вину каждого перевозчика невозможно, каждый из них должен отвечать за ущерб в равных долях. Каждый из перевозчиков имеет право доказать, что потери или утраты не явились результатом его вины.

Положения статей 49 и 50 являются диспозитивными. Перевозчики, участвующие в реализации того или иного договора перевозки, могут договориться между собой о применении положений, отступающих от статей 49 и 50 (статья 52).

Статья 51 Правил устанавливает процедуру регресса, т.е. отношений между перевозчиком, который имеет право на регресс, и перевозчиком, против которого выдвигается регрессный иск. В частности, не подлежит оспариванию обоснованность платежа, произведенного перевозчиком, осуществляющим свое право на регресс.

Еще одни правила, регулирующие железнодорожные перевозкив прямом международном сообщении, Правила СМГС применяются ко всем перевозкам грузов и только по сети железных дорог стран СНГ.

Любая национальная железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки на всем

пути следования - от приема груза на станции отправления до его выдачи на станции назначения. Если груз следует в страну, железные дороги которой не участвуют в Соглашении, ответственность принявшей к перевозке груз железной дороги распространяется до оформления перевозки груза по накладной другого соглашения. И наоборот, национальная железная дорога, принявшая груз из страны, не участвующей в СМГС, принимает на себя ответственность за перевозку груза и выдачу его на станции назначения (§ 1 статьи 22). Каждая последующая национальная железная дорога, принимающая груз вместе с накладной от сдающей национальной железной дороги, вступает тем самым в договор перевозки и принимает все возникающие по нему обязательства.

СМГС по общему правилу не декларирует презумпцию вины перевозчика, что означает, что вина перевозчика подлежит доказыванию. В данном случае именно на отправителе или получателе лежит обязанность доказывания того, что ущерб возник в период ответственности перевозчика - с момента приема железной дорогой груза к перевозке до момента его выдачи на станции назначения (§ 7 статьи 23).

Каталог исключений из ответственности перевозчика, приведенный в СМГС, совпадает с каталогом исключений по Правилам ЦИМ-КОТИФ (§ 3 статьи 23СМГС), за исключением перевозки живых животных (пункт "f" § 3 статьи 23 ЦИМ-КОТИФ). Хотя по смыслу и содержанию этот особый риск можно отнести к рискам перевозки грузов на особых условиях (пункт 10 § 3 статьи 23 СМГС).

Железная дорога не должна возмещать убытки в большей сумме, чем при полной утрате груза (§ 2 статьи 23). Это означает, что железная дорога несет ограниченную ответственность, которая выражается только в возмещении ущерба,возникшего в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением договора перевозки груза. По всем остальным убыткам, связанным с коммерческой или хозяйственной деятельностью грузовладельца, железная дорога ответственности не несет. Так, например,

согласно Постановлению ФАС Дальневосточного округа от 18.01.2010 N Ф03-7886/2009 суд, установив ненадлежащее исполнение перевозчиком обязательств по перевозке принятого груза, руководствуясь ст. 23 СМГС, пришел к выводу о возложении ответственности за причиненные убытки на перевозчика - ОАО "РЖД". Размер ущерба в сумме 42 000 руб. подтвержден документально (справка о стоимости утраченных деталей), при этом суд указал, что иная стоимость ущерба не доказана[309].

Размер возмещения при полной или частичной утрате груза исчисляется по цене, указанной в счете иностранного поставщика или выписке из этого счета, заверенной в порядке, установленном в стране предъявления претензии. Если груз перевозится с объявленной ценностью, то железная дорога выплачивает отправителю или получателю возмещение в сумме объявленной ценности или долю объявленной ценности, соответствующую утраченной части груза. В случае невозможности установить стоимость полностью или частично утраченного груза указанным порядком, то она устанавливается государственной экспертизой (§ 1 статья 25).

Кроме возмещения за полную или частичную утрату самого груза также, как и по правилам ЦИМ-КОТИФ, возврату подлежат провозные платежи, таможенные сборы и другие расходы по перевозке утраченного груза или его части, если эти расходы не были включены в цену груза (§ 2 статьи 25).

Правила СМГС не содержат понятия предела ответственности перевозчика, чем отличаются от других транспортных конвенций. Отсутствие предела ответственности означает, что железная дорога должна в полном размере возместить стоимость полностью или частично утраченного груза в соответствии с правилами СМГС.

[309]ПостановлениеФАСДальневосточногоокругаот 18.01.2010 NФ03-7886/2009 [Электронный ресурс]// URL: СПСКонсультантПлюс.

Размер возмещения в случае повреждения, порчи или снижения качества груза не должен превышать сумму возмещения за полную утрату груза (§ 4 статьи 26). Иной ущерб не возмещается (§ 5 статьи 26), то есть железной дорогой не возмещаются расходы и убытки отправителей или получателей, не вытекающие из договора перевозки.

В СМГС предусмотрена ответственность за просрочку в доставке в виде регламентированного штрафа, размер которого определяется исходя из провозной платы той железной дороги, которая допустила просрочку, и длительности просрочки, определяемой в сутках, а именно: 6% провозной платы при просрочке не свыше одной десятой общего срока доставки; 12% провозной платы при просрочке более одной десятой, но не свыше двух десятых общего срока доставки; 18% провозной платы при просрочке более двух десятых, но не свыше трех десятых общего срока доставки; 24% провозной платы при просрочке более трех десятых, но не свыше четырех десятых общего срока доставки; 30% провозной платы при просрочке более четырех десятых общего срока доставки(§ 1 статьи 27).

В случае полной утраты груза штраф за просрочку в доставке не может быть потребован (§ 2 статьи 27). Поэтому возмещение за полную утрату груза является максимальным возмещением. При частичной утрате груза штраф за просрочку подлежит уплате за неутраченную часть груза. Если нарушение срока доставки сочетается с повреждением, порчей или снижением качества груза, то штраф прибавляется к выплатам, связанным с коммерческой неисправностью груза.

Также как и по правилам ЦИМ-КОТИФ претензионный порядок урегулирования споров является обязательным (статья 29). Претензии предъявляются по каждой отправке (накладной) в отдельности, за исключением случаев, когда по нескольким отправкам был составлен один коммерческий акт (§ 2 статьи 29). Срок рассмотрения претензии железной дорогой - 180 дней со дня заявления претензии. В течение этого срока железная дорога обязана рассмотреть претензию, дать ответ претендодателю

и при полном или частичном ее признании уплатить ему причитающуюся сумму (§ 8 статьи 29). Если претензия полностью или частично отклоняется, то железная дорога обязана сообщить претендодателю основания отклонения претензии и одновременно возвратить документы, приложенные к претензионному заявлению (§ 11 статьи 29).

Иск может быть предъявлен только к той национальной железной дороге, к которой была заявлена претензия. Срок исковой давности по искам о возмещении ущерба установлен 9 месяцев, а по искам о просрочке в доставке груза - 2 месяца. Предъявление претензии приостанавливает течение сроков исковой. Он снова продолжает течь, если претензия была железной дорогой полностью или частично отклонена. Если претензия оставлена без ответа, то течение срока давности возобновляется по истечении 180 дней, отведенных железной дороге для рассмотрения претензии (статья 31).

3. Ответственность внутренневодного перевозчика.

Период ответственности перевозчика за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза, установлен начиная с принятия груза к перевозке и до его сдачи грузополучателю. В отношении внутренневодного перевозчика также действует презумпция вины, поэтому перевозчик обязан доказать свою невиновность в причинении ущерба, при этом он вправе сослаться на обстоятельства, которых заботливый перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить (статья 16).

Особенностью конвенции является отсутствие ссылки на обстоятельства форс-мажора, как оснований освобождения перевозчика от ответственности. Правда, некоторые обстоятельства, например, пожар или взрыв на борту судна, которые обычно входят в понятие форс-мажора, могут быть оговорены в договоре в качестве оснований освобождения от ответственности (подпункт (b) пункта 2 статьи 25). Исключение форс-мажорных обстоятельств из каталога обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности является крайне редким явлением.

Каталог исключений из ответственности перевозчика насчитывает восемь пунктов (пункт 1 статьи 18). В основном пункты каталога исключений касаются виновных действий грузоотправителя или грузополучателя, за исключением пунктов о спасании жизни или имущества на внутренних водных путях и о перевозке палубных грузов. Особо оговорено обстоятельство, безусловно освобождающее перевозчика от ответственности, в случае причинения ущерба ядерным инцидентом (статья 27).

Каталог исключений, приведенный в Конвенции, судя по всему, не является абсолютно исчерпывающим, поскольку в статье 25 оговорено, что стороны вправе в договоре перевозки груза оговорить четыре дополнительных основания, исключающие ответственность перевозчика за причиненный ущерб. К ним относятся непреднамеренные действия или упущения капитана, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, во время плавания, пожар или взрыв на судне вследствие ошибки перевозчика, дефекты судна, если перевозчик докажет, что они не могли быть обнаружены до начала рейса, перевозка живых животных, если перевозчик не принял надлежащих мер. Ничто не мешает сторонам расширить данный договорной перечень исключений в договорном порядке.

Перевозчик, так же как фактический перевозчик, отвечает за действия и бездействие своих служащих и агентов, как за свои собственные, если эти лица были привлечены перевозчиком для исполнения договора перевозки и действовали в пределах своих служебных обязанностей (статья 17). Если иск предъявлен к служащим или агентам перевозчика, они вправе воспользоваться каталогом исключений из ответственности, предназначенного для перевозчика, и правом перевозчика на ограничение ответственности.

В случае полной или частичной утраты груза или его повреждения во время перевозки перевозчик несет ответственность в сумме возмещения равной стоимости груза в месте и в день его сдачи (выгрузки) в порту

назначения (пункт 1 статьи 19). Под стоимостью груза понимается его биржевая цена, а при ее отсутствии - рыночная цена, а за неимением и того, и другого - согласно обычной стоимости груза того же характера и качества в месте сдачи (пункт 3 статьи 19).

В Конвенции специально оговорено, что в случае естественной убыли груза, перевозчик несет ответственность только за ту долю убыли, которая превышает естественную убыль груза. Нормы естественной убыли в Конвенции не установлены, поэтому таковые могут быть оговорены в договоре перевозки, если в договоре нет специального пункта касательно норм убыли, следует руководствоваться правилами и практикой, действующих в месте назначения груза (пункт 4 статьи 19).

В противовес другим транспортным конвенциям, в КПГВ установлено, что даже в случае выплаты возмещения за утрату или повреждение груза перевозчик не лишается права на получение фрахта (пункт 5 статьи 19). Что говорит о принципиально новом подходе, изложенном в Конвенции, касательно оплаты вознаграждения перевозчику, которого перевозчик не лишается даже в случае ненадлежащего исполнения договора.

Лимит ответственности перевозчика равен двум единицам специального права заимствования (SDR/СПЗ) за каждый килограмм поврежденного или утраченного груза или 666,67 SDR за каждое указанное в транспортном документе место или другую единицу отгрузки, в зависимости от того, какая сумма больше. И вновь КПГВ устанавливает правило, отличное от правил других транспортных конвенций. Это правило касается лимита ответственности перевозчика за перевозку контейнера. Если грузовым местом является контейнер, то сумма возмещения равна 1500 расчетных единиц за контейнер, не содержащий груза, и 25000 расчетных единиц за грузы, которые были помещены в контейнер (пункт 1 статьи 20).

За задержку в доставке груза перевозчик несет ответственность в размере суммы фрахта. Однако общая сумма возмещения и вследствие

повреждений и утрат груза, и вследствие задержки в доставке не может превышать указанных выше пределов ответственности перевозчика. Это правило одинаково относится к перевозчику, фактическому перевозчику, их агентам и служащим (пункт 5 статьи 20). Если же в транспортном документе указаны более высокая стоимость перевозимого груза или более высокие максимальные пределы ответственности, то перевозчик будет нести ответственность в пределах, установленных в транспортном документе. Перевозчик теряет право на освобождение от ответственности, если ущерб причинен в результате его действий (бездействий), совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Претензионный порядок рассмотрения споров является обязательным. Претензии должны быть сделаны в письменной форме не позднее сдачи груза перевозчиком, если ущерб очевиден (пункт 3 статьи 23). В случае неочевидных утрат и повреждений претензия должна быть заявлена не позднее чем через семь последовательных дней с момента сдачи (пункт 4 статьи 23). Грузополучатель должен доказать и отразить в претензии тот факт, что утраты или повреждения были нанесены во время нахождения груза в распоряжении перевозчика. При задержке в доставке претензия должна быть заявлена перевозчику в течение 21 последовательного дня с момента сдачи груза.

Срок исковой давности установлен в течение одного года (пункт 1 статьи 24). Он начинает течь с того дня, когда груз был сдан или должен был быть сдан грузополучателю.

4. Ответственность перевозчика по воздушным конвенциям.

Варшавская и Монреальская конвенции содержат относительно подробные и довольно ясные указания об ответственности перевозчика, устанавливая основания освобождения от нее и в большинстве случаев ограничивая ее размер. Сложность технологии, особые риски, связанные с использованием воздушных средств транспорта, являющихся источником повышенной опасности, послужили основанием для некоторых послаблений,

введенных конвенциями, в режиме ответственности воздушного перевозчика за неисполнение, ненадлежащее исполнение договора перевозки грузов.

Нормы Варшавской и Монреальской конвенций об ответственности перевозчика являются императивными и не могут быть изменены соглашением сторон договора перевозки в сторону ее уменьшения. Согласно статьям 23 и 32 Варшавской конвенции и статьям 26, 47 и 49 Монреальской конвенции любые договоренности об освобождении перевозчика от ответственности или же уменьшении ее установленного предела, а также о подлежащем применению законе или изменении правил о юрисдикции, влекущих отступление от правил Конвенций, если это предшествовало причинению вреда, считаются недействительными.

Стороны могут договориться лишь об увеличении установленных Варшавской конвенцией пределов ответственности перевозчика путем заключения соглашения или подачи заявления о заинтересованности в доставке груза и багажа (ст. 22). Согласно положениям Монреальской конвенции перевозчик вправе сам отказаться не только от установленных в ней пределов ответственности, но и от любых предусмотренных средств защиты - оснований освобождения его от ответственности (ст. ст. 25 и 27).

Варшавская конвенция 1929 г., измененная Гаагским протоколом 1955 года и Гвадалахарской конвенцией 1961 года.

По общему правилу перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный утратой или повреждением груза, или задержкой в доставке груза.

Период ответственности перевозчика отличается от аналогичного периода, установленного в других транспортных конвенциях, и определяется периодом времени, когда груз находится "под охраной перевозчика" на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте, в случае посадки вне аэродрома (пункт 2 статьи 18).Период ответственности воздушного перевозчика не включает в себя никакой перевозки другими видами транспорта (пункт 3 статьи 18). Однако если во исполнение

договорных отношений по воздушной перевозке груз доставляется (полностью или частично) другим видом транспорта, то ответственность воздушного перевозчика на этих участках маршрута определяется по нормам и правилам Конвенции.

В конвенции предусмотрена презумпция вины перевозчика, поэтому именно на перевозчике лежит бремя доказывания отсутствия своей вины в причинении ущерба[310].

В конвенции не установлен порядок определения размера ответственности в случае утраты или повреждении груза. Отсюда следует, что для определения размеров ущерба по каждому конкретному договору международной воздушной перевозки груза следует обращаться к нормам применимого национального права. Так, согласно статье 119 Воздушного кодекса РФ стоимость поврежденного или утраченного груза определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии - исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче.

Лимит ответственности воздушного перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков с килограмма, за исключением случаев, когда отправитель особого заявил о своей заинтересованности в доставке, и оплатил за это дополнительный сбор. В данном случае перевозчик будет обязан выплатить повышенное возмещение, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке (статья 22). Согласно пункту 5 статьи 22 французский франк состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных (золотой франк Пуанкаре). Они могут быть выражены в любой национальной валюте с округлением цифр. В настоящее время на смену золотому стандарту пришла система международных расчетов, основанная на единице специальных прав заимствования (СПЗ/SDR). Таким образом, 250 франков равняются 16,67

[310] НешатаеваТ.Н. Указ. соч. С. 295.

СПЗ/SDR. Исходя из этого, ответственность воздушного перевозчика при перевозках грузов ограничена сегодня указанной суммой, которая в два раза превышает лимит ответственности, например, железнодорожного перевозчика.

Так же, как и по условиям других транспортных конвенций, грузоотправитель может заявить о заинтересованности в доставке и, тем самым, установить более высокий предел ответственности перевозчика (пункт 2 статьи 22). Однако, грузополучатель вправе рассчитывать на получение суммы, не превышающей объявленной суммы, если перевозчик не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке. Это означает, что предел заявленного интереса грузовладельца все же ограничен по условиям конвенции действительной стоимостью груза. Однако не логичность такого ограничения специального заявленного интереса выражается уже в том, что перевозчику крайне сложно доказать действительную стоимость груза, поскольку он не является грузовладельцем и не обладает коммерческими документами на груз. А иные механизмы определения стоимости груза, как то котировочная стоимость, рыночная стоимость, в конвенции отсутствуют.

В Конвенции ничего не говорится о том, должен ли перевозчик помимо стоимости поврежденного или утраченного груза возмещать провозные платежи, таможенные сборы и пошлины и иные расходы, связанные с перевозкой утраченного или поврежденного груза, если такие платежи и расходы не были включены в стоимость товара. Поэтому данный вопрос должен решаться на основе норм национального применимого права. При этом общие размеры выплат не могут превышать пределы ответственности перевозчика, установленные Конвенцией или определенные договором на основании пункта 2 статьи 22. ВК РФ не содержит положений о возврате перевозочных платежей при нарушении договора перевозки.

Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке груза. При этом перевозчик

освобождается от ответственности за вред, причиненный вследствие задержки, если он докажет, что им и его служащими и агентами приняты все возможные, разумно необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно принять такие меры (статья 19). С учетом того, что в Конвенции не оговорены размер и правила исчисления возмещения причиненного перевозчиком ущерба вследствие опоздания в доставке груза, вновь следует обратиться к национальному применимому праву. Так, согласно статье 120 ВК РФ размер штрафа равен 0,25 минимальный размер оплаты труда (МРОТ) за каждый час просрочки, но не более 50% провозной платы. Безусловно, определение в такой сумме размера возмещения крайне устарело и не соответствует тому уровню возмещения ущерба, которое может быть нанесено грузовладельцу просрочкой в доставке, поскольку установленный федеральным законом МРОТ для исчисления штрафов равен всего лишь 100 рублям. Следовательно, при средней просрочке в доставке 3 часа, размер возмещения будет равен 75 рублям или около 1,5 евро по курсу. При современной фрахтовой стоимости грузоперевозок воздушным транспортом подобный размер возмещения ущерба за просрочку в доставке кажется ироничным. Поэтому с учетом того, что конвенция имеет императивный характер применения и не содержит размера возмещения ущерба, при задержке в доставке, сторонам следует оговаривать в договоре размер возмещения, способный реально соответствовать возможным убыткам.

Особенностью оригинального варианта Варшавской конвенции является то, что в ней отсутствует каталог исключений из ответственности перевозчика. Лишь одно основание, освобождающее перевозчика от ответственности, было внесено Гвадалахарской конвенцией 1961 года, изменившей Варшавскую конвенцию в этой части, касательно утраты или повреждения перевозимых грузов вследствие их особых естественных свойств или недоброкачественности.

Претензионный порядок оговаривается в статье 26, согласно которой в случае повреждения груза получатель должен направить перевозчику возражение немедленно пообнаружении повреждения или, самое позднее, в течение четырнадцати дней со дня получения груза. В случае задержки претензия должна быть предъявлена не позднее, чем в течение двадцати одного дня, считая с даты передачи в его распоряжение груза[311]. Отсутствие возражения создает для перевозчика до доказательства обратного презумпцию, что перевозчиком были сданы, а получателем были получены грузы в надлежащем состоянии.

Груз признается полностью юридически утраченным, по условиям статьи 13 Конвенции, если он не прибыл в место назначения по истечении семидневного срока, считая со дня, когда груз должен был прибыть.

Принесение любой претензии должно быть сделано либо путем внесения оговорок в воздушно-перевозочный документ, либо путем отправленного письменного заявления в указанные выше сроки (пункт 3 статьи 26). Если претензия не была принесена, никакие иски против перевозчика не могут быть приняты (пункт 4 статьи 26). Непредъявленные претензии перевозчику лишает правомочное по договору лицо права на иск.

Срок исковой давности равен двум годам с момента прибытия в пункт назначения или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть (пункт 1 статьи 29). Надо отметить, начало течения срока исковой давности поставлено в зависимость от двух совершенно разных обстоятельств. Первое обстоятельство связано с прибытием воздушного судна, а значит с передачей груза получателю. Второе обстоятельство зависит от того, когда воздушное судно должно прибыть в пункт назначения и передать груз, но по каким то причинам не прибыло и груз не был передан получателю. Поэтому течения срока исковой давности, в том числе его прерывания и восстановления, определяется законом суда, где был вчинен иск (пункт 2 статьи 29).

[311] Срок - 21 день - установлен Гаагским протоколом. В оригинальном тексте Варшавской конвенции срок предъявления претензии при нарушении срока доставки равен 14 дням.

Перевозчики, выполняющие перевозку последовательно, несут солидарную ответственность перед отправителем или получателем (статья 30).

Монреальская конвенция.

Как уже говорилось выше, основная цель Монреальской конвенции заключается в создании единого частноправового режима в отношении международных воздушных перевозок. Вместо Варшавской системы, с ее изменениями и дополнениями, внесенными различными протоколами и конвенциями, породившими определенную неразбериху, поскольку некоторые страны, члены Варшавской конвенции, ратифицировали данные изменения и дополнения, а часть нет, к тому ратифицировали не все изменения и дополнения в их последовательности принятия, а частично (например, Россия является членом только в Варшавской конвенции 1929 года, Гаагском протоколе 1955 года, а также в Гвадалахарской конвенции 1961 года), необходим был единый унифицированный международный режим воздушной перевозки. При этом новый единый частноправовой режим международной воздушной перевозки призван был не кардинальным образом изменить существующий режим, но создать новые правовые возможности его регулирования.

Таким образом, период ответственности перевозчика по Монреальской конвенции не отличается от положений Варшавской конвенции и ограничивается периодом, когда груз находится под охраной перевозчика (пункт 3 статьи 18). Иными словами, это период времени с момента приема груза к перевозке до момента его выдачи получателю или иному уполномоченному на получение груза лицу.

Также сохранено положение Варшавской конвенции касательно определения периода ответственности перевозчика при осуществлении смешанной во исполнение договора воздушной перевозки для осуществления погрузки, выдачи или перегрузки. В данном случае перевозчик будет нести ответственность за любой вред, наступивший во время воздушной перевозки,

а также во время перевозки, выполненной без согласия отправителя полностью или частично каким-либо другим видом транспорта (пункт 4 статьи 18).

Сохраняется презумпция вины перевозчика (пункт 2 статьи 18). Перевозчик должен сам доказать отсутствие своей вины. Однако в отличие от Варшавской конвенции, Монреальская конвенция содержит каталог исключений из ответственности перевозчика. Перевозчик может быть освобожден от ответственности, если докажет, что утрата или повреждение груза произошли вследствие наступления одного или нескольких из нижеперечисленных обстоятельств:

- порок, присущий грузу;

- ненадлежащая упаковка груза отправителем;

- ненадлежащие действия или небрежность отправителя или получателя;

- войны или вооруженные конфликты;

- акты государственных властей, связанные с ввозом, вывозом или транзитом товаров.

Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный задержкой в доставке груза (статья 19). Также, как и в Варшавской конвенции, срок воздушной перевозки в Монреальской конвенции не оговорен. Следовательно, если срок доставки может быть установлен договором или в рассчитан исходя из разумного срока доставки. Однако, если по истечении семидневного срока, считая со дня, когда груз должен был прибыть, или со дня истечения срока доставки, установленного договором, груз не будет доставлен, перевозчик несет ответственность как за полную утрату груза.

Пределы ответственности воздушного перевозчика в случае утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке установлены по аналогии с положениями Варшавской конвенции и ограничивается суммой 17 SDR за килограмм (пункт 3 статьи 22). Предел ответственности также может быть повышен, если грузоотправитель сделает заявление о своей

заинтересованности в доставке груза. В данном случае перевозчик обязан возместить ущерб в сумме, согласно заявленному интересу, но не выше действительной заинтересованности в доставке.

Нормы Монреальской конвенции об обязательном претензионном характере требований к перевозчику носят императивный характер. Согласно пункту 4 статьи 31 непредъявление возражений к перевозчику в установленные Конвенцией сроки приводит к тому, что никакие иски против перевозчика не принимаются.Возражение должно быть предъявлено немедленно по обнаружении вреда или не позднее четырнадцати дней со дня получения груза. В случае задержки протест должен быть произведен не позднее двадцати одного дня, считая со дня, когда багаж или груз были переданы в его распоряжение. Сроки рассмотрения претензий перевозчиком, а также сроки и порядок их удовлетворения в случае полного или частичного признания Конвенцией не установлены.

Срок исковой давности равен двум годам (пункт 1 статьи 35). Срок исковой давности начинает течь со дня прибытия груза по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть в пункт назначения, или со дня остановки перевозки. Порядок исчисления срока исковой давности определяется законом страны суда (пункт 2 статьи 35).

5. Ответственность перевозчика по морским конвенциям.

Гаага-Висбийские правила.

Морской торговый флот крайне неравномерно распределен среди государств, порты и судостроительные верфи также рассредоточены по всему миру, потоки грузов стекаются в крупные порты с целью их консолидации и отправки по назначению. Изначально государствами предпринимались попытки урегулировать вопросы морской перевозки внутренними законами, например, закон Хартера США 1893 г. Однако это не способствовало удовлетворению интересов участников перевозки из-за многонациональной природы перевозки морским путем, и потребность в однородном международном соглашении стала очевидной. В 1924 г. в

Брюсселе была проведена конференция, на которой была принята «Международная конвенция по унификации некоторых правил о коносаменте» 1924 г., более известная как Гаагские правила.

Гаагские правила устанавливают минимальные обязательства перевозчика с целью защиты интересов грузовладельцев и ограничивают возможность перевозчика несправедливо уменьшать свою ответственность по договору перевозки. Это положение носит императивный характер, так как любые соглашения об уменьшении ответственности признаются не имеющими юридической силы.

Перевозчик несет ответственность только при наличии вины (пункт 1 статьи 4).

Каталог исключений из ответственности перевозчика насчитывает семнадцать пунктов. Это, пожалуй, самый обширный каталог исключений, что еще раз указывает на то, что характер конвенции явно нацелен на защиту интересов судовладельцев. Бремя доказывания любого из оснований освобождения от ответственности возлагается на лицо, требующее такого освобождения, и оно должно доказать, что ни действия или личная вина перевозчика, ни действия или вина агентов или служащих перевозчика не способствовали потерям или убыткам (пункт 2 статьи 4).

В случае утраты или повреждения груза во время морской перевозки, перевозчик при наличии вины обязан возместить грузополучателю стоимость утраченного или поврежденного груза, которая определяется в том месте и в тот день, где и когда он был или должен был быть выгружен в соответствии с договором морской перевозки груза (первый абзац подпункта (b) пункта 5 статьи 4). Стоимость груза определяется по цене на товарной бирже либо, если нет таковой, по существующей рыночной цене. Если и эта цена не определена, то стоимость груза определяется исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества (второй абзац подпункта (b) пункта 5 статьи 4).

Лимит ответственности перевозчика в самой первой редакции Гаагских правил был установлен в сумме 100 фунтов стерлингов за место или единицу груза либо эквивалент такой суммы в другой валюте, если только характер и стоимость этих грузов не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент (пункт 5 статьи 4).

Несмотря на то, что в Правилах установлена минимальная ответственность перевозчика, их огромным положительным эффектом явилось то, что впервые в них были четко разграничены риски между перевозчиками и грузовладельцами, что явилось не совсем удовлетворительным решением для всех сторон, так как сохранилось достаточно изъятий из ответственности перевозчика, но, безусловно, компромиссным.

С течением времени критика в адрес Гаагских правил усилилась и связана она была, прежде всего, со снижением стоимости фунта, а значит автоматическим уменьшением суммы ограниченной ответственности перевозчика. Поэтому возник вопрос об изменении существующих Правил. На встрече в Висби было обсуждено ряд рекомендательных поправок, что привело к принятию Брюссельского Протокола к Гаагским Правилам 1968 г. под общим названием Правила Гаага-Висби. Однако не все страны, ратифицировавшие Гаагские правила, также ратифицировали и Гаага-Висбийские правила, поэтому и применяться они могут в зависимости от различных обстоятельств. Россия, присоединилась к Гаага-Висбийским правилам Федеральным законом № 17 от 6 января 1999 г. «О присоединении российской федерации к протоколу об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года».

Так, согласно статье 2 Протокола «Об изменении международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 г.» от 23 февраля 1968 г., был изменен, прежде всего, размер ответственности перевозчика, теперь, если характер и стоимость груза не

были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за любые утрату или повреждение, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей эквивалент 10000 франков за место или единицу либо 30 франков за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше. Франк означает единицу, содержащую 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Дата перевода присужденной суммы в национальную валюту определяется по закону суда, рассматривающего дело.

Также несколько изменен порядок ограничения ответственности при перевозке грузов в контейнере: когда используется контейнер, поддон или подобное транспортное приспособление, количество мест, перечисленное в коносаменте как упакованное в таком приспособлении, считается количеством мест для целей ограничения ответственности. В остальных случаях такое транспортное приспособление вместе с погруженным в него грузом должно рассматриваться в качестве одного места.

В статье 3 Протокола уточнено, что перевозчик не вправе воспользоваться ограничением ответственности, если ущерб явился результатом действия или упущения перевозчика, совершенных с намерением причинить ущерб, либо по самонадеянности и с сознанием возможности причинения ущерба. Положения об освобождении от ответственности и ее пределах распространены на любой иск к перевозчику, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда (деликте). Если такой иск предъявляется к служащему или агенту перевозчика, то служащий или агент вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределах, на которые вправе ссылаться перевозчик.

Помимо регулирования вопросов ответственности, основные положения Протокола сводятся к тому, что перевозчик не может опровергать данные коносамента, если коносамент передан третьему добросовестному

держателю; предусмотрена возможность продления срока исковой давности по соглашению сторон; установлен срок для предъявления регрессных исков.

Однако изменения 1968 года не были последними. Вновь Гаага-Висбийские правила были исправлены в соответствии с дальнейшим Протоколом от 21 декабря 1979, подписанным также в Брюсселе. Внесенная им поправка связывала финансовые пределы ответственности перевозчика со «специальным правом заимствования» национальной валюты государства, которое является членом Международного валютного фонда (пункт 2 статьи 2 Протокола 1979 г.).

Согласно пункту 1 статьи 2 Протокола 1979 г. если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за любые потери или повреждения, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей 666,67 расчетных единиц за место или единицу либо 2 расчетных единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше.

Для государств, не являющихся членами Международного валютного фонда, в Протоколе 1979 г. установлена иная система исчисления ответственности. В отношении суммы в 666,67 расчетных единиц - 10000 валютных единиц; в отношении суммы в 2 расчетные единицы - 30 валютных единиц. При этом валютная единица соответствует 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Перевод сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства. Государства сообщают депозитарию способ исчисления или, в соответствующем случае, результат перевода во время сдачи на хранение документа о ратификации или присоединении и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе исчисления или в стоимости их национальной валюты по отношению к расчетной или валютной единице (пункт 2 статьи 2 Протокола 1979 г.).

Произведенные изменения были расценены как временно целесообразные, но растущие требования о полном пересмотре ответственности перевозчика и разработке всестороннего документа, способного покрыть все аспекты договора перевозки, становились все настойчивее. Это движение достигало высшей точки нашло выражение в составлении нового соглашения, которое было принято на международной конференции ООН в Гамбурге в марте 1978 г. и известно под названием Гамбургские Правила. Надо отметить, что, несмотря на, более позднее время принятия и большую разработанность Гамбургские Правила не получили большого распространения. Связано это с тем, что многие перевозчики за время использования Гаага-Висбийских правил отработали устойчивые механизмы их применения, сложилась обширная и предсказуемая судебная практика, поэтому, даже с учетом неполноты и несовременности Гаага-Висбийских правил, думается внедрение в практику морских перевозок любого иного регулирования – это вопрос долгого времени.

Гамбургские правила.

Согласно пункту 1 статьи 5 Гамбургских Правил перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

Ответственность перевозчика основана на принципе предполагаемой ошибки или пренебрежения. Перевозчик несет полную ответственность за все повреждения, утрату или задержку груза, которые следуют из его собственной ошибки или ошибки его служащих или агентов, если перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые могли быть разумно приняты, чтобы избежать данных потерь. Поэтому

ответственность по Гамбургским правилам может быть более обширной, чем по Гаага-Висбийским правилам (пункт 1 статьи 5).

В Гамбургских правилах также решается вопрос относительно возложения бремени доказывания своей невиновности на перевозчика, что не было согласовано в Гаага-Висбийским правилах. Это особенно важно в силу обширного перечня исключений из ответственности перевозчика и его обязанностью заботиться о грузе. Гамбургские Правила создают автоматическое предположение виновности перевозчика во всех случаях потери или повреждения груза и, таким образом, налагают однородное бремя доказывания на перевозчика.

Есть одно исключение из принципа предполагаемой виновности перевозчика, там, где потеря, повреждение или задержка причиняется огнем. При этих обстоятельствах, бремя доказывания переходит к лицу, заявляющему требование, о том, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов. Причина для этого изменения в бремени доказывания, по-видимому, та, что трудно установить точное происхождение огня в море, и в большинстве случаев огонь произошел бы из груза непосредственно.

Период ответственности перевозчика согласно Гамбургским правилам основан на критериях «из порта к порту». Именно в этот период на перевозчике лежит обязанность проявлять должную заботливость о грузе согласно коносаменту.

В случае потери или повреждения груза, за который перевозчик является ответственным, пределы компенсации установлены в 835 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки или 2,5 расчетных единиц за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше (пункт 1 статьи 6). Эти пределы приблизительно на 25 % выше, чем соответствующие пределы согласно Гаага-Висбийским правилам.

Согласно контейнерной оговорке, важным является пересчитать количество мест в контейнере, иначе целый контейнер может быть согласно Гамбургским Правилам взят как одно место.

Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки (статья 8).

