

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ И МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ПРАВО

Ерпылева Н.Ю., Максимов Д.М.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ, ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА

***Аннотация.** Настоящая статья посвящена рассмотрению современных тенденций в области правового регулирования международных комбинированных перевозок грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном сообщении. Широкое развитие различных видов транспорта и задача рационализации перевозок грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении требуют выполнения перевозок между различными государствами с участием нескольких видов транспорта. Такие перевозки получили название смешанных (комбинированных). Смешанная перевозка представляет собой последовательное использование двух и более видов транспорта в международном грузовом или пассажирском сообщении, при этом различают непрямую смешанную перевозку (осуществляемую экспедитором) и прямую смешанную перевозку (осуществляемую оператором смешанной перевозки). Прямая смешанная перевозка оформляется одним (сквозным) транспортным документом, покрывающим все участвующие в ней виды транспорта. В статье с помощью сравнительно-правового метода исследования авторами проведен детальный анализ норм основного международного договора в области комбинированных перевозок грузов, которым является Женевская конвенция ЮНКТАД 1980 г. о международных смешанных перевозках грузов. Авторы последовательно рассматривают международные нормы, регулирующие основное содержание договоров перевозки грузов, а также ответственность оператора смешанной перевозки за утрату или повреждение груза, претензионный порядок урегулирования разногласий, сроки исковой давности и основания обращения к судебному или арбитражному способам разрешения споров. Впервые в настоящей статье содержится подробное исследование предлагаемого Правительством РФ проекта Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», представляющего собой инструмент национально-правового регулирования данного вида перевозок. Существенным отличием последнего от Женевской конвенции 1980 г. выступает более широкая сфера применения, охватывающая не только комбинированные перевозки грузов, но и перевозки пассажиров и багажа.*

***Ключевые слова:** международное частное право, международное транспортное право, международные перевозки, комбинированные перевозки, оператор смешанной перевозки, экспедитор, договор перевозки, статус перевозчика, ответственность перевозчика, международный договор*

***Abstract:** This article is devoted to the modern tendencies in the sphere of legal regulation of international combined transport of goods, passengers and luggage in the international traffic. Development of a wide range of transportation and the need to rationalize the transportation of goods, passengers and luggage in the international traffic require use of various types of transportation in the international transportation of goods. Such types of transportation are called combined. A combined transportation is a consecutive use of two or more types of transport in international goods or passengers transport, and they recognize indirect combined transportation (by an expeditor) and direct combined transportation (by the combined transportation operator). The direct combined transportation is registered by the single (turnaround) transportation document, covering all of the types of participating transportation vehicles. Using the comparative legal analysis, the authors provide detailed evaluation of the norms of the key international treaty in the sphere of combined transportation of goods, which is the Geneva Convention of 1980 of the UNCTAD on international combined transportation of goods. The authors provide consecutive analysis of international norms regulating the substantial elements of contracts for the*

transportation of goods, responsibility of combined transportation operator for the loss or harm to the goods, the complaint procedure for dispute settlement, the limitation period and the bases for claims in court or arbitration institution for dispute resolution. This article also contains the detailed study of the Draft of the Federal Law "On Direct Mixed (Combined) Transportation", which was provided by the Government of the Russian Federation, and which is aimed to serve as an instrument for the national legal regulation of this type of transportation. Its significant difference from the Geneva Convention of 1980 is a wider range of application, covering combined transportation of passengers and luggage in addition to combined transportation of goods.

Keywords: *international private law, international transportation law, international transportation, combined transportation, combined transportation operator, expeditors, transportation contract, status of a carrier, responsibility of a carrier, international treaty.*

Международное транспортное право как отрасль международного частного права (далее – МЧП) представляет собой комплекс правовых норм, содержащихся в национальном законодательстве, международных договорах и обычаях, которые регулируют обязательственные отношения по перевозке грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении¹. Предметом международного транспортного права выступают транспортные обязательства, осложненные иностранным элементом. Особенностью правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном сообщении является высокий удельный вес материально-правовых норм международного характера по сравнению с коллизионными нормами, а также наличие широкого комплекса норм внутригосударственного законодательства, специально сформулированных для вышеобозначенной цели.

В России нормы национального права, регулирующие транспортные обязательства, содержатся в гражданском законодательстве. В соответствии со ст. 784 второй части Гражданского кодекса РФ от 26 января 1996 г. в ред. от 23 июля 2013 г.² (далее – ГК РФ) перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный

ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его получателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной – коносамента или иного документа (ст. 785 ГК РФ). По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провоз багажа. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией (ст. 786 ГК РФ). Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта (ст. 788 ГК РФ).

В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную гражданским законодательством и соглашением сторон (ст. 793 ГК РФ). До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами или кодексами (ст. 797 ГК РФ). Таким образом, по российскому праву договор перевозки грузов, пассажиров и багажа

¹ См. об этом более подробно: *Алиев Э.А.* Проблемы развития транспортной деятельности государств в доктрине международного частного права // *Международное публичное и частное право.* 2006. № 4; *Морозов С.Ю.* Транспортное право: Учебное пособие. М., 2008.

² СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410; 2013. № 30 (ч. 1). Ст. 4084. Новая редакция второй части ГК РФ вступила в силу 01 сентября 2013 г.

