

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463

© **Бажина Мария Анатольевна**

— кандидат юридических наук, доцент кафедры
предпринимательского права Уральского государственного
юридического университета
mashsol@mail.ru

© **Щекочихина Елена Петровна,**

— кандидат юридических наук, доцент кафедры
предпринимательского права Уральского
государственного юридического университета
helen271@yandex.ru

Правовое регулирование прямых смешанных перевозок в Российской Федерации

Аннотация. Авторы статьи исследуют проблемные вопросы правового регулирования прямых смешанных перевозок в Российской Федерации. Прежде всего, авторы анализируют понятийный аппарат, используемый на национальном и международном уровнях, пытаются установить соотношение данных понятий. В рамках этого вопроса делается вывод о необходимости внесения изменений в действующее российское законодательство с целью преодоления противоречий в национально правовом регулировании и его унификации с международным законодательством. Кроме того, в работе подробно проанализировано содержание законопроектов, разработанных в течение последних лет в отношении правового регулирования смешанных перевозок в России. На основе системного анализа выделяются основные признаки таких перевозок, а именно: 1) участие в перевозках двух и более видов транспорта; 2) осуществление перевозки по единому документу, составленному на весь путь следования; 3) наличие оператора смешанной перевозки; 4) наличие передачи груза с использованием перевалки или с перемещением «единой перевозочной единицы». Каждый из данных признаков рассматривается детально. Особое внимание уделено вопросу о применении единого перевозочного документа в рамках осуществления смешанных перевозок. В качестве выводов предлагается четко регламентировать содержание единого транспортного документа на

легальном уровне, установить его соотношение с транспортной накладной, а также закрепить за ним роль ценной бумаги, что будет способствовать упрощению перевозочного процесса. Подробно рассматривается такой признак, как наличие фигуры оператора. Его статус не определен в национальном законодательстве. Кроме того, введение данной фигуры потребует установить на легальном уровне соотношение с иными участниками транспортного процесса.

Ключевые слова: смешанные перевозки; законопроект; оператор; мультимодальный транспортный коносамент ФИАТО; признаки мультимодальной перевозки.

© **Mariya An. Bazhina**

— Candidate of Law, associate professor of the department 'Business Law' of the Ural State Law University

© **Elena P. Shchekochikhina**

— Candidate of Law, associate professor of the department 'Business Law' of the Ural State Law University

Legal regulation of direct multimodal freights in the Russian Federation

Abstract. The authors of the current paper have studied the problematic issues of legal regulation of direct multimodal freights in the Russian Federation. First of all, the authors have analyzed the conceptual apparatus used at the national and international levels, tried to establish the relationship between these concepts. Within the framework of this issue, there has been concluded that it is necessary to amend the current Russian legislation in order to overcome the contradictions in the national legal regulation to unify it with international legislation. In addition, the current paper has presented the thorough analysis of the content of draft laws made over the past years in relation to the legal regulation of multimodal freights in Russia. On the basis of a systematic analysis, there have been identified the main features of such transportation as 1) participation in transportation by two or more modes of transport; 2) transportation under a single document drawn up for the entire route; 3) presence of a multimodal transport operator; 4) presence of the cargo transfer using transshipment or with the movement as a "single transport unit". Each of these features has been considered in detail. Particular attention has been paid to the issue of using a single transport document in the framework of multimodal freight. As a conclusion, there has been proposed to clearly regulate the content of a single transport document at the legal level, to establish its relationship with the bill of lading (BL), and also assign it the role of

a security, which will facilitate the transportation process. The presence of a multimodal transport operator has also been considered in detail. His status is not defined in national legislation. In addition, the introduction of the person will require establishing a legal relationship with other participants in the transport process.

Keywords: multimodal transport; law draft/bill; operator; FIATO multimodal transport bill of lading; features of multimodal freight.