В отличие от Гаага-Висбийских правил, Гамбургские Правила содержат детализированные условия ответственности перевозчика за задержку в сдаче груза в порту разгрузки, предусмотренном в договоре морской перевозки, если груз не сдан в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств (пункт 2 статьи 5).

Важно отметить, что согласно Гамбургским Правилам (пункт 3 статьи 5) груз может считаться утраченным, если он не был сдан в пределах 60 календарных дней по истечении срока сдачи.

Ответственность перевозчика за задержку в сдаче ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз, но не превышающей размеры фрахта, подлежащего уплате на основании договора морской перевозки (подпункт б пункта 1 статьи 6).

Срок исковой давности увеличен до двух лет (статья 20). Срок исковой давности начинается в день, когда перевозчик сдал груз или часть груза, или в случаях, если груз вообще не был сдан, - в последний день, когда груз должен был быть сдан.

Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным, даже по истечении срока исковой давности, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного по закону

государства, в котором возбуждено разбирательство. Однако этот предоставляемый срок должен быть не менее 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование или получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

Прошло уже больше четверти века после издания Гамбургских правил, но они так и не стали однородным набором правил, регулирующих обязанности судовладельца в морской перевозке грузов. К сожалению, правила не получили широкого распространения.

Гамбургские правила достигли только ограниченного распространения. В результате в последние годы вновь было возобновлено давление грузовладельцев касательно пересмотра Гаагских и Гаага-Висбийских Правил. Вызов был принят Комиссией ООН по праву международной торговли и была начата работа по начальному составлению нового документа, получившем название Роттердамские правила.

Роттердамские правила.

Роттердамские правила должны были существенным образом отличаться от Гамбургских правил с тем, чтобы они стали приемлемыми для государств - участников Гаага-Висбийских правил. С другой стороны, изменения не должны быть настолько фундаментальными, чтобы в них не могли участвовать государства - участники Гамбургских правил и те государства, которые сегодня рассматривают возможность присоединения к этим Правилам[312].

Роттердамские правила являются серьезным шагом по урегулированию отношений, связанных с международной прямой смешанной перевозкой грузов, то есть перевозкой по единому транспортному документу различными видами транспорта. Надо отметить, что, несмотря на неполность и несовременность Гааго-Висбийских правил, многие перевозчики, особенно крупные мультимодальные линии, уже отработали механизмы взаимоотношений со своей клиентурой путем создания проформ

[312] Иванов Г. Г. Указ.соч. [Электронный ресурс] // URL: СПС Консультант плюс.

собственных коносаментов. Поэтому вряд ли вновь изданные Роттердамские правила, кстати сказать, достаточно громоздкие по изложению, смогут быстро завоевать позиции на правовом поприще регулирования морских перевозок, главным образом, потому, что менять устоявшийся режим правового регулировании, особенно крупным перевозчикам, достаточно трудоемко.

Роттердамские правила регулируют морскую перевозку грузов даже, если предыдущая перевозка была наземной. Другими словами, новое Соглашение разработано, чтобы заменить текущую «путаницу» международных режимов, касающихся перевозки товаров, стремясь отразить более современную тенденцию, связанную с использованием различных видов транспорта для международной перевозки грузов по контрактам, охватывающим больше чем один вид транспорта. Правила содержат более предсказуемую и последовательную ответственность перевозчика за потерю или повреждение грузов.

Серьезные споры вызвал определенный в Правилах порядок определения ответственности перевозчика. Согласно пункту 1 статьи 12 Роттердамских правил период ответственности перевозчика за груз на основании положений этих Правил начинается с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки и заканчивается моментом сдачи груза. Таким образом, положение Гаага-Висбийских правил об ответственности перевозчика с момента приема груза на борт окончательно исчезло.

Положения об ответственности перевозчика определяются в статье 17 Правил. Так, перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также задержку в его сдаче, если истец докажет, что утрата, повреждение или задержка имели место в период ответственности перевозчика за груз. В случае предъявления таких доказательств, перевозчик вправе воспользоваться полным или частичным освобождением от ответственности, если докажет, что причина или одна из причин утраты,

повреждения или задержки не может быть отнесена на счет его вины или вины любой исполняющей стороны, капитана или экипажа судна, служащих перевозчика или любого другого лица, которое исполняет или обязуется исполнить любые обязательства перевозчика, в соответствии с договором перевозки.

«Упоминание в данном контексте о капитане или экипаже судна явно излишне и преследует, очевидно, лишь одну цель - напомнить, что норма об освобождении от ответственности перевозчика при "навигационной ошибке" ушла безвозвратно. Чего не скажешь о "каталоге исключений", который находится в Гаага-Висбийских правилах. При разработке Гамбургских правил "каталог исключений" подвергался жесткой, но не всегда справедливой критике и в текст Правил не попал…… Морское сообщество не смирилось с утратой "каталога исключений", и, возможно, в этом кроется одна из причин, по которой Гамбургские правила так и не стали универсальными. Поэтому в ЮНСИТРАЛ был поставлен вопрос о восстановлении "каталога исключений", в тексте разрабатываемой конвенции. Хотя и сегодня противники "каталога" имеют довольно много сторонников, "каталог" включен в п. 3 ст. 17 Роттердамских правил»[313].

Пределы ответственности перевозчика сформулированы в статьях 22 и 59 Роттердамских правил. Сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за утрату или повреждение груза, исчисляется путем ссылки на стоимость такого груза в месте и в момент сдачи груза. Стоимость груза определяется на основе биржевой цены или, в ее отсутствие, на основе рыночной цены либо, в отсутствие и биржевой цены, и рыночной цены, путем ссылки на обычную стоимость грузов такого же рода и качества в месте их сдачи. Если же стоимость груза не была определена в договоре, то ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по Конвенции ограничивается 875 расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или 3 расчетными единицами за один килограмм веса брутто груза,

[313]Иванов Г. Г. Указ.соч. [Электронный ресурс] // URL: СПС Консультант плюс.

являющегося предметом иска или спора, в зависимости от того, какая сумма выше. Расчетная единица, упоминаемая в настоящей статье, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом.

Таким образом, Положения Роттердамских правил об ограничении ответственности перевозчика и утрате права на ограничение ответственности практически не отличаются от соответствующих положений Гамбургских правил, с той лишь разницей, что сумма ограничения ответственности за место или другую единицу отгрузки повышена с 835 до 875 единиц "специальных прав заимствования" и с 2,5 до 3 единиц СДР за один килограмм веса брутто груза. Что касается компенсации за утрату или повреждение груза, обусловленное задержкой, то ответственность за экономические потери, причиненные задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной 2,5-кратному размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащий уплате, не может превышать предел, который был бы установлен в отношении полной утраты соответствующего груза[314].

Роттердамские правила являются серьезным шагом по урегулированию отношений, связанных с международной прямой смешанной перевозкой грузов, то есть перевозкой по единому транспортному документу различными видами транспорта. Однако, при всем том, что Роттердамские правила затрагивают вопросы смешанных перевозок, перевозчик несет ответственность за утрату, повреждение, задержку груза по Роттердамским правилам только за морской период перевозки. Если груз поврежден (задержан) в период ответственности перевозчика, но до момента его погрузки на судно или только после его выгрузки с судна, положения Роттердамских правил не имеют преимущественной силы по сравнению с положениями другого международного документа, которые были бы применимы, если бы грузоотправитель заключил с перевозчиком отдельный

[314]Иванов Г. Г. Указ.соч. [Электронный ресурс] // URL: СПС Консультант плюс.

и прямой договор, касающийся конкретной стадии перевозки, на которой возникли утрата, повреждение, задержка; и при этом конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ограничение ответственности, и эти положения не могут быть нарушены на основании договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю согласно такому документу (статья 26 Роттердамских Правил). Таким образом, несмотря на то, что Роттердамские правила затрагивают вопросы регулирования смешанных перевозок, они не решают главную проблему – идентификации ответственности перевозчика на всем протяженности пути в смешанных перевозках. Аналогичного вывода придерживается проф. В. Тетлей в своей статье посвященной анализу Роттердамских правил. Он полагает, что Роттердамские правила следует доработать с точки зрения адаптации к положениям Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов 1980 г.[315]

Далее, интересным и новым является порядок идентификации перевозчика (ст. 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, если только такой владелец не докажет, что в отношении этого судна действовал бербоут-чартер во время перевозки, и не укажет наименование и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру, который в таком случае будет считаться перевозчиком. В ином случае зарегистрированный владелец судна может опровергнуть

[315]Tetley William. Some General Criticisms of the Rotterdam Rules. 20 December 2008./http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca.maritimelaw/files/Summary_of_Criticism_of_UNCITRAL__No_1.pdf

предположение о том, что он является перевозчиком, указав наименование и адрес перевозчика. Фрахтователь судна по бербоут-чартеру может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, в том же порядке.

Таким образом, Роттердамские правила призваны расширить и модернизировать существующие международные правила по регулированию договора морской перевозки грузов. Общим с Гаагскими, Гаагско-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 рассматривание бумажной и электронной документации как эквивалентной.

Исходя из рассмотренных вариантов ответственности, которую несет перевозчик за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, предлагается рассмотреть следующие варианты регулирования ответственности, возникающей по договору мультимодальной перевозки:

1. В случае, если ущерб возможно локализовать, тогда вполне разумно рекомендовать оператору внести в договор мультимодальной перевозки пункт о том, что оператор несет ответственность перед грузовладельцем в размере ответственности, которую несет на основании закона перевозчик, фактически осуществлявший перевозку и допустивший причинение ущерба грузу или задержку в доставке. В данном случае в порядке регресса оператор может взыскать с фактического перевозчика именно ту сумму, которую бы данный перевозчик заплатил по договору перевозки, заключенному им самим.

2. В случае невозможности локализовать ущерб, оператор может воспользоваться правом регресса по отношению к последнему перевозчику в цепи мультимодальной перевозки, независимо от того, виновен ли он в причинении ущерба грузу или просрочке доставки. Поэтому для

перевозчиков крайне важно при приеме груза от предыдущего перевозчика производить осмотр груза. О видимых повреждениях груза следует делать оговорку в транспортных документах, если же повреждение невозможно обнаружить визуально, то, скорее всего, данный ущерб также ляжет на плечи последнего перевозчика. Если же груз доставлен в поврежденном состоянии или с просрочкой доставки и при этом нет с чистыми транспортными документами, это означает, что ущерб причинил последний перевозчик.

3. Оператор также может по соглашению с грузоотправителем в ограничить размер своей ответственности в пределах определенной суммы, которая является некой средней величиной, в размерах которой оператор изначально согласен нести ответственность за груз перед грузовладельцем. В идеале, точно такое же ограничение ответственности следует указать в договорах с фактическими перевозчиками, что несравненно облегчило бы предъявление регрессного требования от оператора к фактическим перевозчикам. Однако, если данная средняя сумма ограничения ответственности будет выше, нежели указано в транспортных конвенциях, вряд ли фактический перевозчик даст согласие на включение в договор перевозки повышенного для него размера ответственности, даже с учетом уплаты дополнительного фрахта.

4.4 Ответственность перевозчика прямой смешаннойперевозки грузов по российскому законодательству.

Перевозчики несут ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки на основании ГК РФ, транспортных уставов и кодексов и соглашений сторон. Общие положения об ответственности перевозчика изложены в ГК РФ, хотя в транспортных уставах и кодексах сходные отношения в сфере ответственности зачастую трактуются не однозначно.

Прежде всего, общее правило заключается в том, что в российском праве по аналогии с международным правом и сложившейся практикой специфика любого договора перевозки проявляется в том, что материальная ответственность перевозчика носит ограниченный характер. Соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках грузов предусмотрена транспортными уставами и кодексами (статья 793 ГК).

Характерной чертой ответственности за нарушение обязательств по перевозке груза является ее ограниченный характер. Действительно, применительно к отдельным нарушениям условий договора перевозки груза ответственность установлена либо в форме возмещения прямого ущерба или его части (но не упущенной выгоды), например, за несохранность груза, либо в форме исключительной неустойки, в частности за просрочку его доставки. Такой подход законодателя основан на положении ГК (п. 1 ст. 400), согласно которому по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность)[316].

[316] Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 710.

Ответственность перевозчика за несохранность груза ограничивается стоимостью соответствующего груза (ст. 796 ГК РФ). Ущерб, причиненный в случае утраты или недостачи груза, возмещается перевозчиком в размере стоимости утраченного или недостающего груза, а в случае их повреждения - в размере суммы, на которую понизилась их стоимость. Стоимость несохранного груза, согласно п. 2 ст. 796 ГК РФ, должна определяться исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Данное положение не содержит отсылок к транспортным уставам и кодексам, поэтому не может быть ими изменено.

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (п. 1 ст. 796 ГК).Таким образом,перевозчик отвечает лишь за такую несохранность груза, которая произошла во время его нахождения во владении перевозчика, в том числе и в тот период, когда объект принят к перевозке, но еще не погружен на транспортное средство либо, наоборот, уже выгружен из него, но еще не выдан получателю. Моменты принятия и выдачи груза фиксируются в соответствующих транспортных документах (накладной, дорожной ведомости, коносаменте и т.п.).

Под понятием «утрата» Г. П. Савичев понимает гибель (фактическое уничтожение), утерю (выбытие из обладания перевозчика), невозможность для перевозчика выдать груз получателю по истечении установленных сроков (засылка груза другому адресату), выдачу груза не управомоченному лицу[317].

[317]Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов. – М., Юрлитиздат. 1967. – С. 104.

По мнению С.Ю. Морозов груз будет считаться утраченным, если он не выдан грузополучателю в течение 30 суток по истечении срока доставки или в прямом смешанном сообщении – 4 месяца со дня приема груза к перевозке[318].

В отношении понимания терминов «порча» или «повреждение» груза также нет единого мнения. Так, А.Г. Гусаков считает, что «повреждение» - это изменение в качестве груза, без уменьшения его количества, что понижает цену груза[319]. К.К. Яичков полагал, что «повреждение» влечет механическое изменение груза, а «порча» – химическое изменение[320]. В.А. Егиазаров под «повреждением» понимает результат внешнего, физического воздействия на груз, а под «порчей» - внутреннее изменение груза[321]. Следует дополнить, что в случае повреждения груза он может быть восстановлен, а в случае порчи – утрата груза не восполняется.

Общим условием ответственности перевозчика за несохранность груза является презумпция его вины. Перевозчик автоматически становиться ответственным за несохранность перевозимого груза, если не докажет свою невиновность или не сошлется на одно из обстоятельств, исключающем его ответственность. Каталог исключений из ответственности перевозчика за несохранность перевозимых грузов, предложенный ГК РФ, ограничен обстоятельствами форс-мажора и основывается на пункте 3 статьи 401 ГК РФ, согласно которому лицо, нарушившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности, несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы. Однако иное может быть предусмотрено законом или

[318]Морозов С.Ю. К вопросу о правовой природе договора об организации перевозок // Транспортное право. – 2005. – № 3. – С. 21.
[319]Гусаков А.Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. Транспечать - НКПС. – М., Транспортное право. 2007. – С. 76.
[320]Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по Советскому праву. – М., Транспортное право. 2007. – С. 81.
[321] Егиазаров В.А. Указ.соч.– С. 121.

договором. Поэтому в транспортных уставах и кодексах, как правило, перечень исключений из ответственности значительно расширен.

Во всех транспортных уставах и кодексах содержаться каталог исключений из ответственности перевозчика и положения, освобождающие перевозчика от предоставления каких-либо доказательств отсутствия своей вины при наступлении обстоятельств, приведенных в каталоге. Таким образом, при наличии указанных в каталоге обстоятельств, бремя доказывания вины перевозчика ложится на грузоотправителя или грузополучателя. Напротив, обычная предпринимательская ответственность характеризуется отсутствием вины предпринимателя, которая доказывается лицом, нарушившим обязательство (п. 2 ст. 401 ГК).

Перевозчик несет ответственность за неподачу транспортного средства для перевозки грузов в соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором. С учетом того, что обязательства по подаче транспортных средств не охвачены предметом договора перевозки, поскольку данный договор имеет реальный характер, установленная законодательством ответственность за нарушение указанных обязательств не имеет отношения к вопросам ответственности за нарушение условий договора перевозки груза[322].

Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов связывают ответственность за неподачу транспортных средств с ответственностью за несовершение действий, связанных с организацией перевозок[323].

Следовательно, если обязательства по подаче транспортных средств выводятся за пределы обязательства по перевозке грузов, к ним не будет применяться глава 40 ГК РФ, содержащая правила, регулирующие правоотношения, связанные с перевозкой грузов. Эта означает, что к обязательствам по подаче транспортных средств не будут применяться нормы об ограничении ответственности перевозчика и он должен нести

[322] Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 715
[323] Гражданское право: Учебник. Т. 2 / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 397.

ответственность в виде полного возмещения убытков по общим правилам гражданского законодательства. Впервые данная точка зрения была высказана О.Н. Садиковым. По его мнению, если перевозчик принимает на себя дополнительные обязательства по договору перевозки груза, при нарушении которых должна наступать ответственность перевозчика, а транспортные уставы и кодексы не содержат прямых указаний об условиях такой ответственности перевозчика, то следует заключить, что в названных случаях должны применяться общие положения ГК об имущественной ответственности в форме возмещения убытков (ст. 15, 393 ГК), причем перевозчик должен нести ответственность как предприниматель, т.е. отвечать независимо от его вины (ст. 401 ГК)[324].