имеет двусторонний, возмездный, реальный либо консенсуальный характер; ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств носит ограниченный характер; предусмотрен претензионный порядок урегулирования споров и сокращенные сроки исковой давности³.

Правовое регулирование перевозок грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном сообщении посредством норм международных договоров носит отраслевой характер, то есть зависит от применяемого для перевозки вида транспорта. Международные транспортные конвенции чрезвычайно разнообразны по своему характеру, объему и содержанию включенных в них норм, однако можно выделить, по крайней мере, три общие черты, присущие их природе:

1) международная перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании **договора перевозки**, носящего двусторонний, возмездный, реальный либо консенсуальный характер. Такой договор оформляется путем выдачи соответствующего транспортного документа:

- 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)**.

³ В.В. Витрянский справедливо полагает, что договор перевозки груза может быть квалифицирован как *реальный*, поскольку обязательства перевозчика возникают лишь в отношении такого груза, который сдан грузоотправителем и принят перевозчиком для его доставки в пункт назначения (вверенный перевозчику груз). Договор перевозки пассажира *двусторонний, возмездный*. Не вызывает сомнений также его *консенсуальный* характер: обязанность перевозчика подать подвижной состав и предоставить пассажиру место в соответствующем транспортном средстве, а также принять от него багаж возникает с момента приобретения пассажиром проездного билета (См.: Витрянский В.В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. 2001. № 1. С. 61).

2) при международных перевозках в конвенциях предусматривается **строго ограниченный предел ответственности перевозчика**, который отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, как правило, на принципе презюмируемой вины;

3) при международных перевозках предусматривается **претензионный порядок** урегулирования споров между сторонами по договору перевозки и **сокращенные сроки исковой давности**.

Международное транспортное право является одной из важнейших отраслей МЧП и представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих международные транспортные отношения, т.е. транспортные отношения, осложненные иностранным элементом. Само международное транспортное право имеет четко выраженную отраслевую структуру, в основе которой лежит использование того или иного вида транспорта, следовательно, мы можем говорить о международном частном морском праве, регулирующем международные морские перевозки грузов, пассажиров и багажа; международном частном воздушном праве, регулирующем международные авиационные перевозки; международном частном автомобильном праве, регулирующем международные автомобильные перевозки, международном частном железнодорожном праве, регулирующем международные железнодорожные перевозки и т.д.⁴

Как пишет К.В. Холопов, с экономической точки зрения транспорт (от лат. *transporto* – перемещаю) – это сфера услуг по перемещению грузов, пассажиров и багажа. Некоторые утверждают, что видов транспорта три: наземный, водный и воздушный. Другие настаивают на том, что их намного больше, называя среди прочих видов транспорта такие, как гужевой, вьючный, монорельсовый, космический, подводный, а также трубопроводный. На самом деле видов транспорта ровно столько, сколько из возможных его видов регулируется нормами международного

⁴ Необходимо подчеркнуть, что вышеназванные отрасли международного транспортного права следует четко ограничивать от смежных с ними по сути и схожих по названию отраслей международного публичного права, таких как международное морское право, международное воздушное право, международное автомобильное право, международное железнодорожное право и т.д.

права, поэтому видов транспорта шесть: морской, внутренний водный, железнодорожный, автомобильный, воздушный, интермодальный (мультимодальный). Только указанные виды транспорта имеют международную и национальную нормативную базу, позволяющую регламентировать и регулировать перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты. Других видов транспорта международное частное право не знает⁵. Рассмотрим правовые основы комбинированных (мультимодальных, интермодальных) перевозок.

1) Регулирование комбинированных перевозок в международном частном праве

Широкое развитие различных видов транспорта и задача рационализации перевозок грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении требуют выполнения перевозок между различными государствами с участием нескольких видов транспорта. Такие перевозки получили название смешанных (комбинированных)⁶. Переход к осуществлению этих перевозок поставил целый ряд технических и правовых проблем: во-первых, определение статуса и взаимоотношений перевозчиков, осуществляющих смешанную перевозку; во-вторых, определение правового режима смешанной перевозки, и в частности, ответственности перевозчиков перед грузовладельцем. Это связано с тем, что возможна организация смешанной перевозки экспедитором. Такие перевозки именуются непрямым смешанным сообщением. Они выполняются на основе нескольких договоров, и их правовой режим на отдельных этапах следования перевозимого груза различен, что создает определенные трудности для грузовладельца.

⁵ См.: *Холопов К.В.* Международное частное транспортное право: Анализ норм международного и российского транспортного права. М., 2010. С. 6-7.

⁶ См. об этом более подробно: *Ерпылева Н.Ю., Гетьман-Павлова И.В.* Правовое регулирование международных смешанных комбинированных перевозок // *Транспортное право*. 2006. № 4; *Кадала В.В.* Сравнительный аспект регулирования перевозки грузов в прямом смешанном сообщении в странах СНГ и ЕС // *Внешнеторговое право*. 2008. № 1; *Peixoto V.* Multimodal Transports: Multimodal Transport – The Challenge between Carriages. Lambert Academic Publishing, 2012; *Hammadi S., Ksouri M. (eds.)* Multimodal Transport Systems. Wiley-ISTE, 2013.