В действующем российском законодательстве для обозначения перевозки грузов с использованием двух и более видов транспорта используются понятие «*прямая смешанная перевозка*» или «*перевозки грузов в прямом смешанном сообщении*». Однако легального определения этих терминов не закреплено, несмотря на их использование в ГК РФ (ст. 788), в транспортных уставах и кодексах РФ и подзаконных актах (Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее — УЖТ РФ), Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (далее — КВВТ РФ)), Правилах перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, утвержденных МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24 апреля 1956 г. (далее — Правила перевозок в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении)). В данных нормативных правовых актах содержатся признаки прямой смешанной перевозки (перевозки в прямом смешанном сообщении): 1) это перевозка разными видами транспорта; 2) это перевозка по единому документу.

Эти признаки объединены в понятии прямой смешанной перевозки, которое дано в Общих положениях, содержащихся Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов Евразийского экономического союза, утвержденных решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19. Так, под прямой смешанной перевозкой понимается перевозка двумя или более видами транспорта по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования.

Данное понятие практически полностью повторяется в проекте федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», подготовленном Минтрансом России (ID проекта 02/04/05-20/00102210) (далее — проект закона № 1) [<https://regulation.gov.ru>. По состоянию на 31 мая 2020 г. данный проект не внесен в Государственную Думу. Он направлен на экспертизу в Совет при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства. Всего было подготовлено пять вариантов данного проекта закона: законопроект от 26 января 2009 г., законопроект от 30 марта 2015 г.

(далее — проект закона № 2), законопроект от 21 февраля 2019 г. (далее — проект закона № 3), законопроект от 9 января 2020 г. (далее — проект закона № 4), законопроект от 22 мая 2020 г. (далее — проект закона № 5)]. В соответствии со ст. 2 проектов закона прямая смешанная перевозка — это перевозка грузов, пассажиров, разными видами транспорта по единому транспортному документу, оформленному на весь путь следования. Однако указанное выше определение не единственный вариант формулировки данного понятия. Так, в проектах закона № 3, 4 определение было более громоздким и включало в себя уточнение возможных способов перемещения грузов в процессе изменения вида транспортного средства. В предыдущих редакциях проекта закона предусматривалось, что прямой смешанной перевозкой будет признаваться и такая перевозка грузов, при которой в том числе осуществляется перегрузка (перевалка) грузов в пути следования с одного вида транспорта на другой или без перегрузки груза из транспортного средства, в котором перевозка была начата (комбинированные перевозки в прямом смешанном сообщении). Кроме того, в прямом смешанном сообщении в более ранних редакциях могли перевозиться не только грузы и пассажиры, но и багаж. В этих же законопроектах предусматривалось еще одно уточнение в отношении вида сообщения, а именно специально выделялось в железнодорожно-паромное сообщение.

При этом следует обратить внимание, что в гл. 5 УЖТ РФ, гл. 14 КВВТ РФ, а также в проектах закона наряду с понятием «смешанная перевозка» используется как синоним в скобках еще одно понятие — «комбинированная перевозка». В юридической литературе нет единого мнения в отношении правового значения этих терминов. Исходя из системного толкования нормативных актов, эти понятия используются в одном и том же значении. В связи с этим ряд авторов указывает на совпадение их определений [3, стр. 85—86]. Однако существует и иная точка зрения, в соответствии с которой понятия «смешанный» и «комбинированный» различаются [4, стр. 155]. Основное разграничение проводится в отношении того, будет ли осуществляться перевалка груза в пути следования. При комбинированных перевозках груз помещается в один контейнер, из которого не извлекается на протяжении всего пути от отправителя до грузополучателя [<https://econom-trans.ru/useful/intermodalnye-multimodalnye-kombinirovannye-smeshannye-tipy-perevozok.html>]. При этом так же, как и при смешанной перевозке, для комбинированной характерно использование более двух видов транспорта, наличие единого документа, оплата по единой сквозной тарифной ставке.

Наряду с указанными выше терминами в последнее время в юридической литературе и нормативных документах применяются понятия «мультимодальная перевозка» (например, Стратегия развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период до 2030

года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 26 ноября 2019 г. № 2798-р; Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 20 сентября 2019 г. № 2129-р; Стратегия развития экспорта услуг до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 14 августа 2019 г. № 1797-р) и «интермодальная перевозка» (например, Концепция комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД», утвержденной ОАО «РЖД» 6 октября 2011 г. № 256.). Однако данные понятия нигде не раскрываются. Хотя определенные разъяснения в отношении термина «мультимодальная перевозка» есть в отраслевых актах. Например, в п. 3.4 Методики применения сметных цен строительных ресурсов, утвержденной приказом Минстроя России от 8 февраля 2017 г. № 77/пр, перевозка грузов для строительства двумя и более видами транспорта называется мультимодальной перевозкой. Однако такие пояснения не дают четкого представления ни о сущности понятий, ни об их соотношении между собой.

