

УДК/UDC 341

## Проблемы правового регулирования международных мультимодальных перевозок

Ермоленко Александра Сергеевна  
студентка юридического факультета  
Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина  
г. Краснодар, Россия  
e-mail: ermolencko.aleksa@yandex.ru

### Аннотация

В данной статье автором рассматриваются вопросы правового регулирования международных мультимодальных перевозок как достаточно распространенного вида перевозок в настоящее время. Исследуются существующие на данный момент дискуссионные точки зрения относительно определения мультимодальных перевозок, отнесения их к смешанным или комбинированным и их места в системе международных перевозок. Также анализируются наиболее часто применяемые международные договоры и соглашения, с помощью которых подробно регулируются актуальные вопросы мультимодальных перевозок.

**Ключевые слова:** международные перевозки, мультимодальные перевозки, смешанные перевозки, правовое регулирование, договор.

## Problems of legislation of international multimodal transportation

Ermolenko Aleksandra Sergeyevna  
student of the Faculty of Law  
Kuban State Agrarian University  
Krasnodar, Russia  
e-mail: ermolencko.aleksa@yandex.ru

### Abstract

In this article, the author considers the issues of legal regulation of international multimodal transportation as a fairly common type of transportation at the present time.

Let us study the currently existing controversial points of view regarding the definition of multimodal transport, their attribution by various authors to multimodal and combined transport and the place of multimodal transport in the international transport system. We will also designate the most frequently applied international treaties and agreements, with the help of which topical issues of multimodal transportation are regulated in detail.

**Key words:** international transport, multimodal transport, multimodal transport, legal regulation, contract.

Актуальность обозначенной темы подтверждается некоторыми статистическими данными, например, только на автомобильном транспорте в 2019 г. из Европейского союза в Российскую Федерацию перевезено 10 610 тыс. тн грузов – на 1,2% больше, чем в 2018 г. [1]. На сегодняшний момент международные перевозки представляют собой достаточно сложный вид услуг, поскольку существует немало специфических моментов при их регулировании на практике. Сложность также заключается в том, что международные перевозки осуществляются на территории нескольких государств, а не одного, соответственно, существует необходимость учитывать особенности правового регулирования транспортных правоотношений на территории каждого из них. Как указывает Л. Ф. Нетишинская, свобода воли лица - возможность выбора того или иного поведения в рамках закона [2, с. 111]. А как же быть с единым регулированием мультимодальных перевозок?

Приведем мнение Е. Н. Гаврюшкова: «Сама по себе система мультимодальных перевозок, являясь прогрессивной логистической технологией, как таковая не имеет ни четкого и последовательного научного и правового обоснования в нашей стране, ни широкого и всестороннего ее практического применения. Это ставит все стороны процесса международной перевозки в условия неопределенности, возрастания рисков, удорожания рынка транспортных услуг и непрогнозируемых, порой неоправданно высоких финансовых потерь» [3].

Под международной мультимодальной перевозкой, по мнению ряда авторов (в частности, Э. Л. Лимонова [4, с. 55]), понимается такая перевозка, которая

- предполагает использование нескольких видов транспорта;
- предполагает, что ответственность за реализацию несет один перевозчик;
- осуществляется при сопровождении одного транспортного документа.

Законодательного закрепления данное понятие на сегодняшний день не имеет. Также в научных трудах можно увидеть и высказывания относительно того, что даже при использовании одного вида транспортного средства все равно можно такую перевозку считать интермодальной [5], т. е. мы наблюдаем наличие некоторых противоречий.

Однако мультимодальная перевозка - это не единственное наименование данного вида перевозки. Ученые до сих пор не пришли к единому мнению относительно ее обозначения. Так, можно встретить и следующие определения: комбинированная, смешанная, интермодальная. Ряд авторов считают, что мультимодальная перевозка и смешанная перевозка - одно и то же.

Например, А. Б. Милевская пишет: «В зарубежной практике смешанные перевозки получили название «комбинированные» или, другими словами, «мультимодальные». Хотя понятия на первый взгляд кажутся отличными друг от друга, тем не менее значение имеют совершенно одинаковое» [6].

Возникает вопрос: каждое из этих наименований имеет свои особенности или они тождественны? На наш взгляд, необходимо разобраться в данных понятиях на законодательном уровне и четко их различать, поскольку в правовом регулировании может возникнуть некоторая путаница.

Так, например, можно отметить следующие характерные черты для ранее указанных видов перевозок.

Смешанная перевозка предполагает использование нескольких видов транспорта. Вот что указывает А. С. Касаткина: «Смешанная перевозка делает акцент на транспорт — количество его используемых видов, не позволяя установить, что понимается под “смешанностью”» [7].

Комбинированная перевозка подразумевает под собой перевозку нескольких видов грузов, т. е. сама суть перевозки в названии не отражается.