Как пишет И.В. Гетьман-Павлова, смешанная перевозка представляет собой последовательное использование двух и более видов транспорта в международном грузовом или пассажирском сообщении. **Непрямая смешанная перевозка** обладает следующими чертами: выполняется на основе нескольких договоров; правовой режим на отдельных этапах следования груза различен (это создает определенные трудности для грузовладельца); такая перевозка организуется экспедитором. **Прямая смешанная перевозка** оформляется одним (сквозным) транспортным документом, покрывающим все участвующие в ней виды транспорта⁷. По мнению В.Н. Гречухи, международная смешанная перевозка – это транспортировка не одним видом транспорта, связанная с пересечением границы. Наиболее широко в ней представлен автомобильный, морской и железнодорожный транспорт. Каждый вид транспорта обладает особенностями, которые необходимо учитывать при смешанных перевозках. Отличие международной смешанной перевозки от внутренней заключается в том, что она связана с пересечением границы, что приводит к необходимости подготовки дополнительного комплекта документов для выполнения административных формальностей на приграничных пунктах. Международные смешанные перевозки осуществляются по единому транспортному документу, именуемому документом смешанной перевозки⁸.

В юридической литературе справедливо подчеркивалось, что главной особенностью **прямой смешанной перевозки (multimodal carriage of goods)** является наличие лица, которое принимает на себя ответственность за сохранность груза на всем протяжении его транспортировки (так называемый **оператор смешанной перевозки грузов**) и тем самым берет на себя функции единого перевозчика. Если лицо не берет на себя ответственность за сохранность груза на протяжении всей перевозки, это значит, что данное лицо – не оператор смешанной перевозки, а **экспедитор**. В этой

⁷ См.: *Гетьман-Павлова И.В.* Международное частное право: Учебник для магистров. М., 2013. С. 517.

⁸ См.: *Гречуха В.Н.* Международное транспортное право: Учебник. М., 2011. С. 362-363.

ситуации ответственность за причиненный грузовладельцу ущерб ложится, за исключением случаев, когда налицо вина экспедитора, на каждого конкретного исполнителя договора перевозки⁹.

К числу основных источников, регулирующих международные комбинированные перевозки, относятся национальное законодательство и международные договоры, представленные следующими документами:

- Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г.¹⁰ (далее – Закон);
- Женевская конвенция ЮНКТАД 1980 г. о международных смешанных перевозках грузов¹¹ (далее – Женевская конвенция);
- Унифицированные правила ЮНКТАД/МТП для транспортных документов смешанной перевозки 1992 г.¹²;
- Стандартные (Общие) условия оборотного коносамента перевозки груза в смешанном сообщении 1992 г., разработанные Международной федерацией экспедиторских ассоциаций – ФИАТА¹³ (далее – Стандартные условия).

В качестве лица, ответственного за осуществление смешанной перевозки, выступает оператор смешанной перевозки. По мнению О.Н. Садикова, он объединяет в себе черты экспедитора и перевозчика, причем последние преобладают¹⁴. По договору с грузоотправителем оператор должен организовать перевозку и он же несет ответственность за все этапы перевозки. Ответственность оператора обычно наступает

по правилам так называемой **сетевой ответственности (network liability principle)**, то есть на основании норм того национального законодательства или международных транспортных конвенций, которые применяются к соответствующему участку перевозки, где имело место нарушение договора перевозки¹⁵. Российское законодательство, представленное ГК РФ и транспортными уставами, не упоминает фигуры оператора смешанной перевозки. В определенной степени его функции по российскому законодательству охватываются функциями экспедитора в договоре транспортной экспедиции, указанными в ст. 801 ГК РФ, а также в Законе. Согласно п. 2 ст. 3 Закона, если договором транспортной экспедиции не предусмотрено иное, экспедитор вправе выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта, исходя из интересов клиента.

Согласно Закону **ответственность экспедитора при перевозках грузов в международном сообщении строится на принципе «сетевой ответственности»**: если нарушение экспедитором своего обязательства произошло по вине перевозчика, то экспедитор несет ответственность перед клиентом на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик (п. 2 ст. 6 Закона). В этой связи нельзя согласиться с мнением Н.В. Морозовой о том, что «указанное правило действует при осуществлении как внутрисоссийских перевозок, так и международных перевозок, с одним исключением: предел ответственности в международных перевозках, когда используются соответствующие экспедиторские документы, определяется не транспортным уставом или кодексом, а непосредственно ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»¹⁶. По мнению В.А. Канашевского, предел ответственности экспедитора в указанном Н.В. Морозовой случае будет определяться не упомянутым Законом, а соответствующей транспортной конвенцией, и

⁹ См. об этом более подробно: *Каменков В.* Понятие и признаки договора транспортной экспедиции // Арбитражный и гражданский процесс. 2007. № 10; *Тюна В.В.* Ответственность перевозчиков при перевозке груза в прямом смешанном сообщении // Закон. 2007. № 2.

¹⁰ СЗ РФ. 2003. № 27 (ч. 1). Ст. 2701.

¹¹ Закон. 2000. № 6. С. 75-85. Женевская конвенция в силу не вступила. См.: *Nikaki T.* The Legal Context of International Multimodal Transport: From the UN Multimodal Transport Convention 1980 to the Rotterdam Rules 2009 and Beyond. Routledge, 2014.

