

СПЕЦИФИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Е. Б. Леанович¹⁾, С. А. Кирилюк²⁾

¹⁾ *Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, Минск, Беларусь, leanovich@bsu.by*

²⁾ *Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, Минск, Беларусь, Kirilyuk9545@gmail.com*

Настоящая статья посвящена рассмотрению современных тенденций в области правового регулирования международных смешанных перевозок. Авторы раскрывают специфику источников материального и коллизионного права в данной области. Представлен анализ модернизации правил в условия развития логистики комбинированных международных перевозок. На основе сравнительно-правового метода исследования сформулированы выводы о возможных изменениях белорусского законодательства о международном частном праве.

Ключевые слова: международное частное право; международное транспортное право; международные перевозки; смешанные перевозки; комбинированные перевозки; договор смешанной перевозки; оператор смешанной перевозки; экспедитор.

THE SPECIFICITY OF THE DEVELOPMENT OF LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL MULTIMODAL CARGO TRANSPORTATION

E. Leanovich^{a)}, S. Kirilyuk^{b)}

^{a)} *Belarusian State University,
Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, leanovich@bsu.by*

^{b)} *Belarusian State University,
Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, kirilyuk9545@gmail.com*

This article is devoted to the consideration of modern trends in the field of legal regulation of international combined transportation. The authors reveal the specifics of the sources of substantive and conflict of laws in this area. An analysis of the modernization of the rules in the context of the development of the logistics of combined international transport is presented. On the basis of the comparative legal method of research, conclusions are formulated about possible changes in the Belarusian legislation on private international law.

Keywords: international private law; international transport law; international shipping; multimodal carriage; combined transportation; multimodal transport agreement; multimodal transport operator; freight forwarder.

Международные перевозки, на которые оказывают влияние ряд факторов, такие как географические условия, а также стремление к совершенствованию международной коммерческой операции, привели к тому, что для осуществления таких перевозок, требуются несколько видов транспорта. Для того, чтобы классифицировать такие перевозки, было введено понятие международных смешанных перевозок. Используются также термины «мультимодальные», «комбинированные» перевозки. Грузовладельцы, перевозчики и другие задействованные лица стремятся организовать процесс таким образом, чтобы максимально снизить издержки и риски перевозки, унифицировать ее условия. Правовое регулирование международных перевозок довольно активно развивается. В силу множественности состава источников выделяется международное транспортное право, которое включает международные конвенции и источники *lex mercatoria*, которые с ходом времени все более детально регламентируют отдельные виды перевозок. В материальных нормах получают отражения новые технологические и логистические приемы оптимизации международных перевозок. Достаточно высок уровень международной материально-правовой унификации. Между тем, национальное право продолжает играть важную регулятивную роль. Соответственно, коллизионный вопрос нередко возникает в отношениях международной перевозки.

Смешанные перевозки являются наиболее сложным объектом правового регулирования в международном частном праве, поскольку договорное оформление отношений сторон может быть реализовано посредством различных схем: отдельные договоры с несколькими перевозчиками; договор с экспедитором; договор особого рода с лицом, который отвечает за весь процесс перевозки и выступает как единый перевозчик перед грузоотправителем.

Цель настоящей статьи состоит в том, чтобы определить специфику правового регулирования международных смешанных перевозок грузов как отдельного вида частноправовых отношений с иностранным элементом.

В современном международном частном праве смешанные перевозки получают все большую регламентацию. Актуальность проблемы для Республики Беларусь определяется как особенностями географического положения страны, так и развитием логистики перевозок с тем, чтобы снизить затраты и ускорить процесс перевозки. Заключение договора смешанной перевозки с одним лицом обеспечивает значительные преимущества. Обращение к данной модели вызвано следующими особенностями смешанной перевозки. С одной стороны, организация смешанных перевозок грузов предполагает урегулирование взаимоотношений довольно широкого круга лиц, задействованных в ее осуществлении и заинтересованных в сохранности груза и фрахта. С другой стороны, в процессе исполнения операций по международной смешанной перевозке при наличии нескольких договоров необходимо обращать внимание на множество пра-

вовых режимов, характеризующиеся коллизией материальных норм на международном и национальном уровне правового регулирования.

Первостепенным вопросом, требующим особого внимания в международных смешанных перевозках, является ответственность за груз и фрахт. Учитывая множественность международных конвенций о договорах перевозки различными видами транспорта, возникает вопрос, какие именно правила применяются, если известно, что обстоятельства повреждения или утраты груза, срыва перевозки и т. п. произошли на определенном участке перевозки и/или определенным видом транспорта.