Интермодальная перевозка предполагает особый способ размещения груза на транспортных средствах, когда грузом выступает опломбированная интермодальная грузовая единица.

Все же мы более склонны полагать, что мультимодальная перевозка и смешанная перевозка соотносятся друг с другом как часть и целое. Т. е. можно сказать, что на данном этапе термин «мультимодальная перевозка» скорее используется как некое пространное определение, не имеет законодательного закрепления, что и становится причиной появления некоторых проблем при реализации таких международных перевозок.

Обратившись к положениям российского законодательства, отметим тот факт, что на сегодняшний день фиксирование в правовых нормах рассматриваемого нами вида перевозки не осуществлено, что, на наш взгляд, несколько затрудняет регулирование некоторых возникающих при осуществлении перевозок вопросов, например вопросов ответственности.

В качестве отличительного признака международной перевозки грузов от внутренней перевозки выступает наличие иностранного элемента, поэтому именно это и является отправной точкой для принятия государствами межгосударственных соглашений. При их отсутствии участники таких отношений могут применять нормы национального законодательства того государства, где исполняется обязательство.

Итак, чтобы немного внести ясность относительно правового регулирования международных мультимодальных перевозок, обратимся к нормативной базе, а именно к международно-правовым источникам. Так, считается, что впервые вопрос о мультимодальных перевозках поднимал-

ся в рамках Стокгольмской конференции Международной торговой палаты в 1927 г., а во второй половине XIX в. были разработаны Токийские правила и правила разработки документов для осуществления данного вида перевозок [8].

Наиболее полно урегулировать такие перевозки можно было бы на основании разработанной в 1980 г. Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов (UN Convention on International Multimodal Transport of Goods) [9], однако до настоящего времени данный правовой источник не вступил в силу, т. е. его применение на практике невозможно. Официальный перевод термина «международная смешанная перевозка» — International Multimodal Transport, что опять возвращает нас к вопросу о соотношении понятий мультимодальной и смешанной перевозки.

В 1995 г. были приняты Правила ЮНКТАД/МТП-95 (UNCTAD/ICC Rules 95) [10], которые на данный момент применяются при регулировании соответствующей перевозки, но только в том случае, если при заключении договора сторонами применение данных правил было указано в самом договоре.

Некоторые авторы также указывают на Роттердамские правила (Конвенцию ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов), которые они относят к регулятору вопросов ответственности при осуществлении мультимодальной перевозки, «используя единую систему ответственности, предусмотренную в данных правилах» [11]. Некоторые положения этого документа подразумевают регулирование перевозок груза «от двери до двери», следовательно, можно предполагать их мультимодальный характер. Но также этими правилами не урегулирован полностью вопрос об ответственности перевозчика на всей протяженности пути при осуществлении международной мультимодальной перевозки.

Есть еще один весьма интересный документ, именуемый «Терминология комбинированных перевозок» (Terminology on Combined Transport), содержание которого представляет собой перечисление тер-

минов, которые применяются при реализации перевозок. Этот документ был переведен на четыре языка в целях внедрения единой терминологической базы в документы на уровне различных государств. Его содержание включает определение следующих терминов:

1. Мультимодальная перевозка (Multimodal Transport) — перевозка грузов при использовании двух и более видов транспорта.
2. Интермодальная перевозка (Intermodal Transport) — последовательная перевозка грузов двумя и более видами транспорта в одной и той же грузовой единице (loading unit) или автотранспортном средстве (road vehicle) без перегрузки самого груза при смене вида транспорта.
3. Комбинированная перевозка (Combined Transport) — такая интермодальная перевозка, когда наибольшая часть рейса осуществляется с помощью железнодорожного, внутреннего водного или морского транспорта, а отрезок пути, на котором используется автомобиль, очень короткий [12].

На основе вышеизложенного можно прийти к выводу, что термин «мультимодальная перевозка» раскрыт неполно, нет указания на другие существенные признаки данного вида перевозок. Соотношение обозначенных понятий следующее: «мультимодальная перевозка» выступает в качестве общего (родового) понятия, а «интермодальная перевозка» является видовым. Наиболее узким по смыслу можно считать понятие «комбинированная перевозка», которая является разновидностью интермодальной.

Подводя итог, следует сказать, что мультимодальные перевозки являются достаточно распространенным видом перевозок [13]. Наиболее эффективное функционирование мультимодальных перевозок возможно, если указанные вопросы будут иметь актуальное правовое регулирование и имеющиеся при реализации международных перевозок барьеры будут устранены. А это, на наш взгляд, необходимо, поскольку именно такой вид перевозок позволяет доставить груз достаточно быстро и не тратить время на работу с несколькими операторами. Также целесооб-

разным будет присоединение России к глобальной транспортной инфраструктуре.