¹² Публикация МТП № 481.

¹³ Закон. 2000. № 6. С. 87-91.

¹⁴ См.: *Садиков О.Н.* Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. С. 242.

¹⁵ См.: *Канашевский В.А.* Регулирование ответственности перевозчика и экспедитора по договору международной смешанной перевозки грузов // Закон. 2008. № 1. С. 158.

¹⁶ См.: *Морозова Н.В.* Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции // Законодательство и экономика. 2005. № 4.

лишь при ее отсутствии (неприменимости) будут применяться правила Закона.

В соответствии с Законом экспедитор должен возместить клиенту реальный ущерб за утрату (повреждение) вверенного ему груза в размере его объявленной ценности, а если стоимость груза не объявлялась – в размере его действительной стоимости. Однако экспедитор не будет нести ответственность, если докажет, что утрата (повреждение) груза произошла вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (п. 1 ст. 7). При этом ответственность экспедитора не может превышать 2 СДР за 1 кг утраченного (поврежденного) груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которое отвечает экспедитор (п. 2 ст. 7). Однако это правило не применяется, если экспедитор не докажет, что утрата (повреждение) принятого для экспедирования груза возникла не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности (п. 4 ст. 6).

Следует отметить, что указанные правила корреспондируют как положениям транспортных конвенций, так и национальному транспортному законодательству. Правило п. 2 ст. 6 Закона предполагает, что в случае утраты (повреждения) груза при осуществлении международной перевозки к ответственности экспедитора перед клиентом будут применяться не только пределы ответственности, установленные соответствующей транспортной конвенцией или применимым иностранным транспортным законодательством (в случае, если отсутствует конвенция), но также и все иные условия и основания ответственности, предусмотренные указанными актами. Поскольку транспортные конвенции устанавливают более высокий предел ответственности перевозчика, чем ответственность экспедитора по российскому Закону, то на практике суд или арбитраж должен применять к ответственности экспедитора предел, установленный соответствующей конвенцией¹⁷.

Согласно Закону предел ответственности экспедитора за неисполнение (ненадлежащее исполнение) обязанностей, предусмотренных

договором транспортной экспедиции, не может превышать 666,67 СДР за место или иную единицу отгрузки. Это правило не применяется, если экспедитор не докажет, что утрата (повреждение) принятого для экспедирования груза возникла не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности (п. 3-4 ст. 6). Установление в Законе общего предела ответственности экспедитора в 666,67 СДР за единицу утраченного (поврежденного) груза может повлечь определенные отрицательные последствия для клиента, когда согласно применимому национальному праву или транспортной конвенции предел ответственности перевозчика превысит указанную сумму.

В этом смысле как с юридической, так и с экономической точки зрения было бы логично ограничиться положением о «сетевой ответственности» экспедитора перед клиентом на основании п. 2 ст. 6 Закона. С точки зрения В.А. Канашевского, если в ст. 170 КТМ РФ и в ст. 4 Гаагско-Висбийских правил исчисление пределов ответственности по «дуалистической» системе оправдано соображениями практического удобства, то установление общего предела ответственности в Законе выглядит нелогичным. Установление Законом «двойного» ограничения ответственности экспедитора вкупе с неудачной юридической техникой статей Закона об ответственности экспедитора, оказывающего услуги при международных перевозках, способны породить вполне предсказуемые трудности в толковании и применении Закона на практике. Не вносят определенности в понимание указанных статей Закона и имеющиеся комментарии Закона¹⁸.

Исходя из правил формальной логики положения п. 3 ст. 6 Закона (устанавливающих общий предел ответственности в 666,67 СДР) и п. 1-2 ст. 7 Закона (устанавливающих предел 2 СДР за утрату или повреждение груза) можно толковать двояко: 1) как нормы Закона, относящиеся к разным ситуациям; 2) как нормы, которые можно применять совместно. Первой точки зрения придерживается Н.В. Морозова, которая классифицирует ответственность экспедитора при оказании услуг в международных сообщениях на подвиды:

¹⁷ См.: Канашевский В.А. Указ. соч. С. 161.

¹⁸ Там же. С. 162.

1) ответственность при условии использования соответствующих экспедиторских документов и при возникновении ущерба иного, нежели утрата (повреждение) груза (предел ответственности экспедитора – 666,67 СДР за место или иную единицу отгрузки); 2) ответственность при использовании соответствующих экспедиторских документов и при возникновении ущерба в виде утраты (повреждения) груза (предел ответственности экспедитора – 2 СДР за 1 кг общего веса утраченного (поврежденного) груза); 3) иные случаи ответственности, определяемые в соответствии с применяемым российским правом, относящимся к оказанию экспедиторских услуг во внутрироссийских сообщениях¹⁹.

