ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 341:347.463

Корнукова Мария Сергеевна,
Российский университет транспорта (МИИТ)
mariya.kornukova@minjust.gov.ru

Правовое регулирование прямых смешанных (мультимодальных) перевозок в Европейском Союзе

Аннотация. Предметом изучения статьи является система конвенционного регулирования перевозки грузов в прямом смешанном (мультимодальном) сообщении, действующая на территории Европейского Союза, в том числе порядок выбора применимого права к транспортным правоотношениям, а также способы распределения ответственности. Автором анализируются нормативные и теоретические основы и факторы, определяющие выбор соответствующего конвенционного регулирования, а также на основе судебной практики исследуется механизм системного применения к единому договору прямой смешанной (мультимодальной) перевозки международных транспортных конвенций. В результате проведенного исследования автор приходит к выводу, что система конвенционного регулирования предоставляет сторонам договора прямой смешанной перевозки как широкий выбор средств защиты своих прав, в том числе наиболее экономически целесообразных, так и создает коллизионные споры о применении конкретной конвенции. Автором также исследуются перспективы развития регулирования прямой смешанной (мультимодальной) перевозки с учетом полномочий органов Европейского Союза. По результатам проведенного анализа автором предлагается использовать систему конвенционного регулирования с учетом ее адаптации и кодификации под актуальные условия перевозки грузов в прямом смешанном (мультимодальном) сообщении в Российской Федерации.

Ключевые слова: перевозка грузов в прямом смешанном (мультимодальном) сообщении; договор прямой смешанной (мультимодальной) перевозки; система конвенционного регулирования; ответственность; международные транспортные конвенции.

Mariya S. Kornukova,
Russian University of Transport (MIIT)

Legal regulation of direct mixed (multimodal) freights in the European Union

Abstract. The current paper has presented the study of the system of conventional regulation of the goods' transportation in direct mixed (multimodal) mode, operating in the territory of the European Union, including the procedure for choosing the applicable law to transport legal relations, as well as methods for distributing responsibility. The author has analyzed the normative and theoretical foundations and factors that determine the choice of the appropriate conventional regulation, and, based on judicial practice, studied the mechanism for the systematic application of international transport conventions to a single contract for direct mixed (multimodal) freights. As a result of the study, the author has concluded that the system of conventional regulation provides the parties of the direct multimodal freight contract with a wide choice of means of their rights' protection, including the most economically feasible ones, and creates conflict disputes about the application of a particular convention. The author has also studied the prospects for the development of regulation of direct multimodal (multimodal) freights, considering the powers of the European Union. According to the conducted analysis, the author has proposed to use the system of conventional regulation, considering its adaptation and codification to the current conditions for the goods' transportation in direct mixed (multimodal) mode in the Russian Federation.

Keywords: goods' transportation in direct mixed (multimodal) mode; direct mixed (multimodal) freight contract; system of conventional regulation; responsibility; international transport conventions.

Согласно прогнозам Министерства цифровой инфраструктуры и транспорта Германии (*Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr*) (далее — МЦИТ) к 2030 г. на немецком, а также европейском рынках ожидается значительное увеличение спроса на услуги по транспортному сопровождению грузов. Заинтересованность потребителей в таких услугах возрастет на 38% по сравнению со спросом на аналогичные услуги в 2010 г. [https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Gueterverkehr-Logistik/Multimodaler-Gueterverkehr/multimodaler-gueterverkehr.html] В связи с этим МЦИТ в качестве приоритетных целей развития транспортной инфраструктуры Германии установило уменьшение количества барьеров для грузоперевозчиков, а также содействие объединению национальных грузоперевозчиков в единую сеть.

В свою очередь, постоянное совершенствование правового регулирования мультимодальных перевозок в рамках Европейского Союза (далее — ЕС) также обусловлено развитием транспортной индустрии, а также намерением законодателей ЕС путем законодательного урегулирования вышеназванного вида перевозок повысить их эффективность и создать транспарентный механизм применения правовых норм, в том числе упрощающих порядок распределения рисков утраты или повреждения груза, а также ответственности лиц, отвечающих за перевозку грузов.

Основными проблемами при изучении правового регулирования мультимодальных перевозок в ЕС являются вопросы терминологического определения мультимодальной перевозки, права, подлежащего к применению ко всей мультимодальной перевозке и к ее частям, а также «конвенционные конфликты» — противоречия в регулировании одного правоотношения, вызванные применением к нему нескольких конвенций, регулирующих отношения по перевозке грузов отдельными видами транспорта.