В.В. Витрянский, возражая против данной позиции, полагает, что правило о возможности ограничения ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств касается обязательств определенного рода деятельности, а не одного конкретного обязательства. Поэтому действие принципа ограниченной ответственности применительно к обязательствам по перевозкам грузов отнюдь не сводится только к тем нарушениям, за которые такая ответственность непосредственно предусмотрена транспортным законодательством или соглашением сторон, а распространяется на все нарушения любых условий договора перевозки[325].

Эти две изложенные позиции, безусловно, обоснованы и имеют право на существование. Согласно первой позиции, ограничение ответственности перевозчика применяется только к договору перевозки в «чистом» виде и ко всем остальным договорам, связанным с перевозочной деятельностью, если такое ограничение прямо предусмотрено в транспортных уставах и кодексах. С одной стороны, данная точка зрения привносит некую определенность и четкость в правоприменение, поскольку не дает шанса на ограничение ответственности перевозчика в отношении любых дополнительных

[324] Гражданское право России. Обязательственное право: Курс лекций. Часть вторая. / Под ред. О.Н. Садикова. С. 401.
[325] Брагинский М.И., Витрянский В.В. Книга четвертая. С. 222.

обязательств, за исключением обязательств по перевозке или поименованных в транспортных уставах и кодексах обязательств. С другой стороны, перевозчик утрачивает особенности статуса субъекта перевозочной деятельности, поскольку при исполнении обязательств, связанных с перевозкой, но не являющихся самой перевозкой, он будет нести ответственность, как обычный субъект предпринимательской деятельности.

Касательно другой позиции, то здесь все перевозочные отношения подпадают под действие ограничения ответственности, что, с одной стороны, логично, поскольку является объединяющим фактором однородных отношений, а, с другой стороны, несколько размывает понятие «перевозочные отношения» и требует определения их границ. Поэтому каждый раз, в зависимости от конкретных обстоятельств следует определять являются ли те или иные обязательства перевозочными или нет. Так, например, если при погрузке груза на судно был неправильно произведен счет груза, отсюда по документам груза перевозилось больше, нежели обнаружено при сдаче в порту выгрузки. В данном случае можно ли считать действия по подсчету груза, связанными с перевозочной деятельностью, и будет ли тальманская компания, производившая подсчет груза, иметь право на ограничение своей ответственности? Поэтому только в зависимости от анализа предложенных обстоятельств, возможно, сделать вывод о характеристике обязательства и о применении к нему норм об ограничении ответственности.

В транспортных уставах и кодексах установлен обязательный претензионный характер и установлены пресекательные сроки на предъявление претензии перевозчику. Например, согласно ст. 123 УЖТ РФ претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение шести месяцев, претензии в отношении штрафов и пеней - в течение сорока пяти дней. В ГК РФ не устанавливается каких-либо сроков на предъявление претензий, однако установлен общий годичный срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза. Поэтому претензия перевозчику может

быть подана в течение одного года с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами, включая время, необходимое для предъявления и рассмотрения перевозчиком соответствующих требований в претензионном порядке. Непредъявленные претензии является основанием для последующего оставления искового заявления без рассмотрения.

1. Ответственность автомобильного перевозчика на основании УАТ.

Ответственность автомобильного перевозчика также строится на презумпции его вины (часть 5 статьи 34). Перевозчик несет ответственность за сохранность вверенного ему груза, пока не докажет, что утрата, недостача, повреждение или порча груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить или устранить. Перевозчик будет освобожден от ответственности, если докажет, что несохранность груза произошла по причине обстоятельств форс-мажора или вследствие вины других лиц.

Так, согласно Постановлению ФАС Северо-Западного округа от 28.05.2012 по делу N А56-8041/2011, суд постановил, что с перевозчика правомерно был взыскан ущерб, причиненный в результате хищения груза при его перевозке, так как п. 5 ст. 34 ФЗ "Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" и п. 1 ст. 17 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (заключена в Женеве19.05.1956, вступила в силу для СССР 01.12.1983) на перевозчика возложено бремя доказательства того, что утрата груза произошла не по вине перевозчика, но последний не представил каких-либо доказательств, что он не мог предотвратить утрату груза[326].

Каталог исключений из ответственности перевозчика приведен в статье 36 УАТ. К ним относятся непреодолимая сила; временные ограничения или запрет движения транспортных средств по автомобильным дорогам; иные не зависящих от перевозчика причины. В Постановлении Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 11.04.2012 по делу N

[326] Постановление ФАС Северо-Западного округа от 28.05.2012 по делу N А56-8041/2011 [Электронный ресурс] - URL: СПС Консультант плюс.

А60-40098/2011 пояснил, что к обстоятельствам force major относятся лишь обстоятельства, которые обладают в совокупности признаками чрезвычайности и объективной непредотвратимости, носят объективный (а не субъективный) характер. Случай возгорания транспортного средства относится к обычным рискам предпринимательской деятельности, которые профессиональный перевозчик должен был разумно предвидеть и мог бы избежать, застраховав свою гражданско-правовую ответственность, возгорание транспортного средства, возникшее при перевозке груза, не может относиться к обстоятельствам непреодолимой силы, поскольку не отвечает признакам чрезвычайности и объективной непредотвратимости, невозможности устранения последствий и не является основанием для освобождения перевозчика от ответственности впорядке п. 5 ст. 34 "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта"[327].

Период ответственности автомобильного перевозчика определяется с момента принятия им груза к перевозке до момента выдачи груза грузополучателю или управомоченному лицу (пункт 5 статьи 34). Если в обозначенный период грузу был причинен ущерб, то перевозчик несет ответственность в размере:

- стоимости утраченного или недостающего груза;

- суммы, на которую понизилась стоимость груза в случае повреждения (порчи) груза или стоимости груза, в случае невозможности восстановления поврежденного (испорченного) груза, багажа;

- доли объявленной стоимости груза, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза;

- объявленной стоимости в случае утраты груза, а также невозможности восстановления груза, сданных для перевозки с объявленной ценностью, и испорченных или поврежденных(пункт 7 статьи 34).

[327] Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 11.04.2012 N А60-40098/2011[Электронный ресурс] - URL: СПС Консультант плюс.

Порядок определения стоимости груза, указанный в части 8 статьи 34. Стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при отсутствии счета или указания цены в договоре, исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Наряду с возмещением ущерба перевозчик должен возместить грузоотправителю или грузополучателю провозную плату, которая относится к утраченному грузу или его части или к поврежденному грузу (часть 9 статьи 34).

Иной ущерб перевозчиком не возмещается, поскольку установленный в УАТ размер ответственности перевозчика является тем пределом, ниже которого стороны не могут опуститься даже по соглашению сторон.

За просрочку доставки груза перевозчик уплачивает штраф в размере девяти процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, если иное не установлено договором перевозки груза, при этом сумма штрафа не может превышать размер его провозной платы. Однако данный размер штрафа может быть повышен по соглашению сторон. Основанием для начисления штрафа за просрочку доставки груза является отметка в транспортной накладной о времени прибытия транспортного средства в пункт выгрузки (часть 11 статьи 34).

За несвоевременную подачу транспортного средства или контейнера под загрузку перевозчик несет ответственность за каждый полный час просрочки штраф в размере:

- пяти процентов провозной платы при перевозке в городском или пригородном сообщении;

- одного процента среднесуточной провозной платы, определенной в соответствии с установленным договором перевозки груза сроком перевозки, при перевозке в междугородном сообщении (часть 3 статьи 34).

Выше были рассмотрены две позиции касательно возможности применения ограничения ответственности перевозчика при нарушении им обязательств, связанных с перевозкой, но не входящих в перевозочные

отношения. УАТ трактует данные отношения с точки зрения первой позиции и предоставляет грузоотправителю право потребовать возмещения понесенных им в результате несвоевременной подачи транспортного средства не только штрафа, но и убытков (часть 4 статьи 34). УАТ также не определен предел, когда состояние «связанное с неподачей транспортного средства под погрузку» в отношении которого продолжают числиться штрафные санкции, перейдет состояние «невывоза» и, как следствие, неисполнения договора перевозки и прекращения обязательства. К тому в Уставе не содержится и ограничений по начислению и взысканию штрафа, поэтому он вполне может превышать размер платы за провоз.

В случае невывоза груза по вине перевозчика, он несет ответственность в размере 20% от установленной договором провозной платы. Поскольку размер штрафа, установленный в УАТ, рассчитывается в процентах к сумме провозной платы и представляет собой твердую величину, стороны могут заранее оценить размер возможного возмещения при совершении указанных виновных действий, и если предполагаемое возмещение не будет соответствовать интересам сторон, то стороны имеют право самостоятельно определить размер штрафа в договоре за нарушение этого обязательства, если только данный размер не будет менее, установленного размера в УАТ. Грузоотправитель может также потребовать возмещения причиненных ему убытков (часть 1 статьи 34).

Согласно части 2 статьи 39 УАТ предусмотрен обязательный претензионный характер рассмотрения споров. Срок рассмотрения перевозчиками претензий, включающий в себя уведомление заявителей о результатах рассмотрения, - 30 дней со дня получения соответствующей претензии (часть 1 статьи 40). При частичном удовлетворении или отклонении перевозчиком претензии в уведомлении должно быть указано основание принятия им такого решения (часть 2 статьи 40).

Иски к перевозчикам могут быть предъявлены только после предъявления претензий и только в тех случаях, когда перевозчики

полностью или частично отказывают в их удовлетворении. К неудовлетворению (непризнанию) претензии приравнивается неполучение заявителем ответа на претензию в течение 30 дней со дня получения перевозчиком соответствующей претензии (статья 41).

Срок исковой давности - один год (статья 42). Срок исковой давности исчисляется со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии или иска. В отношении возмещения ущерба, связанного с полной утратой груза, срок исковой давности исчисляется с даты признания груза утраченным в соответствии с правилами части 3 статьи 14 Устава. В случае частичной утраты, повреждения или порчи груза, а также просрочки в доставке - со дня выдачи груза.

Исходя из представленного анализа норм ответственности автомобильного перевозчика и, несмотря на то, что УАТ является достаточно новым документом и последним из всех принятых транспортных уставов и кодексов, следует признать, что его нормы не отличаются достаточной степенью проработанности, которая бы отражала специфику деятельности автотранспорта. Очевидно, что это приведет к неоднозначности и неопределенности регулирования правоотношений, связанных с применением ответственности перевозчика, и основная регулятивная функция, как и прежде, останется на договоре.

2. Ответственность перевозчика на основании УЖТ.

В статье 94 УЖТ определены основания для наступления ответственности перевозчика за невыполнение принятой заявки:

- неподача под погрузку перевозочных средств либо их подача в меньшем количестве по сравнению с заявкой;

- нарушение установленного времени подачи;

- подача непригодных перевозочных средств, в том числе порожних неочищенных вагонов, от загрузки которых грузоотправитель отказался.

Каталог исключений из ответственности перевозчика за невыполнение принятой заявки предусмотрен в статье 117 УЖТ. Перевозчик

освобождается от уплаты штрафа вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий; прекращения или ограничения погрузки грузов в случаях; невнесения грузоотправителем платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей; неподачи под погрузку вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя.

За неисполнение принятой заявки перевозчик несет ответственность в виде штрафа в следующих размерах:

- в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах, - 0,1 МРОТ за каждую непогруженную тонну груза;

- в отношении грузов, перевозка которых установлена в контейнерах, - 0,5 МРОТ за каждый контейнер массой брутто до 5 тонн включительно, 1 МРОТ за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 тонн включительно, двукратного размера МРОТ за каждый контейнер массой брутто свыше 10 тонн.

- за неподачу перевозчиком рефрижераторных вагонов, транспортеров - штраф в размере 0,2 МРОТ за каждую непогруженную тонну груза.

Судебная практика показывает динамику складывающихся между перевозчиком и грузовладельцами взаимоотношений. Практика применения штрафных санкций по статье 94 УЖТ крайне обширна. Так, например, согласно Постановлению ФАС Восточно-Сибирского округа от 30.01.2012 по делу N А19-8600/2011 суд частично удовлетворил требование грузоотправителя о взыскании с перевозчика штрафа за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов. Суды нижестоящих инстанций, установив факт невыполнения перевозчиком принятых заявок, что подтверждается учетными карточками, подписанными представителем перевозчика без разногласий, пришли к обоснованному выводу о правомерности заявленных исковых требований на основании статьи 94 Закона от 10.01.2003 N 18-ФЗ.

Более того, грузополучатели вправе рассчитывать на получение возмещения только в размере, указанном в статье 94 УЖТ, ни о каком

дополнительном возмещении убытков грузополучателей, грузоотправителей речи не идет, следовательно, УЖТ составлен по принципу ограниченной ответственности перевозчика, согласно общим положениям ГК РФ. Настоящее положение подтверждается Постановлением ФАС Волго-Вятского округа от 05.03.2012 по делу N А82-8427/2011, согласно которому суд отказал в удовлетворении требования о взыскании убытков, причиненных в результате погрузки и выгрузки пиловочника из полувагона, указав, что системное толкование статей 1, 97 Закона от 10.01.2003 N 18-ФЗ позволяет сделать вывод о том, что за просрочку доставки не принадлежащих перевозчику порожних вагонов ответственность неисправного контрагента, в силу прямого указания закона, заключается в установлении фиксированного предела ответственности безотносительно к размеру ущерба, то есть объем ответственности ограничен размером провозной платы. Указанные обстоятельства свидетельствуют о возможности применения принципа ограниченной ответственности за нарушение обязательств по грузовой перевозке и, соответственно, ограничения права кредитора на возмещение убытков[328].

Важно отметить, что вина перевозчика презюмируется, поэтому перевозчик обязан доказать либо отсутствие собственной вины за неподачу вагонов, контейнеров для выполнения заявки, либо доказать, что неподача вагонов, контейнеров была допущена по вине грузоотправителя. Данное правило подтверждается судебной практикой. Так, согласно Постановлению ФАС Уральского округа от 19.03.2012 N Ф09-9526/11 по делу N А76-2807/11 суд удовлетворил требование о взыскании пени за просрочку доставки груза, указав, что в силу статей 729, 785 ГК РФ, 97 Закона от 10.01.2003 N 18-ФЗ основанием для применения ответственности за просрочку доставки грузов является вина перевозчика, которая презюмируется. Перевозчик может быть

[328] Постановление ФАС Волго-Вятского округа от 05.03.2012 N А82-8427/2011// [Электронный ресурс] - URL: СПС Консультант плюс.

освобожден от уплаты пени, если докажет, что просрочка произошла по не зависящим от него обстоятельствам[329].

Однако, если грузоотправитель предупредит перевозчика не менее чем за два дня до дня погрузки грузов о том, что не сможет использовать заказанные вагоны, контейнеры полностью, размер штрафа снижается на одну треть.

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза после принятия его для перевозки и хранения и до выдачи его грузополучателю (получателю). Однако перевозчику предоставляется очередной каталог исключений из ответственности, но теперь за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза. Основаниями для исключения ответственности перевозчика являются:

- обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам;

- причины, зависящих от грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя);

- особых естественных свойств перевозимых груза;

- недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза при приеме при отсутствии следов повреждения тары, упаковки в пути;

- сдачи для перевозки груза, влажность которых превышает установленную норму.

Согласно Постановлению ФАС Северо-Кавказского округа от 02.05.2012 по делу N А53-8197/2011, в соответствии со статьей 95 Устава железнодорожного транспорта РФ утрата (повреждение) груза вследствие технической неисправности вагонов не освобождает перевозчика от ответственности. Вместе с тем грузоотправитель вправе отказаться от вагонов, не пригодных для перевозки конкретного груза, при этом в силу

[329]Постановление ФАС Уральского округа от 19.03.2012 N Ф09-9526/11 // [Электронный ресурс] - URL: СПС Консультант плюс.

статьи 20 Устава коммерческая пригодность вагонов для перевозки груза определяется грузоотправителем. В рассматриваемом случае погрузку груза (мелочи коксовой) осуществлял грузоотправитель, который обязан был проверить пригодность в коммерческом отношении поданных полувагонов. Суд пришел к выводу, что поскольку недостача груза произошла в связи с коммерческой непригодностью вагонов (наличие углублений над разгрузочными люками), перевозчик не несет ответственности за его недостачу.

Согласно статье 96 УЖТ РФ железная дорога возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, в размере стоимости утраченного или недостающего груза в случае его утраты или недостачи; в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза в случае его повреждения (порчи) или в размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз (конечно, речь здесь идет о грузе с необъявленной стоимостью, так как по общему правилу, если стоимость груза объявлена, перевозчик несет ответственность в размере объявленной стоимости). Таким образом, действующее российское законодательство предусматривает полную материальную ответственность железнодорожного перевозчика за утрату или повреждение перевозимого им груза.

В случае просрочки доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов, контейнеров перевозчик уплачивает пени в размере девяти процентов платы за перевозку за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов, вагонов, контейнеров, если не докажет, что просрочка произошла вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных не зависящих от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок.

В силу ст. 118 УЖТ перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого для перевозки груза в случае, если груз прибыл в исправном вагоне, контейнере с исправными

запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем, либо в исправном вагоне, контейнере без перегрузки в пути следования, с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой, а также при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности груза.Так, например, согласно Постановлению Федерального арбитражного суда Московского округа от 7 октября 2005 г. N КГ-А40/9711-05, суд указал, что под локомотивом состава, перевозившего цистерны с нефтепродуктами, произошел взрыв вследствие террористического акта, по факту которого возбуждено уголовное дело. При таком положении надлежащее исполнение договора перевозки груза оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, которую перевозчик не мог предотвратить или установить по независящим от него причинам. Отсутствие вины перевозчика в причинении убытков является основанием для освобождения перевозчиков от ответственности[330].