Вторая точка зрения состоит в том, что по смыслу Закона предел ответственности экспедитора 666,67 СДР за место или иную единицу отгрузки (п. 3 ст. 6) является общим основанием ограничения ответственности экспедитора и применяется также в случае, если в соответствии с п. 1-2 ст. 7 Закона ответственность экспедитора наступает в случае ущерба в виде утраты (повреждения) груза. Иными словами, Закон устанавливает двойное ограничение ответственности экспедитора: во-первых, экспедитор не должен платить более 2 СДР за 1 кг утраченного (поврежденного) груза; во-вторых, экспедитор во всяком случае не должен платить более 666,67 СДР за место или иную единицу отгрузки. Например, одно место может состоять из контейнера, содержащего 1 000 кг груза. При утрате контейнера экспедитор не должен платить 2 000 СДР, поскольку его ответственность ограничена 666,67 СДР.

С точки зрения В.А. Канашевского, второй вариант толкования представляется предпочтительным по следующим соображениям. Во-первых, ст. 6 Закона называется «Общие основания ответственности» (экспедитора), а следовательно, нормы этой статьи должны применяться и к ситуациям утраты (повреждения) груза, о которых идет речь в ст. 7 Закона. Во-вторых, п. 1-2 ст. 7 не содержат указания на то, что к ответственности экспедитора за утрату (повреждение) груза не применяется общее ограничение ответственности экспедитора по п. 3 ст. 6 Закона. В плане МЧП

возникает вопрос: являются ли нормы Закона императивными нормами российского международного частного права в смысле ст. 1192 ГК РФ. Ответ на этот вопрос должен быть положительным. Хотя в Законе и не содержится специального указания на сверхимперативность соответствующих правил об ответственности экспедитора (подобно тому, которое имеется в ст. 414 КТМ РФ), в п. 2 ст. 11 Закона оговаривается, что всякое соглашение об устранении имущественной ответственности экспедитора или уменьшении ее размеров, установленных Законом, ничтожно.

В этом смысле правила российского Закона об ответственности экспедитора могут быть квалифицированы как имеющие «особую значимость» для «обеспечения прав и охраняемых законом интересов участников гражданского оборота» (п. 1 ст. 1192 ГК РФ) и, как следствие, действующие независимо от применимого к договору национального права. Норма п. 2 ст. 11 Закона по ее очевидному смыслу должна применяться в случае, когда экспедитором является российское лицо, поэтому если в соответствии со ст. 1210 ГК РФ стороны договора экспедиции согласуют применение к их договору права иностранного государства, которое устраняет или ограничивает ответственность перевозчика по сравнению с той, которая установлена российским Законом, то, тем не менее, к ответственности экспедитора должны применяться правила российского Закона²⁰.

Основным международным договором в области правового регулирования международных комбинированных перевозок выступает Женевская конвенция, которая дает определения следующих правовых терминов (ст. 1):

«Международная смешанная перевозка» означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из пункта в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного пункта доставки в другой стране.

«Оператор смешанной перевозки» означает любое лицо, которое от своего собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки,

¹⁹ См.: Морозова Н.В. Указ. соч.

²⁰ См.: Канашевский В.А. Указ. соч. С. 163-164.

выступает как сторона договора и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

«**Договор смешанной перевозки**» означает договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки.

«**Документ смешанной перевозки**» означает документ, удостоверяющий договор смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями договора.

«**Груз**» включает любой контейнер, поддон или аналогичное приспособление для транспортировки, если они предоставлены грузоотправителем.

Нормы Женевской конвенции носят **императивный характер** и применяются ко всем договорам смешанной перевозки из одного места в другое, которые расположены в двух государствах, если:

1. указанное в договоре смешанной перевозки место, в котором груз принимается оператором смешанной перевозки в свое ведение, находится в одном из государств-участников; или
2. указанное в договоре смешанной перевозки место доставки оператором смешанной перевозки находится в одном из государств-участников (ст. 2).

Женевская конвенция не затрагивает права каждого государства регулировать и контролировать на национальном уровне операции по смешанным перевозкам и операторов смешанной перевозки, в том числе права принимать меры, касающиеся проведения консультаций, особенно перед внедрением новых видов технологии и услуг, между операторами смешанной перевозки, грузоотправителями, организациями грузоотправителей и соответствующими национальными органами об условиях обслуживания; выдачи операторам смешанных перевозок лицензий на участие в перевозках, а также принимать все другие меры в национальных экономических и коммерческих интересах. Когда грузы принимаются оператором смешанной перевозки в свое ведение, он должен выдать **документ смешанной перевозки, который по выбору грузоотправителя может быть**

в оборотной или необоротной форме. Документ смешанной перевозки подписывается оператором смешанной перевозки или уполномоченным им лицом. Документ смешанной перевозки выдается как оборотный, то он составлен в виде ордерного документа или документа на предъявителя:

- если он составлен в виде ордерного документа, то он передается посредством передаточной надписи;
- если он составлен в виде документа на предъявителя, то он передается без передаточной надписи;
- если он составлен в нескольких оригинальных экземплярах, то на нем проставляется число оригиналов;
- если он составлен в нескольких копиях, то на каждой копии делается надпись «необоротная копия».

Выдачи груза можно требовать от оператора смешанной перевозки или его представителя только против представления оборотного документа смешанной перевозки с надлежащей передаточной надписью, если это необходимо. **Если документ смешанной перевозки выдается как необоротный, то в нем должен быть указан грузополучатель.** Оператор смешанной перевозки выполняет свою обязанность выдать груз, если он выдает его грузополучателю, указанному в таком необоротном документе смешанной перевозки, или иному лицу, о котором он был надлежащим образом уведомлен, как правило, в письменной форме (ст. 5-7).