При изучении регулирования мультимодальной перевозки грузов в иностранных юрисдикциях в первую очередь необходимо определить применимый понятийный аппарат. В качестве термина, определяющего мультимодальную перевозку, в европейской доктрине принято считать определение, сформулированное в Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. Согласно ее положениям под мультимодальной перевозкой грузов понимается «перевозка грузов как минимум двумя разными видами транспорта на основе договора смешанной (в значении мультимодальной) перевозки груза из определенного места в одной стране, где товары поступают в ведение оператора смешанной (в значении мультимодальной) перевозки, до конкретного места доставки, определенного в другой стране».

Договором смешанной (в значении мультимодальной) перевозки является соглашение, согласно которому оператор смешанной (в значении мультимодальной) перевозки берет на себя обязательство произвести международную смешанную (в значении мультимодальную) перевозку. Однако необходимо дополнительно отметить, поскольку Конвенция фактически не вступила в силу, отсутствует согласие в отношении использования единообразного понятийного аппарата, касающегося мультимодальной перевозки грузов. Следствие данной неопределенности представляет собой трудности в установлении материального права, применимого к сторонам договора смешанной перевозки груза. В связи с этим применение конкретных материально-правовых норм к отношениям мультимодальной перевозки грузов зависит от различных факторов, включающих виды используемого транспорта, виды выпущенных на груз транспортных документов, в случае возникновения споров мнение суда в

отношении объема применения международных конвенций к правоотношениям сторон.

Развитие системы распределения ответственности связано со становлением прецедентного транспортного права, в котором ответственность мультимодального перевозчика определялась в соответствии с международными или национальными правилами об ответственности перевозчика, применимыми к конкретной стадии перевозки и виду транспорта, перевозящего груз, в процессе транспортировки которого произошли его порча, повреждение либо утрата [2, p. 22].

Преимуществом системы распределения ответственности является отсутствие необходимости в принятии единого международного договора, поскольку регулирование отношений мультимодальной перевозки грузов материально-правовыми режимами, применимыми в соответствии с транспортными конвенциями и функционирующими в рамках данной системы, осуществляется путем применения определенных транспортных конвенций в соответствующей части договора мультимодальной перевозки, являющейся предметом регулирования конвенции.

Основной характерной особенностью применения данных конвенций к мультимодальной перевозке является сфера применения их правил. Они в первую очередь применяются к договору мультимодальной перевозки, а не к порядку определения статуса перевозчика, осуществления действий, необходимых для перевозки груза или составления транспортных документов. Данный подход в правовой доктрине принято именовать контрактным.

Дополнительно необходимо отметить, что европейские транспортные конвенции (под ними понимаются международные транспортные конвенции, которые стороны считают применимыми к мультимодальной перевозке грузов) непосредственно регламентируют отдельные специализированные виды перевозок груза отдельными типами транспорта (автомобильный, морской, железнодорожный и пр.). Вместе с тем при применении транспортных конвенций к договору мультимодальной перевозки необходимо учитывать их возможное противоречие друг другу. В связи с этим в юридической практике для объяснения применения различных конвенций к договору мультимодальной перевозки принято использовать принцип «контрактного плюрализма».

Согласно данному принципу договор мультимодальной перевозки содержит неопределенное и неограниченное количество транспортных договоров различного вида, к каждому из которых применяется различный режим ответственности перевозчика в соответствии с соответствующей конвенцией, тем самым представляя возможным регулирование ими конкретного договора, а именно стадий перевозки груза соответствующим типом транспорта [3].

Недостаток системы распределения ответственности состоит в том, что при невозможности материально-правового определения того, выполняется ли соответствующий этап перевозки отдельным типом транспорта, а соответственно предполагается ли существование отдельного транспортного договора, включенного в мультимодальный договор, затруднено применение отдельной транспортной конвенции, регулирующей перевозку соответствующим видом транспорта.

Успешный пример функционирования системы распределения ответственности возможно рассмотреть на примере Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1978 г. Согласно ст. 1 КДПГ она применяется к договорам возмездной международной перевозки грузов по дороге, когда место отправки и место доставки груза, определенные в контракте, расположены в двух различных странах, из которых хотя бы одна сторона является стороной Конвенции, вне зависимости от места расположения и национальности сторон договора.

В правовой доктрине и практике существует несколько взглядов относительно применения КДПГ к мультимодальным договорам:

1) КДПГ применяется ко всем дорожным отрезкам пути договора мультимодальной перевозки, даже если они являются внутригосударственными;

2) КДПГ применяется только к трансграничным отрезкам автомобильного пути договора мультимодальной перевозки;

3) КДПГ не применяется к договорам мультимодальной перевозки, поскольку такой договор не является в соответствии с целями ст. 1 КДПГ договором перевозки грузов наземным автомобильным транспортом.