В юридической литературе также нет единого мнения в отношении соотношения интермодальных и мультимодальных перевозок [1]. В некоторых источниках указывается, что различие интермодальной и мультимодальной перевозки заключается в наименовании документа, которым оформляется перевозка, а именно: в интермодальных перевозках — это единый перевозочный документ, по которому может перевозиться только «единая перевозочная единица» (например, одна упаковка чего-либо, пакет и т.д.). Для осуществления мультимодальных перевозок оформляется накладная, которая может содержать перечень грузов [<https://econom-trans.ru/useful/intermodalnye-multimodalnye-kombinirovannye-smeshannye-tipy-perevozok.html>].

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что в основных транспортных законодательных актах нет указания на соотношение понятий «прямая смешанная перевозка», «комбинированная перевозка», «интермодальная перевозка» и «мультимодальная перевозка». «Терминологическая путаница» свидетельствует о существовании пробела в этой сфере и приводит к отсутствию четкого системного подхода по вопросу урегулирования перевозок несколькими видами транспорта, к противоречивости действующего законодательства. Неоднозначное толкование изучаемых понятий на практике усложняет перевозочные процессы, увеличивает количество споров, что в свою очередь снижает эффективность деятельности транспортных компаний.

Анализ действующего законодательства, а также научной литературы и содержания сайтов транспортных компаний, предлагающих такого рода перевозки, позволяет говорить о том, что в понимании указанных выше терминов нет существенного отличия. Вместе с тем это не совсем так. Международный опыт использования понятий «мультимодальная перевозка» и «интермодальная перевозка» свидетельствует о наличии их

отличительных особенностей от сложившегося в российском законодательстве и правовой доктрине понимания терминов «прямая смешанная перевозка» («перевозка в прямом смешанном сообщении») и комбинированная перевозка. Понятие «смешанной перевозки» содержится в ст. 2 Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г) (далее — Конвенция) [данная Конвенция не вступила в силу, но на практике ее положения применяются к такого рода договорам], а именно: перевозка 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 [понимание мультимодальной перевозки, сформулированное в Конвенции, используется и в иных международных документах, например в руководстве ЮНКТАД (Конференция ООН по торговле и развитию) «О применении правил мультимодальной перевозки», утвержденном 27 июня 2001 г. (UNCTAD/SDTE/TLB/2) // https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_ru.pdf]. Данное определение имеет несколько отличительных признаков. Во-первых, в соответствии с этим понятием вводится новая для российского транспортного законодательства фигура — оператор смешанной перевозки. Во-вторых, важное значение отводится договору смешанной перевозки, на основании которого осуществляется данный вид перевозки. Эти признаки существенно отличают понимание смешанной перевозки, данное Конвенций, от сложившегося понимания данного термина в российском законодательстве.

В связи с этим можно сделать вывод, что использование в названии Конвенции понятия «смешанная перевозка» *на данный момент* следует признать необоснованным. Возможно, это связано с лингвистическими особенностями перевода Конвенции, которая на английском языке официально называется «*UN Convention on International Multimodal Transport of Goods*». В официальном русскоязычном тексте Конвенции словосочетание «*multimodal transport*» было переведено как «смешанные перевозки». Однако в юридическом англо-русском словаре «*multimodal transport*» имеет и другое значение, а именно «мультимодальная перевозка». Думается, что если бы при переводе было использовано это словосочетание, то терминологической путаницы можно было избежать, а термин «мультимодальная перевозка» получил бы самостоятельное значение, какое он фактически и имеет в настоящее время.