Для обеспечения сохранности перевозимых грузов может быть заключен договор на сопровождение грузов военизированной охраной или представителями грузоотправителей либо грузополучателей. Перечни грузов, подлежащие сопровождению определены федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области внутренних дел. Иные грузы, не предусмотренные перечнем, могут сопровождаться аналогичным образом, если это предусмотрено договорами, заключаемыми перевозчиками и грузовладельцами (статья 17 УЖТ).

Претензии к перевозчику предъявляются в течение шести месяцев, а претензии в отношении штрафов и пеней - в течение сорока пяти дней. К претензии должна быть приложена квитанция о приеме груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза или справку перевозчика об отправке груза с отметкой железнодорожной станции

[330] Постановление ФАС Московского округа от 7.10.2005 г. N КГ-А40/9711-05 [Электронный ресурс] - URL: СПС Консультант плюс.

назначения о неприбытии данного груза, а также документ, подтверждающий факт причинения ущерба и удостоверяющий количество и действительную стоимость отправленного груза без включения неполученных доходов. Перевозчик вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленных сроков, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии (статья 123 УЖТ).

Перевозчик обязан рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение тридцати дней со дня получения претензии (статья 124 УЖТ). Срок исковой давности для предъявления исков к перевозчикам, возникшим в связи с осуществлением перевозок грузов, устанавливается в течение года со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий.

3. Ответственность перевозчика на основании КВВТ.

Ответственность перевозчика устанавливается по следующим основаниям:

- за неподачу транспортных средств;

- за несоблюдение сроков доставки грузов;

- за утрату, недостачу, порчу (повреждение) груза.

Перевозчик несет ответственность за неподачу транспортных средств в виде штрафа - 0,1 МРОТ за каждую тонну груза (статья 115). Несколько странно ставить расчет суммы штрафа за неподачу транспортного средства в зависимость от количества подлежащего погрузке груза. Обычно количество подлежащего к погрузке груза в договоре определяется в диапазоне, например, не менее или не более определенного количества тонн. Точное количество груза обычно определяется при погрузке на судно. Отсюда возникает вопрос, от какого именно количества груза отталкиваться при расчете штрафа за неподачу транспортного средства согласно заявке, если погрузка груза не осуществлялась и подсчет груза, подлежащего погрузке, не производился. Полагаем, что было бы разумнее расчет размера штрафа

производить в зависимости от суммы оговоренного в договоре фрахта (как, например, установлено в УЖТ).

В случае несоблюдения сроков доставки груза (просрочки в доставке груза) перевозчик несет ответственность перед грузополучателем в виде пени в размере 9% провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более 50% провозной платы за всю просрочку (статья 116 КВВТ). Однако согласно судебной арбитражной практике данная санкция подлежит применению, если в договоре перевозки указаны сроки доставки груза. Этот вывод подтверждается Постановлением ФАС Северо-Западного округа от 29.09.2011 N А56-14849/2010, в котором суд частично удовлетворил заявленные по основному иску требования о взыскании задолженности по договору на оказание транспортных услуг и неустойки, согласившись с выводами нижестоящих судов о том, что поскольку договором не определен точный срок доставки груза, то это исключает возложение ответственности, предусмотренной статьей 116 КВВТ РФ[331].

Срок доставки груза по условиям статьи 76 КВВТ должен устанавливаться сторонами и рассчитываться или согласно правилам перевозок грузов, или согласно статье 792 ГК РФ, в соответствие с которой груз должен быть доставлен в разумный срок. Поэтому упущенное в договоре согласование сроков доставки груза лишает грузополучателя возможности получения компенсации за просрочку доставки груза.

Перевозчик отвечает за утрату, недостачу, порчу (повреждение) груза с момента его приема к перевозке и до момента выдачи в пункте назначения. Прием груза перевозчиком подтверждается выдачей грузоотправителю квитанции о приеме груза, выдача груза грузополучателю подтверждается его подписью в дорожной ведомости (статья 117).

В КВВТ также предусмотрена презумпция вины перевозчика. Перевозчик должен доказать отсутствие своей вины в причинении ущерба в

[331] Постановление ФАС Северо-Западного округа от 29.09.2011 N А56-14849/2010 [Электронный ресурс]- URL: СПС Консультант плюс.

связи с утратой, недостачей, порчей груза, за исключением случаев, если указанный ущерб произошел вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Юридически груз считается утраченным при неприбытии его в порт назначения по истечении 30 суток после окончания срока доставки (пункт 2 статьи 117).

Перевозчик освобождается от предусмотренной статьей 117 КВВТ РФ ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза в силу каталога исключений, предусмотренного в статье 118 КВВТ. Среди оснований освобождения перевозчика от ответственности значатся:

- ограничение или запрещение движения судов;
- спасание жизни или имущества на воде;
- неправильные действия и указания грузоотправителя;
- скрытые недостатки груза или его тары;
- особые естественные свойства груза;
- естественная убыль груза;
- доставка груза на исправном судне с исправными запорно-пломбировочными устройствами;
- доставка груза без запорно-пломбировочных устройств на исправном судне в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя.

Размеры ответственности перевозчика за утрату либо недостачу груза определяется в размере стоимости утраченного либо недостающего груза, а в случае повреждения (порчи) груза в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза, при невозможности восстановления поврежденного груза в размере стоимости груза или багажа. В случае утраты груза, сданных для перевозки с объявлением их ценности, - в размере объявленной стоимости груза или багажа (статья 119). Стоимость груза или багажа определяется исходя из цены груза, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, при отсутствии счета или указания цены в договоре исходя из

цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Данная трактовка полностью соответствует положениям статьи 796 ГК РФ.

Наряду с возмещением ущерба, вызванного повреждением, порчей или утратой груза, перевозчик обязан возместить провозную плату (пункт 3 статьи 119).

За сверхнормативный простой судов и задержку возврата контейнеров перевозчик имеет право потребовать с грузоотправителя, грузополучателя, по вине которых произошел простой, взыскания штрафа в размерах:

- 0,5 МРОТ за 100 тонн грузоподъемности самоходного грузового судна в час;

- 0,07 МРОТ за 100 тонн грузоподъемности несамоходного грузового судна в час (пункт 2 статьи 120).

Так, в Постановлении ФАС Поволжского округа от 20.09.2010 по делу N А12-4030/2010 суд, отказывая в удовлетворении иска перевозчика к организации-заказчику о взыскании штрафа за сверхнормативный простой теплохода, суд, исходя из пункта 2 статьи 120 КВВТ РФ, указал, что рассматриваемая ответственность наступает в зависимости от наличия или отсутствия вины грузоотправителя (грузополучателя) в простое. Как отметил суд, истец обязан был доказать наличие у ответчика вины в сверхнормативном простое, однако этого не сделал[332].

Все соглашения сторон договора перевозки груза об ограничении ответственности перевозчика или об освобождении от ответственности ничтожны (статья 122).

КВВТ предусмотрен обязательный претензионный порядок предъявления требований к перевозчику (пункт 1 статьи 161). Претензия должна быть предъявлена перевозчику по месту его нахождения (пункт 2 статьи 161). К претензии должны быть приложены документы в подлинниках

[332] Постановление ФАС Поволжского округа от 20.09.2010 N А12-4030/2010 [Электронный ресурс] - URL: СПС Консультант плюс.

(или надлежаще заверенные их копии), подтверждающие право заявителя на предъявление претензии. Среди иных должны присутствовать документы, удостоверяющие количество и стоимость груза, - в случае претензий по повреждению, порче или утрате груза (пункт 3 статьи 161).

На перевозчике лежит обязанность рассмотреть претензию в течение 30 дней и уведомить заявителя о результатах в письменной форме. При отклонении претензии или ее частичном удовлетворении перевозчик обязан обосновать принятое решение со ссылкой на нормативные акты. При этом документы должны быть возвращены заявителю (статья 163).

Иски к перевозчику, возникшие в связи с осуществлением перевозок грузов, могут быть предъявлены в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо в случае неполучения ответа перевозчика на предъявленную претензию в тридцатидневный срок (статья 164).

Срок исковой давности по требованиям к перевозчику, возникающим в связи с осуществлением перевозок грузов, - один год. Течение срока исковой давности начинается со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии.

4. Ответственности перевозчика на основании ВК РФ.

Согласно пункту 1 статьи 118 ВК воздушный перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его к воздушной перевозке и до выдачи получателю в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять. Также перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, если докажет, что они явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки.

В статье 119 ВК устанавливаются размеры ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза в следующих размерах:

1) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, - в размере объявленной ценности. За это взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки груза;

2) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, - в размере их стоимости, но не более шестисот рублей за килограмм веса груза.

СогласноПостановлению Президиума ВАС РФ от 15.12.2009 N 12367/09 по делу N А41-7556/08

Суд определил, что размер ответственности авиаперевозчика за недостачу груза определяется по правилам, установленным статьей 119 Воздушного кодекса Российской Федерации. Мнение о том, чтостатья 119 Воздушного кодекса Российской Федерации регулирует ответственность воздушного перевозчика только при в правоотношениях с пассажирами признано не верным, поскольку между наименованием названной статьи "Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире" и содержащейся в ней терминологии: "пассажир, багаж, груз, грузоотправитель, грузополучатель" - указывается на то, что она применяется к правоотношениям по перевозке с участием как физических, так и юридических лиц. Таким образом, к отношениям, связанным с недостачей груза при авиаперевозке, подлежит применению Воздушный кодекс Российской Федерации. На основании подпункта 2 пункта 1 статьи 119 Воздушного кодекса Российской Федерации авиаперевозчик несет ответственность за недостачу груза в случае сдачи его к перевозке без объявления ценности в размере стоимости груза, но не более чем в размере двух установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты

труда за килограмм веса груза (в редакции, действовавшей в период осуществления авиаперевозки)[333].

Предусмотренный в статье предел ответственности перевозчика за утрату груза может трактоваться неоднозначно. Имеется в виду правило, предусмотренное в статье 793 ГК РФ, согласно которой соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны. Это означает, что если объявленная стоимость груза выше, чем указанный в статье предел ответственности в размере 600 руб. за килограмм веса груза, грузополучатель не вправе требовать возмещения причиненного ущерба в размере объявленной стоимости, а лишь в пределах 600 руб. за килограмм.

Статья 124 ВК регламентирует порядок предъявления требований в случае нарушения договора воздушной перевозки груза. Согласно этой статье по требованию грузоотправителя или грузополучателя и при предъявлении одним из них перевозочных документов перевозчик обязан составить коммерческий акт. Коммерческим актом удостоверяются обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, пассажира, грузоотправителя или грузополучателя. Коммерческий акт составляется при выдаче багажа или груза для удостоверения следующих обстоятельств:

- несоответствие фактического наименования груза, его веса или количества единиц груза данным, указанным в перевозочном документе;

- повреждение (порча) груза;

- недостача или повреждение (порча) багажа;

- обнаружение багажа или груза без перевозочных документов либо перевозочных документов без багажа или груза.

[333] Постановление Президиума ВАС РФ от 15.12.2009 N 12367/09 по делу N А41-7556/08 [Электронный ресурс]- URL: СПС Консультант плюс.

В случае нарушения договора воздушной перевозки груза перевозчику предъявляется заявление или претензия в аэропорте пункта отправления или в аэропорте пункта назначения по усмотрению заявителя. Отсутствие коммерческого акта не лишает грузоотправителя или грузополучателя права на предъявление претензии или иска.

Воздушный кодекс содержит перечень лиц, которым предоставляется право на предъявление воздушному перевозчику претензии в случае нарушения договора воздушной перевозки груза. В соответствии с пунктом 2 статьи 125 ВК право на предъявление перевозчику претензии в случае нарушения договора воздушной перевозки груза имеют:

1) в случае утраты груза - грузополучатель при предъявлении грузовой накладной, выданной перевозчиком грузоотправителю, с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза, а при невозможности предъявления такой накладной документа об оплате стоимости груза и справки перевозчика об отправке груза с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза;

2) в случае недостачи или повреждения (порчи) груза - грузополучатель при предъявлении грузовой накладной или коммерческого акта;

3) в случае просрочки доставки груза - грузополучатель при предъявлении грузовой накладной;

4) в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) почты, а также просрочки ее доставки - организация почтовой связи пункта назначения почты;

5) страховщик при предъявлении соответствующих перевозочных документов, а также документов, подтверждающих факты заключения договора страхования и выплаты страхового возмещения.

Претензия к перевозчику при внутренних перевозках груза в соответствии со статьей 126 ВК должна быть предъявлена в течение шести месяцев. Указанный срок исчисляется следующим образом:

- о возмещении вреда в случае недостачи или повреждения (порчи) груза, а также в случае просрочки их доставки - со дня, следующего за днем выдачи груза;

- о возмещении вреда в случае утраты груза - через десять дней по истечении срока доставки;

- о возмещении вреда во всех остальных случаях - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Согласно пункту 2 статьи 126 ВК перевозчик вправе принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии.

Получив претензию, перевозчик согласно статье 128 ВК обязан в течение тридцати дней с даты поступления претензии рассмотреть ее и в письменной форме уведомить грузоотправителя или грузополучателя об удовлетворении или отклонении претензии.

При этом течение срока исковой давности начинается на следующий день после получения грузоотправителем или грузополучателем ответа об отказе или о частичном удовлетворении претензии, в случае неполучения такого ответа - через сорок пять дней после получения претензии перевозчиком, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты.

Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из внутренней воздушной перевозки груза, устанавливается в один год.

Исходя из изложенного, следует констатировать, что в ВК предусмотрена минимальная регламентация ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки груза, и основная нагрузка по регулированию ответственности перевозчика ложится на действующие правила авиакомпаний и договор перевозки, заключаемый перевозчиком с грузовладельцами. Так как Правила авиакомпаний, издаются самой авиакомпанией, то естественно, они нацелены на защиту интересов перевозчика в большей части. Договоры на перевозку также чаще

представляют собой установленную перевозчиком проформу, что влечет минимизацию возможности оговаривать и согласовывать условия перевозки грузов между сторонами, поэтому договор перевозки груза заключается в форме присоединения к предлагаемым авиакомпанией условиям перевозки. Поэтому действующее российское воздушное законодательство нуждается в серьезной модернизации и внесении таких поправок, которые помогли бы более четко урегулировать вопросы гражданско-правовой ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки груза.

5. Ответственность перевозчика на основании КТМ РФ.

Основания ответственности морского перевозчика установлены правилами статьи 166 КТМ. В пункте 1 статьи 166 изложен каталог исключений из ответственности морского перевозчика, который соответствует каталогу, приведенному пункте 2 статьи 4 Гаага-Висбийских правил. В КТМ полностью повторен каталог исключений из ответственности перевозчика с той лишь разницей, что правило о навигационной ошибке перевозчика вынесено из общего перечня в отдельную статью 167. Можно констатировать, что в статьях 166 и 167 КТМ и в пункте 2 статьи 4 Гаагских и Гаагско-Висбийских правил говорится, не нарушая общности, об одном и том же: перевозчик не несет ответственности по грузу (повреждение, порча, полная или частичная утрата), если найдет поименованное в нормативном акте основание для освобождения от ответственности. Указанные каталоги исключений являются если не полными, то исчерпывающими. Перевозчик освобождается от ответственности, опровергая свою вину, т.е. доказывая, что повреждения или утрата груза произошли не по его вине или вине его работников[334].

Срок доставки груза определяется сторонами в договоре морской перевозки по соглашению сторон, при отсутствии такого соглашения груз должен быть доставлен в разумный срок, который требуется от заботливого

[334] Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Морские вести России, 2009. - С. 496.

перевозчика с учетом конкретных обстоятельств. Юридически груз считается утраченным, если не был выдан в порту выгрузки управомоченному лицу в течение тридцати календарных дней по истечении срока доставки, установленного в договоре или разумного срока (статья 166).

Период ответственности перевозчика за груз определяется с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

Размер ответственности перевозчика ограничен стоимостью утраченного или поврежденного груза. Так, в случае полной утраты груза возмещению подлежит вся стоимость утраченного груза, в случае повреждения груза возмещается размер суммы, на которую понизилась его стоимость. Стоимость груза определяется в том месте и в тот день, в которые груз был выгружен или должен был быть выгружен с судна, исходя из цены, определенной на биржевых торгах, или, если нет такой цены, исходя из существующей рыночной цены, а если нет ни той, ни другой цены, исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества (пункт 2 статья 169).

Если был утрачен груз, принятый для перевозки с объявлением его ценности, ущерб возмещается в размере объявленной стоимости груза. За перевозку груза с объявленной ценностью с отправителя или получателя взимается дополнительная плата, размер которой определяется договором морской перевозки груза.