Ответственность оператора смешанной перевозки за груз на основании Женевской конвенции охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза. Груз находится в ведении оператора смешанной перевозки:

- a) с момента, когда он принял груз от:
 1. грузоотправителя или лица, действующего от его имени; или
 2. какого-либо органа или иного третьего лица, которому в силу законодательства или правил, подлежащих применению в месте принятия груза в его ведение, груз должен быть передан для перевозки;
- b) до момента, когда он выдал груз:
 1. путем вручения груза грузополучателю или в случае, когда грузополучатель не принимает

груз от оператора смешанной перевозки – путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором смешанной перевозки, с законодательством или обычаем данной отрасли торговли, применимым в месте выдачи груза, или

2. путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу законодательства или правил, применимых в месте выдачи груза, должен быть передан груз (ст. 14).

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 ст. 14, 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. В тех случаях, когда оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, его ответственность ограничивается суммой, не превышающей 920 СДР за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Если международная смешанная перевозка не включает в соответствии с договором перевозку морем или по внутренним водным путям, ответственность оператора смешанной перевозки ограничивается суммой, не превышающей 3,33 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза (ст. 18).

В тех случаях, когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозки, в отношении которого подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального законодательства предусматривает более высокий предел ответственности по сравнению с пределом, указанным в Женевской конвенции, предел ответственности оператора смешанной перевозки за такую утрату или повреждение определяется в соответствии с положениями такой конвенции или императивной нормы национального законодательства. Оператор смешанной перевозки

не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в конвенции, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом действий или упущений оператора смешанной перевозки, совершенных либо с намерением вызвать такую утрату, повреждение или задержку в доставке, либо безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки в доставке.

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 (п. 1-2 ст. 24). 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). Если уведомление об утрате или повреждении груза не сделано в письменной форме оператором смешанной перевозки грузоотправителю не позднее 90 календарных дней после возникновения такой утраты или повреждения либо после выдачи груза в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие такого уведомления является доказательством того, что оператор смешанной перевозки не понес никакого ущерба или убытков по вине грузоотправителя, его служащих или агентов (п. 6 ст. 24).

Любой иск в связи с международной перевозкой на основании Женевской конвенции погашается давностью, если **судебное или арбитражное разбирательство** не было начато в течение двух лет. Однако, если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или если груз не был выдан после дня, когда он должен быть выдан, исковая давность погашается по истечении этого срока. **Срок исковой давности** начинается в день, следующий за тем днем, когда

оператор смешанной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае, если груз вообще не был выдан, – в день, следующий за последним днем, когда груз должен был быть выдан. Лицо, которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть в дальнейшем продлен путем другого заявления или заявлений (ст. 25).

В случае **судебного разбирательства**, связанного с международной смешанной перевозкой грузов, истец по своему выбору может предъявить иск в суде того государства, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- местонахождение основного коммерческого предприятия или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика;
- место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, через которое был заключен договор;
- место принятия груза к международной смешанной перевозке или место выдачи груза;
- любое другое место, указанное с этой целью в договоре смешанной перевозки и подтвержденное в документе смешанной перевозки (п. 1 ст. 26).

Стороны могут предусмотреть путем извещения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с международной смешанной перевозкой, подлежит передаче в арбитраж. **Арбитражное разбирательство** проводится по выбору заявляющего требование лица в одном из следующих мест:

а) в государстве, на территории которого находится:

1. местонахождение основного коммерческого предприятия ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика;
2. место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор;
3. место, в котором груз принимается к международной смешанной перевозке, или место его выдачи; или

б) в любом другом месте, указанном с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.

Арбитр или арбитражный трибунал обязаны применять положения Женевской конвенции. Вышеуказанные положения являются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие, несовместимое с этими положениями, является недействительным (п. 1-4 ст. 27). Однако ничто в ст. 27 не затрагивает действительности арбитражного соглашения, заключенного сторонами после возникновения требования, связанного с международной смешанной перевозкой (п. 5 ст. 27).

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 так называемого мультимодального транспортного коносамента (МТК), 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 (п. 2.1.). **Коносамент выдается в оборотной, то есть ордерной форме, и является товарораспорядительным документом, если в нем нет пометки «именной» (не подлежащий передаче)**. Он должен определять право собственности на груз, и его держатель вправе получить или передать поименованный в нем груз путем внесения в него передаточной надписи (п. 3.1.).

Ответственность оператора за груз, перевозимый на условиях настоящего коносамента, 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. Тем не менее, оператор должен нести ответственность за потерю в результате задержки в доставке, если грузоотправитель сделал заявление о своей заинтересованности в своевременной доставке, и это заявление было принято оператором к исполнению, о чем была сделана соответствующая отметка в настоящем коносаменте (п. 6.1.-6.2.).