Если лицо, организующее перевозку несколькими видами транспорта (грузовладелец, экспедитор и др.), действует на основании ряда не связанных между собой договоров перевозки, то такая перевозка является непрямым сообщением. В случае причинения ущерба грузу, необходимо находить и привлекать к ответственности отдельного перевозчика. Кодификация и намерение совершенствовать правовое регулирование международных смешанных перевозок, привели к тому, что перевозчики, экспедиторские компании, а также организации, берущие на себя функцию транспортировки грузов сформировали ряд проформ коносаментов и документов, в которых изложены стандартизированные правила. Особый интерес представляют разработки, учитывающие специальные средства и приемы погрузки, перегрузки и размещения грузов при использовании нескольких видов транспорта. В результате сформировалось довольно обширное по составу источников *lex mercatoria*. Его применение придает смешанным перевозкам характер прямого сообщения, поскольку отправление и доставка груза осуществляется по одному перевозочному документу, а выдавшее документ лицо несет ответственность за груз на всем пути следования. Кроме того, централизованное управление транспортным процессом на всем маршруте следования позволяет снизить расходы на осуществление перевозки и решить проблему прозрачности правового режима ответственности за груз и фрахт во время перегрузки.

В современном международном частном праве широкое признание получило понятие международной смешанной перевозки, характеризующейся транспортировкой грузов в международном сообщении двумя или несколькими видами транспорта на основе одного договора, заключенного между грузовладельцем и лицом, организующим такую перевозку и принимающим на себя ответственность за осуществление всей перевозки. Содействует такому пониманию отношений сторон при международных перевозках несколькими видами транспорта то, что международные смешанные перевозки специально выделяет и довольно подробно регламентирует Женевская конвенция 1980 г. о международных смешанных перевозках грузов (Женевская конвенция) [1].

Документ, регулирующий международную смешанную перевозку грузов, именуется договором смешанной перевозки, который носит двусторонний и возмездный характер, так как заключается между грузовладельцем и лицом, организующим перевозку, с последующей уплатой фрахта грузовладельцем перевозчику.

Рассмотрим классификацию транспортных документов, благодаря которым оформляется договор смешанной перевозки:

- для морских перевозок — коносамента (*bill of lading*);
- для воздушных перевозок — авиатранспортной накладной (*air waybill*);
- для автомобильных перевозок — автотранспортной накладной (*road transport document*);
- для железнодорожных перевозок — железнодорожной накладной (*rail transport document*);
- для комбинированных перевозок — документа смешанной перевозки (*multimodal transport document*).

Анализируя научные статьи, правовую литературу, а также иные документы о международном транспортном праве, складывается понимание об особенностях и специфике правового статуса и ответственности лица, которое именуется «оператором смешанной перевозки» [2, с. 498—499]. Эта сторона принимает на себя ответственность за груз и фрахт и исполняет функции единого перевозчика. Если лицо не берет на себя такие обязательства, то выступает как экспедитор и ответственность ложится на каждого конкретного перевозчика, за исключением случаев, когда налицо вина экспедитора. Вместе с тем, возвращаясь к терминологической стороне исследуемой проблемы необходимо отметить, что в национальном праве нет соответствующего единообразия. Так, формулировка статьи 84 Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь отсылает только к договору транспортной экспедиции в случае смешанной перевозки [3]. Вместе с тем, статья 742 Гражданского кодекса Республики Беларусь упоминает про смешанную перевозку, которая осуществляется по единому транспортному документу и является прямой смешанной перевозкой [4]. При возникновении коллизионного вопроса потребуются решить проблему квалификации и определить специфику отношений и правовых понятий в смешанной перевозке, в частности путем обращения к статье 1094 Гражданского кодекса Республики Беларусь.

Женевская конвенция, не вступившая в силу, между тем содержит достаточно системный и подробный вариант правового регулирования специального вида договора при использовании нескольких вида транспорта и может быть выбрана сторонами в качестве применимого права. Республике Беларусь целесообразно участвовать в данной конвенции, поскольку она соответствует прогрессивному развитию логистики международных перевозок, включающих морской транспорт, что актуально для страны, не имеющей морских границ.

Важно отметить, что нормы Женевской конвенции не распространяются на внутреннее законодательство государств в сфере регулирования и осуществления контроля за операциями по смешанным перевозкам и операторами смешанной перевозки, а также данные нормы не распространяются на права государств по принятию определенных мер, направленных на консультирование операторов, грузоотправителей и экспедиторских организаций по смешанным перевозкам перед внедрением новых видов технологий и услуг.

Что касается ответственности оператора смешанной перевозки грузов, то она распространяется с момента получения им груза, до момента передачи груза грузополучателю. Оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждения или задержку в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 14 Женевской конвенции, если только оператор смешанной перевозки не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

Женевская конвенция предусматривает претензионный порядок урегулирования разногласий. Уведомление об утрате или повреждении груза должно быть сделано в письменной форме грузополучателем оператору смешанной перевозки не позднее рабочего дня, следующего за днем выдачи груза грузополучателю. Когда утрата или повреждение не являются очевидными, уведомление должно быть сделано в письменной форме в течение 6 календарных дней после дня выдачи груза грузополучателю (пп. 1—2 ст. 24 Женевской конвенции). Никакая компенсация не выплачивается за ущерб, вызванный задержкой в доставке, если уведомление в письменной форме не было сделано оператору смешанной перевозки в течение 60 календарных дней после дня выдачи груза грузополучателю (п. 5 ст. 24 Женевской конвенции).