Перевозчик также возвращает полученный им фрахт, если фрахт не входит в стоимость утраченного или поврежденного груза. Однако, если в свою очередь грузоотправитель осуществил загрузку транспортного средства в меньшем объеме, чем это определено договором, то морской перевозчик имеет право удержать всю сумму фрахта, оговоренного в договоре. Данное обстоятельство продемонстрировано в Постановлении ФАС Северо-Западного округа от 05.11.2015 г. по делу N А05-2254/2015 о взыскании с перевозчика ОАО «Северное морское пароходства» 2 456 847 руб. 79 коп.неосновательного обогащения. Между грузоотправителем и перевозчиком был заключен договор на перевозку не менее 2700 фрахтовых

единиц. Поскольку фактически было предъявлено к морской перевозке только 2204,268 фрахтовых единиц, грузоотправитель обратился в суд о взыскании излишне уплаченного на условиях предоплаты суммы фрахта. Суд в удовлетворении иска отказал, поскольку согласно пункту 2 статьи 164 КТМ РФ в случае, если груз погружен на судно в большем количестве, чем предусмотрено договором морской перевозки груза, размер фрахта соответственно увеличивается. ФАС Северо-Западного округа постановление Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда оставил без изменения[335].

Пределы ответственности перевозчика за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза устанавливаются в пункте 1 статьи 170 КТМ в размере 666,67 расчетных единиц специальных прав заимствования за место или единицу отгрузки или 2 SDR за каждый килограмм утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше (как и в Гаага-Висбийских правилах). Возмещение за нарушение срока доставки рассчитывается не может быть больше размера фрахта, при этом в случае полной утраты груза общее возмещение по всем основаниям не может превышать обозначенных пределов ответственности перевозчика.

Перевозчик теряет право на ограничение ответственности, если будет доказано, что ущерб был вызван его действиями или бездействием, совершенными умышленно или по грубой небрежности. Доказывать такие действия или бездействие должно лицо, требующее снять ограничения с ответственности перевозчика (например, отправитель или получатель).

Так, например, в Постановлении ФАС Северо-Западного округа от 14.07.2011 по делу N А56-61292/2010 по требованию о взыскании с перевозчика в порядке суброгации убытков, было определено, что в соответствии со статьей 169 КТМ РФ перевозчик несет ответственность за утрату принятого для перевозки груза в размере стоимости утраченного

[335]Постановление ФАС Северо-Западного округа от 05.11.2015 г. N А05-2254/2015 [Электронный ресурс] - URL: СПС Консультант плюс.

груза. Сторонами не оспаривается, что стоимость поврежденного в результате затопления груза составила 832 506 руб. 04 коп. Однако в силу статьи 122 КТМ РФ правила, установленные статье 170 КТМ РФ, не распространяются на перевозку грузов в каботаже, поэтому ответчик несет полную ответственность за причиненный материальный ущерб в размере полной стоимости судна[336].

Перевозчик не несет ответственности за сохранность перевезенного груза, если он прибыл в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя. По тем же основаниям перевозчик не должен нести ответственность по грузу, если груз прибыл в исправной таре без следов вскрытия в пути. Если груз перевозился в сопровождении отправителя или получателя, получатель обязан доказать вину перевозчика в причинении ущерба, поскольку перевозка груза в сопровождении лиц, назначенных отправителем или получателем, подразумевает, что груз во время пути следования находился на попечении этих лиц.

При предъявлении требований к работникам и агентам перевозчика они имеют такое же право на ограничение ответственности, как и сам перевозчик.

В случае, если осуществление перевозки груза или ее части поручено фактическому перевозчику, однако договорной перевозчик несет всю полноту ответственности за перевозку груза. В отношении перевозки груза, осуществленной фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия или бездействие фактического перевозчика, его работников и агентов, действовавших в пределах своих обязанностей(пункт 1 статьи 173).

Любое соглашение в отношении исполнения перевозки распространяется на фактического перевозчика, но лишь в том случае, когда он дал на это согласие в письменной форме. Независимо от наличия или

[336] Постановление ФАС Северо-Западного округа от 14.07.2011 по делу N А56-61292/2010 [Электронный ресурс] - URL: СПС Консультант плюс.

отсутствия такого согласия фактического перевозчика перевозчик остается ответственным за исполнение такого соглашения (пункт 3 статьи 173).

Ответственность перевозчика и фактического перевозчика является солидарной. При этом их солидарная ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочку его доставки не должна в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные КТМ (пункты 4-5 статьи 173).

В целом содержание статьи 173 КТМ повторяет содержание статьи 10 Гамбургских правил. Гаагские и Гаагско-Висбийские правила не разделяют перевозчиков на фактических и договорных.

Так, ФАС Северо-Западного округа, рассматривая дело по кассационной жалобе ОАО "Северное морское пароходство" на решение и постановление арбитражного суда первой и апелляционной инстанций в связи с тем, что иск был изначально заявлен ненадлежащим лицом, которое не доказало наличие у него реальных убытков. ФАС не согласился с доводом Пароходства и определил, что согласно статье 173 КТМ следует, что ответственность перед грузовладельцем несет договорной перевозчик, а не фактический перевозчик. В связи с тем, что между Грузовладельцем и Пароходством отсутствуют отношения по перевозке груза, то нет и правовых оснований для предъявления иска собственником груза к перевозчику в связи с утратой его части. Поэтому иск к Пароходству был предъявлен надлежащим лицом - стороной по договору перевозки, а последний несет перед последним ответственность за действия фактического перевозчика перед грузовладельцем[337].

Статья 174 КТМ РФ посвящена распределению ответственности перевозчиков, когда перевозчиком выдан сквозной коносамент и часть перевозки осуществляется иным, нежели перевозчик, лицом. Сквозная перевозка часто применяется тогда, когда конечный порт назначения, в

[337] Постановление ФАС Северо-Западного округа от 05.09.2008 по делу N А05-10075/2007 [Электронный ресурс] - URL: СПС Консультант плюс.

который перевозчик обязался доставить груз, не совпадает с портом разгрузки судна, а перевозчик, закончив осуществление своего участка перевозки, в дальнейшем действует только как экспедитор. В данном случае морской перевозчик освобождается от ответственности за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочку его доставки, если груз находился в ведении другого перевозчика. Обязанность доказывания того, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочка его доставки вызваны такими обстоятельствами, лежит на перевозчике.

По своему содержанию данная статья соответствует статье 11 Гамбургских правил.

Пункт 1 статьи 175 КТМ РФ указывает на императивный характер норм и правил, установленных при перевозке грузов на основании коносаментов.Соглашение сторон об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении ее пределов признается ничтожным. Исключение составляют случаи, когда не выдается коносамент и согласованные условия перевозки груза включены в документ, который не носит товарораспорядительного характера, о чем содержит соответствующую отметку. Данное правило применяется только к перевозке определенного груза, если род и вид груза, его состояние, сроки перевозки, а также условия, при которых должна осуществляться перевозка, оправдывают заключение особого соглашения, также если коносамент, выданный на основании чартера, регулирует отношения исключительно между перевозчиком и фрахтователем. Из указанного следует, что если перевозка груза осуществляется без выдачи документа, который носит товарораспорядительный характер, при этом грузополучатель и фрахтователь являются одной стороной договора, стороны договора могут вообще исключить какую-либо ответственность перевозчика за несохранность груза.

Претензионный порядок предъявления требований морскому перевозчику является обязательным. Обстоятельства, послужившие

основанием для предъявления претензии, должны быть удостоверены коммерческим актом или актом общей формы. Коммерческий акт составляется для удостоверения несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза в натуре и указанными в перевозочном документе данными; повреждения груза; обнаружения груза без документов, а также документов без груза; возвращения перевозчику похищенного груза (статья 402).

Претензия к перевозчику, вытекающая из договора морской перевозки груза, может быть предъявлена в течение срока исковой давности. Перевозчик обязан рассмотреть претензию, вытекающую из договора морской перевозки груза, в течение 30 дней со дня ее получения и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее. Со дня предъявления к перевозчику претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза, течение срока исковой давности приостанавливается до получения ответа на претензию или истечения установленного для ответа срока (статья 407).

Согласно статье 408 КТМ к требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, применяется годичный срок исковой давности. Указанный срок исчисляется по требованиям:

- возмещения ущерба за утрату груза - по истечении 30 дней со дня, в который груз должен быть выдан, при перевозке в смешанном сообщении - по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки;

- возмещения ущерба за повреждение груза, просрочки его доставки и возврата перебора или взыскания недобора провозных платежей - со дня выдачи груза, и если груз не был выдан - со дня, в который он должен был быть выдан;

- возмещения убытков за неподачу судна или подачу его с опозданием, платы за простой судна, премий за досрочную погрузку или выгрузку груза - со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка груза;

- ко всем остальным случаям - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления требования.

Таким образом, ответственность перевозчика возникает в связи с нарушением им возложенных на него договорных обязанностей. В связи с этим у грузоотправителя (грузополучателя) возникает, вытекающее из правоотношений по перевозке, право требовать возмещения ущерба, хотя и носящего ограниченный характер. Ограниченная материальная ответственность перевозчика, безусловно, не соответствует интересам грузоотправителей (грузополучателей), поскольку взыскиваемый с них реальный ущерб не компенсирует всех расходов контрагентов, которые возникают в связи с утратой, недостачей, повреждением и порчей груза.

В современных условиях, когда технические возможности транспорта позволяют осуществить безопасную доставку груза в любую часть планеты, подобное ограничение ответственности во многом не соответствует реалиям современной экономики. Поэтому, не смотря на урегулированность многих вопросов ответственности в законодательстве, сторонам все еще приходится согласовывать в договоре повышенный размер ответственности перевозчика, что крайне сложно, поскольку перевозчик всегда предпочтет остаться в рамках пониженной ответственности установленной законом. В связи с этим предлагается рассмотреть вопрос об изменении каталога исключений из ответственности перевозчика в сторону ее повышения.

Заключение

В настоящей работе была проведена современная оценка правовыхконцепций в области мультимодальных перевозок грузов. В нашу эпоху становиться все меньше препятствий на пути свободного перемещения грузов между странами и транснациональная коммерческая активность стала крайне важной для национальных экономик.Правительственные инициативы призваны устранитьторговые несоответствия путем заключения двусторонних и многосторонних торговых соглашений, обеспечивающих возможностьдостижения 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 итранспортных затрат. Мультимодальные перевозки используют преимущества, присущие каждому транспортному режиму, создавая синергию и эффективность, не возможную при унимодальных перевозках.

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 ограниченыодним видом транспорта, превращаются в крупные мультимодальныекомпании 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 обусловливает 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.

Библиографический список

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 морскомтранспорте", М., 1983 г., 41 с.
2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. 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.

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

8. Конвенция Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах (Заключена в г. Нью-Йорке 23.11.2005) [Электронный ресурс]/ URL.: СПС Консультант плюс

9. 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.

10. Федеральный закон от 30.11.1994 № 51 -ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)» // СЗ РФ. 1994. - № 32. - Ст. 3301.

11. Федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» // СЗ РФ. 1996. - № 5. - Ст. 410.

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

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

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

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

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

17. Федеральный закон от 03.07. 2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» // СЗ РФ. 2003. - № 27 (часть I). - Ст. 2701.

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

19. Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2007. - № 46. Ст. 5557.

20. Проект Закона РФ о смешанных (комбинированных) перевозках [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: http://www.6pl.ru/Vlad134/oskp_pr.htm

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

22. 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.

23. 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".

24. Приказ Министерства путей сообщения РФ от 10.11.2003 № 70 «О методике по разработке и определению технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов» [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.

25. Приказ Министерства путей сообщения РФ от 18.06.2003 г. № 26 «Об утверждении правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования» (в ред. Приказов Минтранса РФ от 15.02.2008 № 28, от 04.05.2009 № 72) [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.

26. "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".
27. "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.

Книги:

28. Агарков, М. М. Избранные труды по гражданскому праву. В 2-х т. Т. I. / М. М. Агарков. - М.: Центр ЮрИнфоР, 2002. - 490 с.
29. Агарков, М. М. Избранные труды по гражданскому праву. В 2-х т. Т. II. / М. М. Агарков. - М.: Центр ЮрИнфоР, 2002. - 452 с.
30. Агарков, М. М. Обязательства по советскому гражданскому праву / М.М. Агарков. - М. : Юриздат, 1940. - 192 с.
31. Александров-Дольник, М. К. Грузовые перевозки разными видами транспорта (правовые вопросы) / М.К. Александров-Дольник, Ф.М. Лучанский. - М.: Юрид. лит, 1971. - 356 с.
32. Алексеев, С. С. Общая теория права. В двух томах. Т. I / С. С. Алексеев. - М.: Юрид. лит, 1981. - 306 с.
33. Алексеев, С. С. Общая теория права. В двух томах. Т. II / С. С. Алексеев. - М.: Юрид. лит, 1982. - 360 с.
34. 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.
35. 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.: Статус, 2007. – 910 с.

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

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

38. Витрянский, В. В. Договор перевозки / В. В. Витрянский. - М.: Статут, 2001. - 489 с.

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

40. Гречуха, В. Н. Транспортное право: Учебное пособие. Часть 1. / В. Н. Гречуха. -М.: Юрист, 2002. - 347 с.

41. Гонгало, Б. М. Предмет гражданского права /Б. М. Гонгало. М.: Статут, 2003. -159 с.

42. Гражданское право. Т. 3. Обязательственное право / под ред. Е. А. Суханова. - М.: БЕК, 2006. - 704 с.

43. Гражданское право. Ч. 1. / под ред. А. Г. Калпина, А. И. Масляева. - 2-е изд. - М.: Юрист, 2002. - 470 с.

44. Гражданское право: учебник в 3 т. Т. 2. / отв. ред. А. П. Сергеев, Ю. К. Толстой. -4-е изд., перераб. и доп. - М.: Проспект, 2008. - 848 с.

45. Гражданское право: учебник в 3 т. Т. 1. / отв. ред. А. П. Сергеев, Ю. К. Толстой. -6-е изд., перераб и доп. - М.: ТК Велби : Проспект, 2008. - 784 с.

46. Гражданское право: учебник в 3 т. Т 2. / отв. Ред. А. П. Сергеева. - М.: ТК Велби, 2009. - 880 с.

47. Егиазаров, В. А. Транспортное право: Учебник / В. А. Егизаров. - 7-е изд., доп. и перераб. - М.: Юстицинформ, 2011. - 608 с.

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

49. 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.

50. Иоффе, О. С. Обязательственное право / О. С. Иоффе. - М.: Юрид. лит., 1975. - 880 с.

51. Иоффе, О. С. Избранные труды. В 4 т. Т. I. Правоотношение по советскому гражданскому праву. Ответственность по советскому гражданскому праву / О. С. Иоффе. - СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. - 574 с.

52. Иоффе, О. С. Избранные труды. В 4 т. Т. III. Обязательственное право / О. С. Иоффе. - СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. - 837 с.

53. Кечекьян, С. Ф. Правоотношения в социалистическом обществе / С. Ф. Кечекьян. - М.: Издательство АН СССР, 1958. - 185 с.

54. Кокин, А. С. Международная морская перевозка груза: право и практика / А. С. Кокин. - М.: Волтерс Клувер, 2007. - 584 с.

55. Кокин, А. С. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов / А. С. Кокин, Г. А. Левиков. - М: Инфотропик Медиа, 2011. - 576 с.

56. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации части второй (постатейный) / Отв. ред. О.Н. Садиков. - М.: Контракт, ИНФРА-М-НОРМА, 1997. - 779 с.

57. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Т.Е. Абова, А.А. Годовиков, В.А. Егиазаров и др.; под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндреса. - М.: КОНТРАКТ, 1998. - 304 с.

58. Красавчиков, О. А. Юридические факты в советском гражданском праве / О. А. Красавчиков. - М.: Госюриздат, 1958. - 183 с.

59. Красавчиков, О. А. Категории науки гражданского права. Избранные труды. В 2 т. Т. 1. / О. А. Красавчиков. - М.: Статут, 2005. - 492 с.

60. Красавчиков, О. А. Категории науки гражданского права. Избранные труды. В 2 т. Т. 2. / О. А. Красавчиков. М.: Статут, 2005. - 494 с.

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

62. Матузов, Н. Н. Теория государства и права: Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. / Н. И. Матузов, А.В. Малько. - М.: Юристь, 2005. - 541 с.
63. Метелева, Ю. А. Товарный оборот. Право. Практика. Тенденции регулирования / Ю. А. Метелева. - М.: Юриспруденция, 2008. - 167 с.
64. Милославская, С. В. Мультимодальные и интермодальные перевозки: учеб.пособие для студентов трансп. вузов / С. В. Милославская, К. И. Плужников. - М.: РосКонсульт, 2001. - 364 с.
65. Морозов, С. Ю. Транспортное право: учебное пособие / С. Ю. Морозов. - М.: Волтерс Клувер, 2010. - 320 с.
66. Морозов, С. Ю. Система транспортных организационных договоров / С. Ю. Морозов. - М.: Норма, 2011. - 352 с.
67. Нешатаева Т.Н. Международное частное право и международный гражданский процесс: Учебный курс в трех частях. / Т.Н. Нешатаева. — М.: ОАО «Издательский дом «Городец», 2004. – 624 с.
68. Новицкий, И. Б. Общее учение об обязательстве / И. Б. Новицкий, Л. А. Лунц. -М.: Госюриздат, 1950. - 416 с.
69. Остроумов Н.Н. Правовой режим международных воздушных перевозок: монография. М.: Статут, 2015. 396 с.
70. Покровский, И.А. Основные проблемы гражданского права / И. А. Покровский. - М.: Статут, 1998. - 353 с.
71. Предпринимательское право Российской Федерации. Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. / Губин Е.П., Лахно П.Г. - М.: Норма; ИНФРА-М, 2011. С. 1008.
72. Протасов, В. Н. Теория права и государства. Проблемы теории права и государства: вопросы и ответы / В. Н. Протасов. - М.: Новый Юрист, 1999. - 240 с.
73. Пугинский, Б. И. Теория и практика договорного регулирования / Б. И. Пугинский. - М.: Зерцало-М, 2008. - 213 с.
74. Пугинский, Б. И. Коммерческое право России / Б. И. Пугинский. - 4-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2010. - 354 с.