Если груз не был доставлен в течение 90 следующих друг за другом дней, считая с даты принятия груза к перевозке, истец может, при отсутствии доказательств противоположного, считать груз утерянным. Когда оператор установит, что утрата или ущерб могут быть отнесены на счет одной или более причин или событий, перечисленных ниже, следует считать, что утрата или ущерб вызваны именно этими причинами:

1) действием или небрежностью клиента или любого другого лица, кроме оператора, действующего от имени клиента или от имени лица, от которого оператор принял груз под свою ответственность;

2) недостаточным или плохим состоянием упаковки или маркировки и/или нумерации;

3) обработкой, погрузкой, укладкой или выгрузкой груза клиентом или любым другим лицом, действующим от имени клиента;

4) присущим грузу пороком;

5) забастовкой, локаутом, остановкой или недостатком рабочей силы (п. 6.4.-6.5.).

Ответственность оператора за какую-либо утрату или повреждение груза ни в коем случае не должна превышать сумму, эквивалентную 666,67 СДР за упаковку или место груза либо 2 СДР за 1 кг веса брутто утерянного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше (п. 8.3.). Несмотря на вышеупомянутые положения, ответственность оператора должна ограничиваться суммой, не превышающей 8,33 СДР за 1 кг веса брутто утерянного или поврежденного груза, если в соответствии с договором перевозки груза в смешанном сообщении она не включает в себя перевозку морским транспортом или по внутреннему водному пути (п. 8.5.).

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 (п. 12.1.). Оператор в любое время имеет **залоговое право на грузы и на относящиеся к этим грузам документы** в сумме, которую должен клиент оператору, включая расходы по складированию и хранению, а также стоимость возмещения этих расходов, и может осуществить это залоговое право любым разумным способом, который он сочтет подходящим (п. 14).

Стандартные условия предусматривают **претензионный порядок** урегулирования разногласий между оператором и грузовладельцем. Уведомление об утрате или повреждении груза должно быть заявлено оператору грузополучателем в письменной форме в момент выдачи груза либо в течение 6 дней с момента такой выдачи, если утрата или повреждение груза не являются очевидными (п. 16). **Срок исковой давности** по искам к оператору установлен в 9 месяцев со дня выдачи груза или со дня, когда грузополучатель может расценивать груз как утраченный (п. 17). Иски к оператору должны предъявляться только по месту его нахождения и должны рассматриваться в соответствии с законом страны местонахождения основного коммерческого предприятия оператора (п. 19).

Как видно из вышеизложенного, Стандартные условия ФИАТА имеют ряд отличий от Женевской конвенции. К таким отличиям относятся:

- более низкий предел ответственности оператора за утрату или повреждение груза, соответствующий Гаагско-Висбийским правилам (666,67 СДР либо 2 СДР), по сравнению с конвенцией (920 СДР либо 2,75 СДР);
- более короткий срок исковой давности по договору смешанной перевозки (9 месяцев) по сравнению с конвенцией (2 года);
- указание на применимое право (закон страны местонахождения основного коммерческого предприятия оператора) и на страну местонахождения оператора как на единственно

возможную территорию судебного или арбитражного разбирательства по сравнению с конвенцией (конвенция предусматривает конкурентную юрисдикцию в отношении пророгационного соглашения, а также возможность передачи спора на разрешение в арбитраж на основании письменного арбитражного соглашения, причем в последнем случае арбитраж будет обязан применять именно нормы конвенции в качестве применимого материального права).

Как справедливо отмечалось в науке МЧП, конкуренция между различными видами транспорта в международном сообщении ведет к постепенному нивелированию правовых режимов перевозки, и главным образом, ответственности перевозчиков. Унификация международного транспортного права остается пока стратегической целью, однако постепенно расширяющееся применение комбинированных перевозок грузов способствует тенденции такой унификации. В настоящее время, когда технические возможности для обеспечения своевременной и безопасной доставки грузов находятся на высоком уровне, сложились объективные экономические предпосылки для формирования ее единого унифицированного правового режима. И в этом смысле комбинированные перевозки грузов можно рассматривать как предварительную модель и первый шаг на пути к достижению этой цели²¹.

2) Регулирование комбинированных перевозок в российском законодательстве

В настоящее время термин «прямое смешанное сообщение» употребляется в нескольких нормативно-правовых актах России. Устав железнодорожного транспорта РФ от 10 января 2003 г. в ред. от 14 июня 2012 г.²² (далее – УЖТ РФ)

содержит Главу V «Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении». Согласно ст. 65 УЖТ РФ перевозки грузов осуществляются в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия железнодорожного транспорта с водным (морским, речным), воздушным, автомобильным транспортом. Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), оформленного на весь маршрут следования грузов. Глава V, а также нормы УЖТ РФ, регулирующие отношения в сфере прямого смешанного сообщения, действуют до вступления в силу федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках (ст. 128).

Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 07 марта 2001 г. в ред. от 02 июля 2013 г.²³ (далее – КВВТ РФ) содержит Главу XIV «Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении». Согласно п. 1 ст. 104 КВВТ РФ перевозки грузов могут осуществляться в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия внутреннего водного транспорта с железнодорожным транспортом, морским транспортом, воздушным транспортом, автомобильным транспортом. Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), составленного на весь путь следования грузов. Правила, установленные Главой XIV, применяются впредь до введения в действие федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках (п. 3 ст. 166).

В соответствии со ст. 788 ГК РФ взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Таким образом, три важнейших законодательных акта России упоминают федеральный закон о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, однако вплоть до настоящего времени такого акта не существовало.