В соответствии с первым подходом КДПГ считается применимой к договору мультимодальной перевозки, если вся перевозка грузов является международной. Однако в таком случае применение КДПГ к внутригосударственной части мультимодальной перевозки груза создает риск ограничения возможности мультимодального перевозчика на предъявление исковых, в том числе регрессных, требований, поскольку в соответствии с национальными правовыми нормами каждой отдельной страны ответственность за утрату, повреждение или недостачу груза может быть ограничена, тем самым лишая истца без возможности взыскать полную компенсацию согласно положениям КДПГ.

Наиболее часто используемый подход к применению КДПГ — правило о том, что она используется в качестве применимого права только к трансграничным перевозкам, осуществляемым в рамках договора мультимодальной перевозки. Согласно данной позиции факт принятия грузов в договоре мультимодальной перевозки к транспортировке автомобильным транспортом является определяющим для применения КДПГ к правоотношениям, в том числе даже если утрата груза произошла на ином виде транспорта.

Соответствующим подходом руководствовался апелляционный суд Англии в деле *Quantum v Plane Trucking* (2002). Как следует из материалов дела, между *Quantum* и перевозчиком *Air France* заключен контракт на перевозку груза из Сингапура в Дублин. В авиационном коносаменте, выпущенном компанией *Air France*, были четко определены два вида транспорта в качестве транспорта для перевозки. Соответственно, заключенный договор считается договором мультимодальной перевозки грузов. Прибыв в пункт перегруза Париж — аэропорт Шарль-де-Голль, груз не был перегружен на автомобильный транспорт для доставки в Дублин в связи с кражей работниками третьей транспортной организации, привлеченной *Air France*. Основной вопрос, разрешаемый судьями в деле, состоял в том, выполнялась ли и могла ли выполняться перевозка грузов автомобильным транспортом в соответствии с договором автомобильной перевозки груза? В таком случае это позволит применить ст. 29 КДПГ и взыскать с *Air France* вызванные кражей убытки в полном размере без ограничений, предусмотренных Варшавской конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г.

Для разрешения данного вопроса судьями апелляционной инстанции было определено четыре случая, возможного осуществления международной перевозка грузов автомобильным транспортом согласно подразумеваемым условиям авиационного коносамента:

1) перевозчик мог, безусловно, обязаться выполнить дорожную перевозку груза;

2) перевозчик мог, безусловно, обязаться осуществить условие, предусмотренное п. 1, но оставил для себя безусловную или ограниченную возможность выбрать иные способы доставки по всему или части пути;

3) перевозчиком не были определены способы транспортировки товара, в связи с чем он свободен в выборе конкретного способа перевозки, хотя бы одним из которых является перевозка автодорожным транспортом;

4) перевозчик мог взять на себя обязательство по перевозке другими видами транспорта, но сохранил за собой безусловное или ограниченное право осуществить перевозку автомобильным транспортом.

Рассматривая вышеназванные случаи, судьи при рассмотрении дела пришли к выводу, что большинство договоров грузоперевозки содержат возможность для осуществления альтернативных транспортных способов доставки товара, если в договоре четко не выражен запрет. В связи с этим в практике чаще применимы последние три случая из представленных выше, поэтому даже только подразумеваемое включение дополнительно способа доставки груза автомобильным транспортом в договор мультимодальной перевозку допускает применение КДПГ.

Кроме того, судьи, решая вопрос о том, может ли быть содержащийся в деле договор и выпущенный авиационный коносамент договором перевозки грузов как автомобильным транспортом, так и другими видами

транспорта, пришли к выводу что договор перевозки груза автомобильным транспортом может в том числе включать в себя договор, позволяющий осуществить перевозку автомобильным транспортом на одном отрезке пути и иным транспортом на другом. В свою очередь КДПГ применима, пока сам отрезок перевозки является трансграничным [https://archive.onlinedmc.co.uk/quantum_v__air_france_cofa.htm].

В приведенном деле продемонстрирован пример успешного использования системы распределения ответственности, распространенной в ЕС, к договорам мультимодальной перевозки грузов. Такая система в полной мере способствует защите прав и законных интересов лица, права которого нарушены при осуществлении мультимодальной перевозки.

Однако органами ЕС на протяжении длительного времени осуществляются попытки урегулирования договора мультимодальной перевозки. Рассматривая регулирование мультимодальных перевозок в ЕС, стоит обратить внимание, что его необходимость возникла еще в начале 1990-х гг., что отмечалось в информационном докладе «Будущее развитие транспортной политики содружества» [https://openlibrary.org/books/OL1191241M/The_Future_development_of_the_common_transport_policy]. Намерение урегулировать мультимодальную перевозку грузов также отмечалось в докладе ЮНКТАД «Договоры о международной морской перевозке грузов и мультимодальной перевозке», выпущенном в 2022 г. [https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2022d1_en.pdf].