Вместе с тем следует отметить, что исторически термин «прямое смешанное сообщение» имел несколько отличное от современного его понимания содержание, включающее в себя не только перевозку несколькими видами транспорта по единому документу, но и связывающим всех перевозчиков солидарной ответственностью [5, стр. 219—220]. В настоящее время в мировой практике мультимодальных

перевозок эту функцию обеспечивает фигура оператора смешанной перевозки. В связи с этим можно признать, что с учетом исторического опыта, который мог бы быть использован при разработке закона о прямых смешанных перевозках термин «мультимодальная перевозка» можно было бы использовать как синоним термина «прямая смешанная перевозка (перевозка в прямом смешанном сообщении)». Именно в таком контексте данные термины будут использоваться далее.

Исходя из вышеизложенного, можно выделить *признаки*, характерные для мультимодальных (прямых смешанных) перевозок: 1) участие в перевозках двух и более видов транспорта; 2) осуществление перевозки по единому документу, составленному на весь путь следования; 3) наличие оператора смешанной перевозки; 4) наличие передачи груза с использованием перевалки или перемещением «единой перевозочной единицы».

Рассмотрим каждый из них более подробно.

1. *Участие в перевозках двух и более видов транспорта.* Так, в ст. 65 УЖТ РФ, ст. 104 КВВТ РФ уточняется, что перевозка может осуществляться в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия всех видов транспорта (внутреннего водного, железнодорожного, морского, воздушного, автомобильного транспорта). Ключевым признаком должно быть именно использование разных видов транспорта.

2. *Осуществление перевозки по единому документу.* Под единым документом проект закона № 5 понимает перевозочный (проездной) документ, удостоверяющий заключение договора прямой смешанной перевозки пассажира, багажа, груза. Форма единого транспортного документа, в том числе в электронном виде, удостоверяющего заключение договора прямой смешанной перевозки пассажира, груза, багажа и порядок его заполнения утверждается федеральным органом исполнительной власти, ответственным за выработку государственной политики в области транспорта. В Конвенции используется понятие «документ смешанной перевозки», а не единый документ. Кроме того, в определении, данном в международном акте уточняется, какие факты подтверждает выдача данного документа, а именно: 1) заключение договора смешанной перевозки (п. 4 ст. 7 проекта закона № 5, ст. 2 Конвенции); 2) принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение (ст. 10 Конвенции); 3) возникновение обязательства оператора доставить груз в соответствии с условиями договора. Исходя из содержания, документ смешанной перевозки имеет схожие черты с транспортной накладной, используемой в рамках договора перевозки грузов. Согласно Конвенции отличительной особенностью документа смешанной перевозки является возможность быть оборотным или необоротным (ст. 6, 7 Конвенции), т.е. выступать в качестве ценной бумаги (как коносамент, выдаваемый при морской перевозке грузов). В настоящее время подобная практика существует, в связи с чем

представляется целесообразным провести сравнение с одним из транспортных документов, который оформляется экспедитором в рамках договора международной транспортно-экспедиции, а именно: *FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transportation Bill of Lading* — мультимодальный транспортный коносамент) и *FWB (Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill* — мультимодальная транспортная накладная) [*FIATA (International Federation of Freight Forwarders Association* — Международная Федерация экспедиторский ассоциаций (ФИАТА))]. *FBL* является оборотным транспортным документом, имеющим статус ценной бумаги для транспортировки груза на протяжении всего пути. При этом, выдав данный документ, экспедитор подтверждает факт принятия груза и заключения договора транспортной-экспедиции. Следовательно, он несет «сквозную ответственность» за груз на протяжении всего пути. Использование практики документов ФИАТА позволяет высказать предложение о целесообразности включения

Таким образом, представляется целесообразным включить положения Конвенции в проект закона и четко регламентировать содержание единого транспортного документа. Кроме того, придание данному документу роли ценной бумаги будет способствовать упрощению перевозочного процесса. При этом следует на законодательном уровне установить соотношение данного единого транспортного документа с транспортной накладной, определить случаи, когда составление транспортной накладной не является обязательной в силу замены ее единым перевозочным документом.

3. *Наличие оператора смешанной перевозки.* Правовое положение данного субъекта перевозочных правоотношений не регулируется проектом закона № 5. Он лишь упоминается в качестве разновидности транспортной организации, которая выполняет смешанную перевозку. Более подробно статус этого специального субъекта транспортных правоотношений урегулирован в Конвенции. В соответствии со ст. 2 Конвенции оператор 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.