Рассмотрим более подробно обязательства оператора смешанной перевозки, принимаемые им на основании договора смешанной перевозки грузов. Такие обязательства базируются на документах, выдаваемых оператором грузоотправителю. Как уже упоминалось ранее, обычно-правовые нормы в этой области унифицированы в стандартных условиях, которые применяются при выдаче «мультимодального транспортного коносамента», опосредующего заключение договора смешанной перевозки груза. Выдавая этот коносамент, оператор обязуется осуществить или от своего собственного имени обеспечить исполнение сквозной перевозки от места, в котором груз был принят к перевозке до места его выдачи, обозначенного в коносаменте. При этом оператор принимает на себя ответственность за доставку груза в надлежащем виде и состоянии.

Ответственность оператора за груз охватывает период времени от момента принятия оператором груза под свою ответственность до времени его выдачи. Оператор должен нести ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке, если причины, приведшие к утрате, повреждению или задержке в доставке имели место во время нахождения груза под ответственностью оператора и если оператор не докажет, что указанная потеря, ущерб или задержка в доставке произошли не по его вине или небрежности, а также не по вине или небрежности его работников или агентов.

Груз считается доставленным, когда он передан или предоставлен в распоряжение получателя или его агента в соответствии с этим коносаментом, или когда груз передан в распоряжение любого уполномоченного лица, которому груз должен быть передан в соответствии с законом, применяемым в месте сдачи или в другом месте, где оператор имеет право требовать от клиента принять доставленный ему груз.

В данном аспекте интересно отметить проблему коллизионного регулирования. Если нет оснований для применения унифицированных правил, стороны не выбрали применимое право, то спорная ситуация будет регулироваться национальным правом по отсылке коллизионной нормы.

Коллизионные нормы для договоров смешанной перевозки не получили развития. Согласно коллизионным привязкам пунктов 1.6 и 1.7 статьи 1125 Гражданского кодекса Республики Беларусь к договорным обязательствам в рамках смешанной перевозки, могут применяться закон перевозчика и закон экспедитора в зависимости от решения проблемы квалификации (ст. 1094 Гражданского кодекса Республики Беларусь). Есть также возможность воспользоваться вспомогательным правилом отыскания применимого права по наиболее тесной связи (п. 1.4) статьи 1125 Гражданского кодекса Республики Беларусь). Оператор смешанной перевозки в гораздо более высокой степени, чем перевозчик или экспедитор зависит от других лиц, которые задействованы в логистической цепочке операций. Это отражено в вопросах ограничения ответственности оператора смешанной перевозки в статье 19 Женевской конвенции, которая предусматривает, что если утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозки и подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального права предусматривает более высокий предел ответственности, чем правила Женевской конвенции (в частности по ст. 18), то предел ответственности оператора смешанной перевозки определяется в соответствии с положениями такой международной конвенции или императивной нормой национального права. Полагаем, что такой подход целесообразно отразить и при совершенствовании коллизионных норм о перевозках в Гражданском кодексе Республики Беларусь, предусмотрев в частности в статье 1125 новый пункт, предусматривающий, что если утрата или повреждение груза

произошли на определенном этапе смешанной перевозки, которая осуществляется по единому транспортному документу и является прямой смешанной перевозкой, то по вопросам ограничения ответственности за причиненный ущерб применяется право страны, где соответствующие обстоятельства имели место либо право страны, где зарегистрировано транспортное средство, поскольку сторонами не согласовано иное.

Использование нескольких видов транспорта в международном сообщении ведет к постепенному выравниванию правовых режимов перевозки, и главным образом, в отношении ответственности лица, взявшего на себя ответственность за весь процесс перевозки по сравнению с отдельными перевозчиками. Унификация материальных и коллизионных норм международного транспортного права является стратегической целью для обеспечения лучших условий для конкуренции белорусских международных перевозчиков и экспедиторов и должно получить отражение в процессе совершенствования законодательства Республики Беларусь о международном частном праве.

Библиографические ссылки

1. Женевская конвенция 1980 г. о международных смешанных перевозках грузов [Электронный ресурс] // Организация Объединенных Наций. — Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/goods.pdf. — Дата доступа: 01.09.2023.

2. Ерпылева, Н. Ю. Правовое регулирование международных комбинированных перевозок грузов, пассажиров и багажа / Н. Ю. Ерпылева, Д. М. Максимов // Междунар. право и междунар. организации. — 2013. — № 4. — С. 498—524. (<https://doi.org/10.7256/2226-6305.2013.4.10356>)

3. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь от 15 нояб. 1999 г. № 321-З : принят Палатой представителей 13 окт. 2000 г. : одобрен Советом Респ. 28 окт. 1998 г. : текст по сост. на 1 сент. 2023 г. [Электронный ресурс] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2023.

4. Гражданский кодекс Республики Беларусь от 7 дек. 1998 г. № 218-З : принят Палатой представителей 28 окт. 1998 г. : одобрен Советом Респ. 19 нояб. 1998 г. : текст по сост. на 1 сент. 2023 г. [Электронный ресурс] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2023.