75. Резер, С. М. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития / С. М. Резер и др. - М.: ВИНИТИ РАН, 2010. - 312 с.

76. Романец, Ю. В. Система договоров в гражданском праве России / Ю. В. Романец. М.: Норма 2013. - 496 с.

77. Савичев, Г. П. Правовое регулирование перевозок народнохозяйственных грузов / Г. П. Савичев. - М. Изд-во Московского ун-та, 1986. - 152 с.

78. Садиков, О. Н. Правовое регулирование международных перевозок / О. Н. Садиков. - М.: Юрид. лит, 1981. - 286 с.

79. Смирнов, В. Т. Грузовые перевозки в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении / В. Т. Смирнов. - М.: Юрид. лит, 1981. - 112 с.

80. Советское гражданское право: учебник. В 2-х томах. Т. 2. / под ред. О. А. Красавчикова. - 3-е изд., испр. и доп. - М.: Высшая школа, 1985. - 544 с.

81. Троицкая, Н.А. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии: Учеб.пособие для студ. высш. учеб. Заведений / Н. А. Троицкая, А. Б. Чубуков, М. В. Шилимов. - М.: Издательский центр "Академия", 2009. - 336 с.

82. Тархов, В. А. Гражданское право. Курс. Общая часть / В. А. Тархов. - Уфа.: Уфимский юридический институт МВД РФ, 1998. - 330 с.

83. Теория государства и права: Курс лекций / Под ред. Н.И. Матузова, А.В. Малько. - 2-е изд. перераб и доп. - М.: Юристъ, 2001. - 776 с.

84. Теория государства и права: учебник / под ред. А. С. Пиголкина, Ю. А. Дмитриева.- 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Юрайт: ИД Юрайт, 2010. - 744 с.

85. Троицкая, Н. А. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии: учеб.пособие для студ. высш. учеб. заведений / Н. А. Троицкая и др. - М.: Издательский центр Академия, 2009. - 336 с.

86. Халфина, Р. О. Значение и сущность договора в советском социалистическом гражданском праве / Р. О. Халфина. - М.: Изд-во АН СССР, 1952. - 239 с.
87. Халфина, Р. О. Общее учение о правоотношении праве / Р. О. Хадфина. –М.:Юр. лит. 1974. – 340 с.
88. Холопов, К. В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: учебное пособие / К. В. Холопов. - М.: Статут, 2010. - 702 с.
89. Чеговадзе, Л. А. Структура и состояние гражданского правоотношения / Л. А. Чеговадзе. - М.: Статут, 2004. - 542 с.
90. Шутенко, В. В. Коносамент: ответственность морского перевозчика / В. В. Шутенко. - Санкт-Петербург, 2007. - 93.

Статьи из периодической печати и сборников:

91. Абова, Т. Е. Правовое регулирование перевозки: проблемы и пробелы /Т. Е. Абова // Закон. 2008. - № 6. - С. 7-16.
92. Антолович, Р. Тенденции развития и будущность интермодальных перевозок в России / Р. Антолович // Транспортное право. 1999. - № 2. - С. 10-11.
93. 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.
94. Бобровская, Л. Н. Ответственность перевозчика за несохранность груза при железнодорожных перевозках / Л. Н. Бобровская. // Транспортное право. - 2012. № 1. - С. 2 - 5.
95. Вавилин, Е. В. Транспортное законодательство в условиях развития предпринимательства и модернизации российской экономики / Е. В. Вавилин, Д. Е. Петров // Правовая политика и правовая жизнь. - 2010. - № 2. - С. 118-124.

96. Вайпан В. А. Правовое регулирование транспортной деятельности / В. А. Вайпан // Право и экономика. - 2012. - N 6. - С. 18-42.
97. Васева, Н. В. Имущественные и организационные гражданско-правовые договоры / Н. В. Васева. / Гражданско-правовой договор и его функции: Межвуз. сб. научных трудов. - Свердловск, 1980. - С. 53-69.
98. Витрянский, В. В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки / В. В. Витрянский // Хозяйство и право. - 2001. - № 1. - С. 60-74.
99. Витрянский, В. В. Некоторые аспекты учения о гражданско-правовом договоре в условиях реформирования гражданского законодательства / В. В. Витрянский // Проблемы развития частного права: Сборник статей к юбилею Владимира Саурсеевича Ема / С.С. Алексеев, А.В. Асосков, В.Ю. Бузанов и др.; отв. ред. Е.А. Суханов, Н.В. Козлова. - М.: Статут, 2011. - С. 288.
100. Выгодянский, А. В. Ответственность воздушного перевозчика по договору воздушной перевозки пассажиров и грузов / А. В. Выгодянский. // Юрист. - 2009. № 10. - С. 59 - 67.
101. 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.
102. Гагарский, Э. А. Основные концептуальные положения разработки проекта Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» / А. Э. Гагарский и др. // Бюллетень транспортной информации. - 2007. - № 3 (141). - С. 13-16.
103. Гришина, С. JI. Правовое регулирование отношений с участием автомобильного транспорта в прямых смешанных грузоперевозках / С. JI. Гришина // Транспортное право. - 2011. - N 3. - С. 2-3.
104. Голубчик, А. М. Смешанная перевозка: теория и практика документооборота / А. М. Голубчик. // Международные банковские операции. - 2012. - № 2. - С. 38 - 49.

105. Данилова, Л. Я. Организационные гражданско-правовые договоры / Л. Я. Данилова // Законы России: опыт, анализ, практика. - 2009. - № 1. - С. 11-19.

106. Егорова, М. А. Организационное отношение и организационные сделки в гражданско-правовом регулировании / М. А. Егорова // Законы России: опыт, анализ, практика. - 2011. - № 5. - С. 10-21.

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

108. Интервью коммерческого директора ООО «Экодор» Д. Фроликова // Контейнерный бизнес. - № 2 (31). - 2010. - С. 14-17.

109. Казанцев, М. Ф. Понимание гражданско-правового договора:традиционные взгляды и новые подходы / М. Ф. Казанцев // Научный ежегодник Института философии и права Уральского отделения Российской Академии наук. - Екатеринбург: УрО РАН, 2002, Вып. 3 - С. 257-282.

110. Казанцев, М. Ф. Гражданско-правовое договорное регулирование: Исходные положения концепции /М. Ф. Казанцев. //Правоведение. - 2003. - № 2 (247). - С. 90 – 102.

111. Казанцев, М.Ф. Правовое договорное регулирование: исходные общетеоретические вопросы /М. Ф. Казанцев // Научный ежегодник Института философии и права Уральского отделения Российской академии наук. - 2011. - Вып. 11. - С. 437-447.

112. Кирсанов, К. А. Гражданско-правовые организационные отношения (теоретический аспект) / К. А. Кирсанов. // Российский юридический журнал. -2003. - № 2. - С. 9-13.

113. Коваль, А. В. Об актуальных вопросах юридической ответственности перевозчика за несохранность принятых к перевозке грузов на железнодорожном транспорте / А. В. Коваль. // Вестник Арбитражного суда города Москвы. - 2009. - № 6. - С. 49 - 58.

114. Козлова, Е. Б. Организационные договоры: понятие и классификация / Е. Б. Козлова // Законы России: опыт, анализ, практика. - 2011. - № 5. - С. 3-9.
115. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов от 24 мая 1980 года // Нормативные материалы по коммерческой эксплуатации морского флота. - М.: ЦРИА «Морфлот», 1981. - С. 179-197.
116. Красавчиков, О. А. Организационные гражданско-правовые отношения / О. А. Красавчиков // Антология уральской цивилистики. 1925-1989: сб. ст. М.: Статут. 2001. - С. 156-165
117. Левиков, Г. А. О координации деятельности основных участников перевозок грузов в смешанном сообщении / Г. А. Левиков // Бюллетень транспортной информации. - 1999. - № 1. - С. 2-7.
118. Левиков, Г. А. Оператор смешанной перевозки грузов / Г. А. Левиков // Бюллетень транспортной информации. - 1998. - № 8-9. - С. 21-24.
119. Мартемьянова, А. М. Объект организационного правоотношения / А. М. Мартемьянова // Проблемы обязательственного права: межвузовский сб. науч. тр. - Свердловск. 1989. - С. 67-75.
120. Мишарин, А. О состоянии и перспективах развития судоходства на внутренних водных путях РФ / А. Мишарин // Морской флот. - 2007. - № 3. - С. 20-21.
121. 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.
122. Морозов, С. Ю. Цели и основные функции организационных транспортных договоров / С. Ю. Морозов // Закон и право. - 2010. - № 4. - С. 81-89.
123. Морозов, С. Ю. Взаимосвязь гражданско-правовых организационных и имущественных договоров / С. Ю. Морозов // Право и государство: проблемы теории и практики. - 2010. - № 8. - С. 53-56.

124. Морозов, С. Ю. Основы систематизации транспортных организационных договоров / С. Ю. Морозов. // Закон и право. - 2010. - № 10. - С. 39–43.
125. Морозов, С. Ю. Договоры между транспортными организациями о порядке организации перевозок пассажиров и багажа / С. Ю. Морозов. // Вестник Саратовской государственной юридической академии. - 2011. - № 1. - С. 76–80.
126. Морозов, С. Ю. Применение системного метода при исследовании системы транспортных организационных договоров / С. Ю. Морозов // Право и государство: проблемы теории и практики. - 2011. - № 1. - С. 20–24.
127. Морозов, С. Ю. Узловые положения концепции систематизации транспортных организационных договоров / С. Ю. Морозов // Транспортное право. - 2011. - № 2. - С. 9–13.
128. Морозов, С. Ю. Узловое соглашение как элемент подсистемы рамочных договоров между транспортными организациями / С. Ю. Морозов. // Предпринимательское право. - 2011. - № 2. - С. 18–21.
129. Морозов, С. Ю. Договор об организации перевозок грузов: субъектный состав, порядок заключения, ответственность / С. Ю. Морозов. // Гражданское право. 2011. - № 2. - С. 45–47.
130. Морозов, С. Ю. Неимущественное содержание обязательств, возникающих из организационных договоров / С. Ю. Морозов // Право и государство: проблемы теории и практики. - 2011. - № 3. - С. 41–45.
131. Морозов, С. Ю. Узловое соглашение в системе транспортных организационных договоров / С. М. Морозов // Транспортное право. - 2011. - № 4. - С. 12–14.
132. Морозов, С. Ю. Соглашения об организации прямых смешанных перевозок / С. Ю. Морозов // Хозяйство и право. - 2011. - № 4. - С. 34-37.
133. Морозов, С. Ю. К вопросу о правовой природе договора об организации перевозок грузов / С. Ю. Морозов // Закон и право. - 2011. - № 5. - С. 57–59.

134. Морозов, С. Ю. Транспортные организационные договоры в гражданском праве России / С. Ю. Морозов // Законы России. Опыт. Анализ. Практика. - 2011. - №5. - С. 32-37.
135. Морозов, С. Ю. В системе транспортных организационных договоров / С. Ю. Морозов // Транспортное право. - 2011. - № 4. - С. 12–14.
136. Морозов, С. Ю. Транспортные организационные договоры в гражданском праве России / С. Ю. Морозов. // Законы России: опыт, анализ, практика. - 2011. - № 5. -С. 32–37.
137. Морозов, С. Ю. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении / Морозов С.Ю. // Юрист. - 2005. - № 8. - С. 17–23.
138. Мухаев, Е. О. Прямые смешанные грузоперевозки: некоторые проблемы правового регулирования / Е. О. Мухаев // Транспортное право. - 2012. - N 3. - С. 25 - 26.
139. Пионтковский, А. А. Некоторые вопросы общей теории государства и права / А. А. Пионтковский. // Советское государство и право. - 1956. - № 1. - С. 19 - 25.
140. Плужников, К. И. Правовые нормы перевозок грузов в смешанных и интермодальных сообщениях / К. И. Плужников // Бюллетень транспортной информации. - 2000. - № 6. - С. 13-17.
141. 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.
142. Садиков, О. Н. Унификация как средство совершенствования гражданского законодательства / О. Н. Садиков // Правоведение. 1972. - № 6. - С. 92-101.
143. Стальгевич, А. К. Некоторые вопросы теории социалистических правовых отношений / А. К. Стальгевич. // Советское государство и право. - 1951. - № 3. - С. 24 - 32.

144. Стрельникова, И. А. Проблемы правового регулирования транспортной деятельности / И. А. Стрельникова // Современное право. - 2012. - № 1. - С. 96 -102.

145. Толстой, Ю. К. Еще раз о правоотношении / Ю. К. Толстой. // Правоведение. - 1969. - № 1. - С. 32-36.

146. Тютрина, Н. Н. О правовой природе организационных договоров на транспорте / Н. Н. Тютрина, А. И. Хаснутдинов // «Черные дыры» в российском законодательстве. - 2003. - № 4. - С. 263-264.

147. Усков, Н. С. Об эффективности международных транспортных коридоров / Н.С. Усков // Промышленная политика в Российской Федерации. - 2005. - № 8. - С. 37-39.

148. Халфина, Р. О. Значение и сущность договора в советском социалистическом гражданском праве М.: Изд-во АН СССР, 1952 г. С. 50.

149. Холопов, К. В. Мультимодальный транспортный коносамент (ФИАТА) с комментариями и толкованиями / К. В. Холопов // Закон. – 2000. –№ 6. – С. 87–92.

150. Холопов, К.В. Процессы глобализации международной торговли транспортно-экспедиторскими услугами / К. В. Холопов, Д. Л. Антонов // Внешнеэкономический бюллетень. - 2005. - № 1. - С. 74-79.

151. Холопов, К. В. Оформление международных железнодорожных перевозок грузов между Россией и странами Европы / К. В. Холопов. // Российский внешнеэкономический вестник. - 2009. – № 1. – с. 54–63.

152. Шевченко Л.И. О понятии, сущности и значении договорного регулированияимущественных отношений в условиях рыночной экономики / Л. И. Шевченко // Государство и право. - 2005. - № 10. С. 42-48.

153. Яковлев В.Ф. Гражданско-правовой договор и пути повышения его эффективности // Развитие советского гражданского права на современном этапе / отв. ред. В.П. Мозолин. - М.: Наука, 1986. - С. 134-161.

Диссертации и авторефераты диссертаций:

154. Андреева, Н. А. Правовое регулирование договора транспортной экспедиции: дис. канд. юрид. наук: 12.00.03. / Андреева Наталья Андреевна. - М., 2008. -171 с.

155. Выгодянский, А. В. Гражданско-правовое регулирование договоров воздушной перевозки груза и пассажира: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 / Выгодянский Алексей Валерьевич. -М.,2011. -23 с.

156. Данилина, И.Е. Тенденции развития транспортно-экспедиционных отношений: дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 / Данилина Ирина Евгеньевна. - М., 2009. - 210 с.

157. Демченко, М.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.03. / Демченко Максим Владимирович. - М., 2010. - 23 с.

158. Динека, И. В. Правовое регулирование транспортно-экспедиционного обслуживания прямых смешанных перевозок грузов: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.03. / Динека Иван Викторович. - М., 2012. - 26 с.

159. Довгополов, А. А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом по российскому праву: дис. канд. юрид. наук: 12.00.03. / Довгополов Александр Александрович. - Тверь, 2006. - 227 с.

160. Душина, И.Н. Правовое регулирование железнодорожных перевозок грузов в Европейсэком Союзе и Российской Федерации: фвтореф. канд. юрид. наук: 12.00.03. / Душина Ирина Николаевна. - М., 2007. - 25 с.

161. Иванова, Т. Н. Правовое регулирование отношений по морской перевозке грузов в линейном сообщении в Российской Федерации: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.03. / Иванова Татьяна Николаевна. - М., 2014. - 27 с.

162. Кирсанов, К. А. Гражданско-правовое регулирование организационных отношений: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 / Кирсанов Константин Александрович. - Екатеринбург, 2008. - 27 с.