### Список литературы

1. Статистика рынка автомобильных грузоперевозок ЕС–РФ в 2018/19 гг. // Eurostat. URL: <http://eurostat.com/news/507/> (дата обращения: 15.10.2020).
2. Нетишинская Л. Ф. Интерес как предпосылка возникновения договорных обязательств // Журнал российского права. № 6 (114). 2006. С. 108-112.
3. Гаврюшков Е. Н. Методические основы выработки управленческих решений при управлении процессом организации мультимодальных перевозок грузов: автореф. дисс. . . . канд. техн. наук. Владивосток. 2006. 228 с.
4. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб., 2001. 379 с.
5. Землянский П. Л. Сущность и классификация смешанных перевозок (окончание) // Транспортное право. 2004. № 3. С. 25-30.
6. Милевская А. Д. Документационное обеспечение мультимодальных перевозок. Томск. 2018. 137 с.
7. Касаткина А. С. Особенности правового регулирования международных мультимодальных перевозок // Законодательство и экономика. 2014. № 2. С. 140–142.
8. Смешанные перевозки как разновидность международных перевозок грузов и международное право // Альфатранс. URL: <http://oao-alfatrans.ru/cmeshannyye-perevozki-kak-raznovidnost-mezhdunarodnyh-perevozok-gruzov-i-mezhdunarodnoe-pravo/> (дата обращения: 13.11.2020).
9. Конференция Организации Объединенных Наций по Конвенции о международных смешанных перевозках // Организация Объединенных Наций. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/goods.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/goods.pdf) (дата обращения 13.11.2020).
10. Правила ЮНКТАД/МТП-95 («UNCTAD/ICC Rules 95») // ЮНКТАД. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117\\_corr.1\\_ru.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_ru.pdf) (дата обращения: 13.11.2020).
11. Галимова А., Дорджиева О. Международно-правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов // Океанский менеджмент. 2018. № 1 (2). С. 16–27.
12. Терминология комбинированных перевозок (Terminology on Combined Transport). // United Nations Economic Commission for Europe. URL: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/wp24-00-1r.pdf> (дата обращения: 16.10.2020).

13. Пучинкин Д. А., Кудрявцева Л. В. Ответственность перевозчика по договору международной морской перевозки груза // В сборнике: Научное обеспечение агропромышленного комплекса. Сборник статей по материалам 75-й научно-практической конференции студентов по итогам НИР за 2019 год. Отв. за вып. А. Г. Коцаев. 2020. С. 1300–1302.

### References

1. Statistics of the EU-RF road freight market in 2018/19. // Eurostat. URL: <http://eurostat.com/news/507/> (access date: October 15, 2020).
2. Netishinskaya L. F. Interest as a prerequisite for the emergence of contractual obligations // Journal of Russian Law. - No. 6 (114). 2006. Pp. 108-112.
3. Gavryushkov E. N. Methodological foundations for the development of management decisions in managing the process of organizing multimodal transportation of goods. Author's abstract. Ph.D. thesis Vladivostok. 2006. 228 p.
4. Limonov E. L. Foreign trade operations of sea transport and multimodal transportation. SPb., 2001. 379 p.
5. Zemlyansky, P.L. The essence and classification of multimodal transport (end) / P.L. Zemlyansky // Transport Law. 2004. No. 3. Pp. 25-30.
6. Milevskaya A. D. Documentation support for multimodal transportation. Tomsk. 2018. 137 p.
7. Kasatkina A. S. Features of legal regulation of international multimodal transportation // Legislation and Economics. 2014. No. 2. Pp. 140-142.
8. Mixed transport as a kind of international cargo transportation and international law // Alfatrans. URL: <http://oao-alfatrans.ru/cmeshannye-perevozki-kak-raznovidnost-mezhdunarodnyh-perevozok-gruzov-i-mezhdunarodnoe-pravo/> (access date: November 13, 2020).
9. United Nations Conference on the International Multimodal Transport Convention // United Nations Organization. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/goods.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/goods.pdf) (access date: November 13, 2020).
10. Rules UNCTAD / ICC-95 ("UNCTAD / ICC Rules 95") // UNCTAD. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117\\_corr.1\\_ru.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_ru.pdf) / (access date: November 13, 2020).
11. Galimova A., Dordzhieva O. International legal regulation of multimodal transportation of goods // Ocean management. 2018. No. 1 (2). Pp. 16-27.
12. Terminology on combined transport. // United Nations Economic Commission for Europe. URL: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/wp24-00-1r.pdf> / (access date: October 16, 2020).



13. Puchinkin D. A., Kudryavtseva L. V. Liability of the carrier under the contract for the international carriage of goods by sea // In the collection: Scientific support of the agro-industrial complex. Collection of articles based on the materials of the 75th scientific and practical conference of students on the results of research work for 2019. Resp. for the release of A. G. Koshaev. 2020. Pp. 1300-1302.