На сегодняшний момент в ЕС по-прежнему незначительное количество стран обладают собственным правовым регулированием сферы мультимодальных перевозок груза. ЕС, кроме того, что является членом Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок и Конвенции о международных железнодорожных перевозках, пока еще не издал на национальном уровне какого-либо акта, регулирующего данную сферу транспортной деятельности.

В правовой доктрине специалистами по транспортному праву в качестве возможных решений регулирования мультимодальных перевозок груза на уровне ЕС предложено имплементировать Конвенцию ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов («Роттердамские правила») 2008 г. или гармонизировать существующую систему распределения ответственности путем внесения соответствующих изменений в существующие транспортные конвенции [1].

Однако принятие соответствующих решений было бы поспешным в связи с тем, что в частности сами Роттердамские правила еще не ратифицированы всеми государствами — членами ЕС. При этом ЕС обладает возможностью стимулировать государства присоединяться к

конвенциям, в том числе Роттердамским правилам, либо самостоятельно стать интеграционным объединением — участником Конвенции.

Основной неопределенностью в таком случае является установление того, имеет ли ЕС право заключать международные договоры, в случае если предмет договора относится к совместной компетенции государств — членов ЕС и ЕС.

В целях проверки гипотезы о наличии у ЕС «подразумеваемых полномочий» на регулирование мультимодального транспорта требуется обратиться к прецедентам Суда ЕС.

В деле по вопросу разработки Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, связанному с переговорами о заключении соглашения, по мнению Европейской комиссии (далее — ЕК), ЕС должен был самостоятельно продолжить переговоры, в то время как Совет ЕС решил, что переговоры о разработке соглашения должны продолжаться осуществляться государствами — участниками ЕС с учетом измененной общей позицией. Совет оспаривал недопустимость действий Комиссии ЕС согласно ст. 173 Договора об учреждении Европейского Союза (далее — Договор).

При разрешении спора о том, какой юридический эффект будет иметь осуществление совместного объединенного суверенитета ЕС или признание скоординированного осуществления государствами — членами ЕС своего суверенитета, Суд ЕС исходил из того, какой государственный субъект имел право на заключение международного договора.

Комиссия ЕС настаивала на расширительном толковании ст. 91(1)(d) Договора, в то время как совет требовал рассматривать ограничительное толкование и учитывать необходимость специального дословного выражения полномочий.

Суд ЕС, вынося решение, обратил внимание, что согласно ст. 47 Договора Союз обладает самостоятельной юридической правоспособностью, что дает ему право заключать соглашения. Судом ЕС также было указано, что при разрешении спора о том, имеет ли ЕС право на заключение конкретных соглашений, необходимы не только специальные положения Договора, но и то, что такое полномочие у ЕС может возникать из мер и актов Союза, принятых по данному вопросу. Суд также согласился с аргументом комиссии о расширительном толковании ст. 91 Договора, а также указал на ст. 3 решения 543/69, которое дает ЕС право вступать в международные договоры в пределах сферы действия соглашения.

Таким образом, в ЕС признано наличие у союзных органов полномочий по регулированию мультимодальной перевозки грузов как путем принятия самостоятельного акта, регулирующего такой тип перевозки, так и присоединения к конвенциям. В то же время Комиссией ЕС утверждается необходимость создания единообразного регулирования мультимодальных перевозок [https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/].

При этом существующая система регулирования мультимодальных перевозок исчерпывающим образом функционирует в рамках системы распределения ответственности мультимодальной перевозки.

Литература

1. Bevan, M. Multimodal Transport Reform and the European Union: a Minimalist Aproach / M. Bevan // VUWLRP. — 2013. — 46/129.
2. Marian, Hoeks. Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods / Hoeks Marian / 1st, Kluwer Law International. — The Hague, 2010.
3. Ulfbeck, V. Multimodal Transports in the United States and Europe / V. Ulfbeck // Global or Regional Liability. — 2009—2010. — Rules 34. — Mar. — 37.

References

1. Bevan, M. Multimodal Transport Reform and the European Union: a Minimalist Aproach / M. Bevan // VUWLRP. – 2013. – 46/129.
2. Marian, Hoeks. Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods / Hoeks Marian / 1st, Kluwer Law International. – The Hague, 2010.
3. Ulfbeck, V. Multimodal Transports in the United States and Europe / V. Ulfbeck // Global or Regional Liability. – 2009–2010. – Rules 34. – Mar. – 37.