163. Корецкий Д.А. Теория правового регулирования гражданско-правовых отношений: автореф. дис. д-ра юрид. наук / Корецкий А.Д., 2007. [Электронный ресурс] / http://pandia.ru/text/77/248/52592.php
164. Лончакова, Ю. А. Договор автомобильной перевозки грузов в системе транспортных договоров Российской Федерации: дис. канд. юрид. наук: 12.00.03. / Лончакова Юлия Андреевна. - М., 2009. - 172 с.
165. Остроумов, Н. Н. Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.03. /Остроумов Николай Николаевич. - М., 2013. - 57 с.
166. Ремишевский, П. В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки: Автореф. дис. канд. юрид. наук. / РемишевскийПетр Викторович. -М.,2007. -30 с.
167. Тюпа, В. В. Договор перевозки в прямом смешанном сообщении: теоретический и практический аспекты: дис. канд. юрид. наук: 12.00.03. / Тюпа Всеволод Валерьевич. - М., 2011. - 163 с.
168. Тютрина, Н. Н. Транспортные обязательства: дис. канд. юрид. наук / Тютрина Наталья Николаевна. - М., 2005. - 198 с.
169. Чеговадзе, Л. А. Система и состояние гражданского правоотношения: автореф. дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.03. / [Электронный ресурс] Москва, 2005. - URL: http://www.dissercat.com/content/sistema-i-sostoyanie-grazhdanskogo-pravootnosheniya

Справочно-поисковые системы:

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

171. Залесский, В. В. Вероятность и самоорганизация в гражданском праве [Электронный ресурс] / В. В. Залесский // Журнал российского права. - 2005. - № 10 // Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
172. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации части второй (постатейный) [Электронный ресурс] / отв. ред. О.Н. Садиков. - М.: 1997. // Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
173. Комментарий к Гражданскому Кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) [Электронный ресурс] / под ред. С. П. Гришаева, А. М. Эрделевского. - М., 2007. // Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
174. Комментарий к Гражданскому кодексу РФ, части первой [Электронный ресурс] /под ред. Т. Е. Абовой, А. Ю. Кабалкина. - М., 2002. //Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
175. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный) [Электронный ресурс] / А. М. Симоненко. - М., 2008. // Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
176. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (с изменениями и дополнениями) (постатейный) [Электронный ресурс] / В. А. Егиазаров, В. Б. Ляндрес. - М., 2009. // Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
177. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации (постатейный)[Электронный ресурс] / А. С. Алихаджиева, Е. В. Артемьев, О. В. Куликова. - М., 2012. // Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
178. 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.
179. Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: В 3 т. Т. 2. [Электронный ресурс] / под ред. П.В. Крашенинникова. - М.: Статут, 2011 // Режим доступа: СПС Консультант Плюс.

Ресурсы информационно-телекоммуникационной сети Интернет:

180. Англо-русский словарь сокращений транспортно-экспедиторских и коммерческих терминов и выражений ФИАТА (FIATA'S CODE OF ABBREVIATIONS) [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: http://www.6pl.ru/sb_pr/glos.htm

181. 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 / http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/wp24-reports/documents/ECE-TRANS-WP24-123r.pdf

182. ФИАТА - это неправительственная организация, представляющая транспортно-экспедиторскую 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

183. Научная библиотека диссертаций и авторефератов [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: http://www.dissercat.com/content/pravovoe-regulirovanie-organizatsii-perevozki-v-pryamom-smeshannom-soobshchenii#ixzz3GPmq9ZQG

184. 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] /Режим доступа: URL: http://www.lawmix.ru/lawprojects/11107

185. Проект Федерального закона «О смешанных (комбинированных) перевозках» [Электронный ресурс] / Режим доступа: http:www.6pl.ru/Vladl34/oskppr.htm
186. Резолюция ИАТА № 600b от 17.03.2008 [Электронный ресурс] / Режим доступа:
URL: http://www.ntatransport.ru/index.php?page=service&id=116
187. 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] / Режим доступа: URL:http://www.alppp.ru/law/grazhdanskoe-pravo/mezhdunarodnoe-chastnoe-pravo/10/rekomendacija--12-1-evropejskoj-ekonomicheskoj-komissii-oon.pdf
188. Руководство по накладной ЦИМ/СМГС 0т 01.09.2006г. [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: http://railway.lviv.ua/fileadmin/docs/Ker%2BCIM-SMGS.pdf
189. Справка основных показателей работы арбитражных судов российской Федерации в 2011-2012 гг. [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: http: //www. arbitr.ru
190. Справка основных показателей работы арбитражных судов российской Федерации в 2013-2014 гг. [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: http://www.arbitr.ru
191. Терминология комбинированных перевозок [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: http://www.6pl.ru/sb_pr/tct.htm
192. Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле (1996 год) [Электронный ресурс] //URL: http://www.uncitral.org/pdf/russian/texts/electcom/05-89452_Ebook.pdf
193. 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. / Режим доступа:URL: ECE/TRANS/SC.2/2006/10 от 3 October 2006 URL: http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc22006.html

194. COM, “European transport policy for 2010: time to decide”, 370, White paper: 2001 // Режимдоступа: URL:http://www.eea.europa.eu/policy-documents/white-paper-european-transport-policy

195. Economic commission for Europe-inland transport committee, working party on intermodal transport logistics, reconciliation and harmonization of civil liability regimes in intermodal transport.8 January 2009 // Режим доступа: URL: ece/trans/wp.24/2009/3

196. Economic commission for Europe-inland transport committee, report of the working party on intermodal transport logistics at its fifty-first session. of 6 may 2009// Режимдоступа: URL: ece/trans/wp.24/123

197. DutchCivilCode. //Режимдоступа: URL: http://www.dutchcivillaw.com/legislation/dcctitle8822.htm

198. Lufthansa conditions. // Режим доступа: URL.: http://www.ntatransport.ru/index.php?page=service&id=116

199. Program “MarcoPolo” [Электронный ресурс]. // Режим доступа: URL: http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/

200. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents // Режим доступа: URL: http://r0.unctad.org/en/subsites/multimod/mt3duic1.htm

201. http://www.brokert.ru/material/konvanciya-mezhdunarodnyh-zheleznodorozhnyh-kotif

202. http://europa.eu/legislation_summaries/information_society/other_policies/l24118_en.htm

203. http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=461

204. http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=454

205. http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

206. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc2/ECE-TRANS-SC2-2006-10r.pdf
207. http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV:l24089

Материалы правоприменительной практики:

208. Информационное письмо Президиума ВАС РФ от 13.08.2004 N 81 «Обзор практики применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
209. Постановление Президиума ВАС РФ от 15.12.2009 N 12367/09 по делу N А41-7556/0810 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
210. Определение ВАС РФ от 04.06.2010 N ВАС-6629/10 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
211. Определение ВАС РФ от 30.11.2012 N ВАС-15270/12 по делу N А62-1232/2012 [Электронный ресурс] /Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
212. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 12.03.2007 по делу N А21-4030/02-С2 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
213. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 05.09.2008 по делу N А05-10075/2007 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
214. Постановление ФАС Дальневосточного округа от 18.01.2010 N Ф03-7886/2009 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
215. Постановление ФАС Поволжского округа от 20.09.2010 по делу N А12-4030/2010 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
216. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 14.07.2011 по делу N А56-61292/2010 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.

217. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 29.09.2011 по делу N А56-14849/2010 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
218. Постановление ФАС Дальневосточного округа от 08.11.2011 N Ф03-5418/2011 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
219. Постановление ФАС Волго-Вятского округа от 05.03.2012 по делу N А82-8427/2011 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
220. Постановлению ФАС Уральского округа от 19.03.2012 N Ф09-9526/11 по делу N А76-2807/11
221. Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 11.04.2012 N А60-40098/2011[Электронный ресурс] / режим доступа: СПС Консультант плюс.
222. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 25.07.2012 по делу N А56-53025/2011 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
223. Постановление ФАС Восточно-Сибирского округа от 08.10. 2015 г. N А56-51621/2014 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.
224. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 05.11.2015 г. N А05-2254/2015 [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс.

Материалы правоприменительной практики иностранных судов:

225. Air France General Conditions of Carriage by Air for Cargo. URL: http://www.af-klm.com/cargo/portalb2b/documents/10180/35332/CGT+v5+anglais+03062010.pdf/38c30289-1941-450e-aa2b-e6f4212535df

226. Mayhem Foods Limited v. Overseas Containers Ltd, [1984] 1 Lloyd's Rep. 317.
Url:http://www.google.ru/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CBwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fmaritimelaw.ind.ntou.edu.tw%2Fhtml%2Fuploads%2Ftad_uploader%2F82_Mayhew_Foods_v_Overseas_Containers.doc&ei=dYtCVO-7HsfiywPd7IGgAg&usg=AFQjCNFdecUClUVa5WQKJzuIN5qBb7-J3w&sig2=DRdBYYyHb3TqbrogVeSqeg&bvm=bv.77648437,d.bGQ&cad=rjt
227. Lickbarrow v. Mason. URL.:
http://pntodd.users.netlink.co.uk/cases/cases_l/lickb_m.htm
228. Pyrene Co. v. Scindia Steam Novigation Co. Ltd, [1954] 1 Lloyd's Rep. 321. Url: http://pntodd.users.netlink.co.uk/cases/cases_p/pyrene.htm
229. Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd and Air France. [2001] 2 Lloyd's rep.133. URL.:
http://archive.onlinedmc.co.uk/quantum_v__air_france_cofa.htm
230. Siemens Ltd V Schenker International (Australia) URL.:
http://www.hcourt.gov.au/assets/publications/judgment-summaries/2004/hca11-2004-03-9.pdf
231. Trafigura Beheer BV v. Golden Stavraetos Maritime Inc. URL.:
http://archive.onlinedmc.co.uk/trafigura_v__golden_stavraetos_cofa.ht

Книги на иностранных языках:

232. Baatz, Y. Maritime law / Y. Baatz. - UK: Sweet & Maxwell, 2011. - 600 p.
233. Baughen, S. International maritime law, in international maritime and commercial law yearbook / S. Baughen. - London: Informa professional, 2013. - 496 p.
234. Brigs, A. The conflict of law / A. Brigs. - Oxford: Oxsford University press, 2008. - 345 p.
235. Carr, I. International trade law / I. Carr. - London: Cavendish, 2005. - 840 p.

236. Carriage of goods by sea, land and air: uni-modal and multi-modal transport in the 21st century / Under editing B. Soyer, A. Tettenborn. - UK.: Taylor & Francis Ltd., 2013. - 480 p.
237. Clarke, M.A. International carriage by air. / M. Clarke. - Stockholm: JURE AB, 2002. - 119p.
238. Clarke, M. Carrier liability under global and regional regimes – air carriage by road: quantum rumbles on, in general trends in maritime and transport law 1929-2009 / M. Clarke. - Stockholm: JURE AB, 2009. - 235p.
239. Clarke, M. International carriage of goods by road: CMR (6th revised edition) / M. Clarke. - UK.: Taylor & Francis Ltd, 2013. - 576 p.
240. Dockray, M. Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea / M. Dockray. - London: Routledge-Cavendish, 2004. - 512 p.
241. Girvin, S. Carriage of goods by sea (2nd revised edition) / S. Girvin. - UK.: Oxford University press, 2013. - 944 p.
242. Glass, D. A. Freight forwarding and multimodal transport / D. A. Glass. - London: Lloyd's of London press, 2004. - 330 p.
243. Goods in transit (3rd edition) / Under editing P. Bugden, S. Lamont-Black. - UK.: Sweet & Maxwell Ltd., 2013. - 1020 p.
244. Haak, K.F. PO-PO transport under CMR, Art. 2. The Dutch solution. LMCLQ.: 2005. - 420 p.
245. Haak, K.F. Port and trade. / K.F. Haak, R. Zwister, A. Blom. - Deventer: Kluwer, 2006. –470p.
246. Hill, Ch. Maritime law / Ch. Hill. - London: LLP, 2003. - 587 p.
247. Hoeks, M. Multimodal transport law / M. Hoeks. - Rotterdam.: Kluwer Law International, 2009. - 530 p.
248. Kindred, H. M. Multimodal transport rules / H. M. Kindred, M. R. Brooks. - Netherlands.: Kluwer Law International, 1997. - 210 p.
249. Kirchhof, G. Multimodal transport rules / G. Kirchhof. - Kluwer law international, 2007. - 139 p.
250. Koller, I. Transportrecht. / I. Kollerю - Munchen, 1995. – 1080 p.

251. Mankabady, S. The Hamburg rules on the carriage of goods by sea / S. Mankabady. - UK: Kluwer Law International, 1979. - 380 p.
252. Multimodal transport. / Under editing by proff. J. Basedow. - Munchen, 1997. – 550 p.
253. Sturley, M. F. Transport law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam rules, in a new convention for the carriage of goods by sea – the Rotterdam rules / Under editing by prof. R. Thomas. - Law text publishing, 2009. - 450 p.
254. The Rotterdam Rules (The UN Convention in Contracts for the International carriage of goods wholly or partly by sea) / Pr. M. F. Sturley, Pr. T. Fujita, Pr. G. van der Ziel. Thomson Reuters (legal) Limited., 2010.
255. The United Nations Convention in Contracts for the International carriage of goods wholly or partly by sea (An Appraisal of the "Rotterdam Rules")/ editor Meltem Deniz Guner-Ozbek.Springer, 2011.Page 88.
256. Todd, P. Modern bills of lading / P. Todd. - London: Collins, 1986. - 210 p.
257. Van Beelen, CMR en overlading. Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink, 1994. P. 43.
258. Wilson, J. Carriage of Goods by Sea / J. Wilson. - London: Longman, 2010. - 616 p.
259. DeWit, R. Multimodal transport. - London: Lloyd's of London press, 1995. - 540 p.

Статьи на иностранных языках:

260. Asariotis, R. What future for the bill of lading as a document of title? / R. Asariotis. // In journal of international maritime law. - 2008. - P. 75-79.
261. Berlingieri, F. The Rotterdam rules: the "maritime plus" approach to uniformity / F. Berlingieri. // In European journal of commercial contract law. - 2009. - P. 49-54.
262. Broeze, F. Containerization and the globalization of liner shipping / F. Broeze. // In global markets: the internationalization of the sea transport industries

since 1850, edited by D. J. Starkey & G. Harlaftis. - St. John's Newfoynland: International maritime economics history association, 1998. - P. 385-423.
263. Cheng, B. A new era in the law of international carriage by air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999) / B. Cheng. // ICLQ. - 2004. - P. 833-859.
264. Clarke, M. A conflict of conventions: the UNCITRAL/CMI draft transport instrument on your doorstep / M. Clarke. // In journal of international maritime law. - 2003. - P. 28-32.
265. Crowley, M. E. The limited scope of the cargo liability regime covering the carriage of goods by sea: the multimodal problems / M. E. Crowley. // TLR. - 2005. - 1461 -1504.
266. Glass, D. A. Meddling and multimodal muddle? / D. A. Glass. // LMCLQ. - 2006. P. 307-334.
267. Derrington, S. The Hague rules – a lost opportunity / S. Derrington. // Inthe law quarterly review. - 2005. - p. 209-211.
268. Diamond, A. The next sea carriage convention? / A. Diamond. // In Lloyd's maritime and commercial law quarterly (London). - 2008. - P. 135-140.
269. Faghfouri, M. International regulation of liability for multimodal transport - in search of inuformity / M. Faghfouri. // WMU JMA. - 2005. - P. 95-114.
270. Haak, K. F. RO-RO transport under the CMR, Art. 2: The Dutch solution / K. F. Haak. // LMCLQ. - 2005. - P. 308-315.
271. Haak, K. F. Arrangement of international transport in the field of conflicting conventions. // / K. F. Haak, M. Hoeks. // TranspR. - 2005. - P. 89-102.
272. Hancock, C. Multimodal transport and the new UN Convention on the carriage of goods / C. Hancock. // JILM. - 2008. - P. 484-495.
273. Heber, R. Jurisdiction and arbitration: should the new convention contain rules on these subjects? / R. Herber. // Lloyd's maritime and commercial law quarterly (London). - 2002. - P. 405-417.
274. Honka, H. The legislative future of carriage of goods by sea; could it not be the UNCITRAL draft? / H. Honka. // In Scandinavian studies in law. - 2004. - P. 93-105.

275. Koning, I. Terminals and the competitiveness of container barge transport / I. Koning, H. Priemus. // Transportation research record 2062. - 2008. - P. 39-49.
276. Mankabady, S. The multimodal transport of goods convention: a challenge to unimodal transport conventions / S. Mankabady. - ICLQ. - 1983. - P. 120-140.
277. Murray, D. E. Hamburg rules: a comparative analysis / D. E. Murray. // Lawyer of the Americas (Coral Gables, Fla.) - 1980. - 12. - P. 59-92.
278. Natasa Gojkovic Bukvic, Contribution of New Intermodal Logistic Chain: Idea for the EU Future and Better Enviromental – Balkan Challenge. [Электронныйресурс].// JACSIT International Journal of Engineering and Technology, Vol. 4, N 2, April 2012. – URL: http://www.ijetch.org/show-42-251-1.html
279. Nikaki, T. Conflicting laws in "wet" multimodal carriage of goods: the UNCITRAL draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] / T. Nikaki. // In journal of maritime law & commerce. - 2006. - P. 521-544.
280. Reynolds, F. The Hague rules, the Hague-Visby rules, and the Hamburg rules / F. Reynolds // MLAANZ. - 1990. - P. 16-34.
281. Tetley, W. Identity of the carrier: the Hague rules, Visby rules, UNCITRAL. / W. Tetley. // Lloyd's maritime and commercial law quarterly (London). - 1977. - P. 519-531.
282. Tetley, W. The Hamburg rules: a commentary / W. Tetley. // Lloyd's maritime and commercial law quarterly (London). - 1979. - P. 1-20.
283. Tetley, W. Package and kilo limitations and the Hague, Hague/Visby and Hamburg rules and gold. / W. Tetley. // Journal of maritime law and commerce. - January 1995. -P. 133-155.
284. Tetley, W. Some general criticisms of the Rotterdam rules / W. Tetley. // In journal of international maritime law. - 2009. - P. 625-640.
285. Van Beelen, A. Netherlands report on multimodal transport / A. Van Beelen. // Netherlands report to the fifteenth international Congress of comparative law. - 1998. - P. 333-345.

286. Von Ziegler, A. Main concepts of the new convention: its aims, structure and essentials / A. Von Ziegler. // In Transportrecht. Vol. 32, no. 9. - September 2009. - P. 346-357.