Исходя из анализа содержания данного международного акта следует, что оператор объединяет в себе функции экспедитора и перевозчика. Роль этой фигуры в перевозочном процессе обусловлена упрощением взаимоотношений между грузовладельцем и фактическими перевозчиками, выполняющими перевозку груза различными видами транспорта. Грузовладелец заключает договор только с одним лицом — оператором смешанной перевозки, а не со всеми фактическими перевозчиками по договору смешанной перевозки. У грузовладельца

возникают правоотношения именно с оператором смешанной перевозки, который и несет ответственность за надлежащее исполнение смешанной перевозки. В соответствии с п. 1 ст. 5 Конвенции оператор смешанной перевозки принимает грузы в свое ведение и выдает документ смешанной перевозки, в котором указывается на факт принятия груза. Именно с момента проставления подписи в документе смешанной перевозки у оператора возникает ответственности за сохранность грузов.

В связи с этим при введении в перевозочный процесс такой фигуры, как оператор перевозки, представляется целесообразным пересмотреть весь порядок правового регулирования договора перевозки не только разными видами транспорта, но и одним видом транспорта. Например, возникает вопрос о правах и обязанностях оператора перевозки, экспедитора и перевозчика, о границах их ответственности. В связи с этим предполагается внести соответствующие изменения в транспортные уставы и кодексы. Положения законодательства о смешанных перевозках не должно противоречить законодательству о перевозках грузов одним видом транспорта.

4. *Наличие передачи груза с использованием перевалки или перемещением «единой перевозочной единицы».* Несмотря на то что данный признак факультативный, он является одним из ключевых моментов в осуществлении перевозки различными видами транспорта по единому документу. Именно порядок перемещения самого груза или единой перевозочной единицы должен быть детально регламентирован на законодательном уровне. В проекте закона не содержится каких-либо разъяснений самого процесса перемещения, содержания узловых соглашений и т.д. Так, В. А. Егиазаров подчеркивает, что «транспортные уставы не регулируют целый ряд вопросов, имеющих важное значение при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении. Например, в транспортных уставах очень мало уделено внимания вопросам перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, недостаточно полно урегулирован вопрос о перевозках массовых грузов, тарно-упаковочных и штучных грузов» [2, стр. 138].

Таким образом, правовое регулирование перевозок двумя и более видами транспорта в России является несовершенным, требует дальнейшей доработки и регламентации с учетом тенденции по интеграции российского рынка транспортных услуг в мировой рынок.

Литература

1. Бажина, М. А. Перспективы развития правового регулирования прямых смешанных перевозок в РФ / М. А. Бажина, Е. П. Щекочихина // Бизнес, менеджмент и право. — 2020. — № 2. — С. 22—27.
2. Егиазаров, В. А. Транспортное право : учебник. — Москва, 2007.
3. Иванов, М. Ю. Внешнеэкономическая деятельность : учебное пособие. — Москва, 2005.

4. Транспортное право : учебник для СПО / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — Москва : Издательство Юрайт. 2020.

5. Шершеневич, Г. Ф. Учебник торгового права. — Москва, 1994.

References

1. Bazhina, M. A. Perspektivy razvitiya pravovogo regulirovaniya pryamykh smeshannykh perevozok v RF [Prospects for the development of legal regulation of direct mixed transport in the Russian Federation] / M. A. Bazhina, Ye. P. Shchekochikhina // Biznes, menedzhment i pravo. — 2020. — № 2. — S. 22—27.

2. Yegiazarov, V. A. Transportnoye pravo [Transport law]: uchebnik. — Moskva, 2007.

3. Ivanov, M. YU. Vneshneekonomicheskaya deyatel'nost' [Foreign economic activity]: uchebnoye posobiye. — Moskva, 2005.

4. Transportnoye pravo [Transport law]: uchebnik dlya SPO / otvetstvennyye redaktory N. A. Dukhno, A. I. Zemlin. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt. 2020.

5. Shershenevich, G. F. Uchebnik torgovogo prava [Textbook of trade law]. — Moskva, 1994.