

УДК 656.7:658

ЭЛЕМЕНТЫ ЕДИНОГО ПРАВОВОГО РЕЖИМА МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Растегаева Е.В., Глинский В.А.

*Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации, г. Санкт-Петербург,
e-mail: Ulita-Aron@mail.ru*

Мультимодальная перевозка – это вид международной смешанной перевозки, при которой лицо, ее организующее – оператор смешанной перевозки (ОСП), несет за нее ответственность на всем пути следования – независимо от числа участвующих видов транспорта. ОСП оформляет единый перевозочный документ – договор смешанной перевозки (ДСП), независимо от своей фактической роли в транспортном процессе [1].

С целью дальнейшей разработки единого правового режима мультимодальных перевозок международные транспортные организации пошли по пути отработки законов на отдельных видах транспорта, затрагивая постепенно вопросы их взаимодействия. В результате начала интеграционной деятельности было заключено значительное количество международных соглашений по отдельным видам транспорта, двух- или многосторонние договоры. Созданы судебная и арбитражная практика, торговые обычаи (таблица 1). Не менее важными являются документы, выпускаемые с 1936 года Международной торговой палатой: «Инкотермс» и UCP 600.

Основным международным договором в области правового регулирования международных мультимодальных перевозок выступает Женевская конвенция ООН 1980 года «О международных мультимодальных перевозках грузов». Предел ответственности ОСП ограничивается суммой, не превышающей 920 расчетных единиц – СПЗ за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 СПЗ за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

Таблица 1. Транспортные конвенции, регулирующие отдельные виды транспорта

Вид транспорта	Название конвенции	Краткое значение
Морской	Брюссельская конвенция «Об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г.» (с изм. и доп. от 1968 г.); Конвенция ООН «О морской международной перевозке грузов» 1978 г. (Гамбургские правила).	унификации ответственности морского перевозчика по коносаменту; организация и технологию международных перевозок; введение денежных единиц SDR
Железнодорожный	Бернская конвенция «О международных ж/д перевозках грузов» (посл. ред. 1985 г. – КОТИФ) и Соглашение «О международном железнодорожном грузовом сообщении» (СМГС) (посл. ред. 1998 г.).	введение специальной формы накладной для оформления смешанной перевозки груза; установлены общие правила международных перевозок грузов и пассажиров
Автомобильный	Женевская конвенция 1975 г. «О договоре международной дорожной перевозки груза» КДПГ(CMR)	накладная КДПГ, подтверждает заключенный договор на перевозку; определяет ответственность перевозчика, сроки и иски; применение книжки МДП для упрощения процедуры оформления грузов при пересечении им границ.
Воздушный	Варшавская конвенция «О международных воздушных перевозках» 1929 г. (с изм. 1955 г.).	регулирование международной воздушной перевозки
Смешанные перевозки	Женевская конвенция ООН 1980 г. «О международных мультимодальных перевозках грузов»; правила UCP-600 и термины «Инкотермс» ЮНКТАД, являющиеся факультативными нормами.	упрощение процедуры оформления грузов при пересечении границ, благодаря признанным всеми государствами таможенным документом (книжкой МДП или Carnet TIR)

Конвенция содержит: правовой статус ОСП; понятие «презумпция вины оператора» (ОСП принимает на себя все риски,

включая и действия привлекаемых третьих лиц); необходимость для ОСП котировки сквозной ставки тарифа [2].

Отсутствие более детальных международных нормативно-правовых документов, регулирующих экспедиторскую деятельность в смешанном сообщении, не случайно. Во-первых, сфера деятельности, права и обязанности экспедиторов очень разнообразны, во-вторых, товар после пересечения национальной границы подпадает под действие иностранного закона и входит в другое правовое поле, в-третьих, в большинстве случаев не удастся унифицировать законы и согласовать единые правила перемещения товаров [3,4].

Выводы. В настоящее время сложились объективные экономические предпосылки для формирования единого правового режима мультимодальных перевозок. В статье представлены основные документы, формирующие элементы правового режима при мультимодальном сообщении. Указаны международные транспортные организации и объединения, являющиеся источниками мультимодализма. Проведен анализ и структурирование документов международного права по отдельным видам транспорта для выявления причин, тормозящих внедрение теории единства в практику смешанных перевозок.

Список использованных источников

1. *Крыжановский Г.А.* Международный экспедитор: Учебное пособие / Г.А. Крыжановский, А.А. Кондратьев, В.А. Глинский, В.Е. Шведов, Е.В. Конилова. – СПб.: Партнер ВЭД, 2002. – 364 с.
2. *Глинский В.А.* Консолидация груза в терминальной сети грузовых агентов при интермодальной доставке / В.А. Глинский, П.В. Бутрина // Вестник СПбГУ ГА. – 2014. – С. 133-136.
3. *Галимова А.* Международно-правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов / А. Галимова, О. Дорджиева // Океанский менеджмент. – 2018. – С. 16-27.
4. *Палагин Ю.И.* Интермодальные транспортно-логистические процессы: Экспедирование, технологии, оптимизация / Ю.И. Палагин, В.А. Глинский, А.И. Мочалов. – СПб.: Политехника. 2019. – 367 с.