²¹ См. об этом более подробно: *Hoeks M.* Multimodal Transport Law: The Law Applicable to Multimodal Contract for the Carriage of Goods (Aviation Law and Policy Series). Kluwer Law International, 2010; *Glass D.* Freight Forwarding and Multi Modal Transport Contracts (Maritime and Transport Law Library). Informa Law from Routledge, 2013; *Soyer B., Tettenborn A.* Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Uni-modal and Multimodal Transport in the 21st Century (Maritime and Transport Law Library). Informa Law from Routledge, 2013.

²² СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 170; 2012. № 25. Ст. 3268.

²³ СЗ РФ. 2001. № 11. Ст. 1001; 2013. № 27. Ст. 3477. Новая редакция КВВТ вступила в силу с 01 сентября 2013 г.

Дело, наконец, сдвинулось с мертвой точки, когда для широкого обсуждения общественностью был опубликован проект Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках»²⁴ (далее – Законопроект). Рассмотрим основные положения регулятивного характера, содержащиеся в данном документе.

Законопроектом устанавливаются правовые основы осуществления прямых смешанных (комбинированных) перевозок и регулируются отношения, возникающие между транспортными организациями, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), пассажирами при организации и осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении. В части, не урегулированной Законопроектом, отношения, возникающие между транспортными организациями и грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), а также пассажирами при организации и осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении, регулируются ГК РФ, транспортными уставами и кодексами, другими федеральными законами, а также изданными в соответствии с ними правилами перевозок пассажиров, грузов и багажа (ст. 1)²⁵.

В Законопроекте используются следующие основные понятия:

- **прямая смешанная перевозка** – перевозка грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта по единому транспортному документу, оформленному на весь путь следования;
- **единый транспортный документ** – перевозочный (проездной) документ (транспортная накладная, билет, багажная квитанция прямого смешанного сообщения), удостоверяю-

щий заключение договора прямой смешанной перевозки пассажира, груза, багажа;

- **грузоотправитель (отправитель)** – физическое или юридическое лицо, выступающее в качестве стороны по договору прямой смешанной перевозки груза (багажа) и указанное в едином транспортном документе;
- **грузополучатель (получатель)** – физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение груза (багажа) и указанное в едином транспортном документе;
- **пассажир** – физическое лицо, совершающее поездку различными видами транспорта по действительному единому транспортному документу, и находящееся на территории пункта отправления, назначения или пересадки перед указанной поездкой и после нее, а также в период пересадки с одного вида транспорта на другой;
- **перевозчик** – лицо, выступающее стороной в договоре прямой смешанной перевозки, в обязанности которого входит доставка груза пассажира и багажа из пункта отправления в пункт назначения, либо между пунктами на любом из участков пути следования груза, пассажира и багажа в прямом смешанном сообщении, а также выдача груза (багажа) грузополучателю (получателю) в пункте назначения;
- **транспортные организации** – владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, владельцы железнодорожных путей необщего пользования, владельцы объектов транспортной инфраструктуры автомобильного, воздушного, внутреннего водного транспорта, перевозчики, операторы морских терминалов, операторы железнодорожного подвижного состава, иные физические и юридические лица, уполномоченные указанными организациями в соответствии с ГК РФ и Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности».
- **пункт пересадки** – железнодорожная или автомобильная станция, морской или речной порт, пристань, аэропорт, иной транспортный терминал, в которых осуществляется пересадка пассажира, следующего в прямом смешанном сообщении, с одного вида транспорта на другой;

²⁴ См.: http://regulation.gov.ru/project/7806.html?point=view_project&stage=3&stage_id=3546

²⁵ Если международным договором РФ установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены законодательством РФ о прямых смешанных перевозках, применяются правила международного договора. К отношениям, связанным с перевозками пассажиров и багажа, грузов для личных, семейных, домашних или иных не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности нужд в прямом смешанном сообщении, применяются также положения законодательства РФ о защите прав потребителей (п. 2-3 ст. 3).

- **пункт перевалки** – железнодорожная или автомобильная станция, морской или речной порт, пристань, аэропорт, иной транспортный терминал, в которых осуществляется передача грузов и багажа, следующих в прямом смешанном сообщении, с одного вида транспорта на другой;
- **воинские перевозки в прямом смешанном сообщении** – перевозки воинских частей и подразделений, воинских грузов, воинских команд, а также отдельных лиц, проходящих военную службу, службу в органах внутренних дел России, учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы, органах Федеральной службы безопасности в связи с исполнением этими лицами служебных обязанностей разными видами транспорта по единому транспортному документу, оформленному на весь путь следования (ст. 2).

Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта (далее – Министерство транспорта РФ), на основании Законопроекта разрабатывает и в установленном порядке утверждает правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении и правила перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении. Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении представляют собой нормативные правовые акты, которые содержат обязательные для транспортных организаций, грузоотправителей, грузополучателей условия перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. Правила перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении представляют собой нормативные правовые акты, которые содержат обязательные для транспортных организаций, пассажиров, отправителей и получателей багажа условия перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении.

Правила перевозок в прямом смешанном сообщении почтовых отправлений утверждаются Министерством транспорта РФ по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области связи (Министерством связи и массовых коммуникаций РФ). Основные условия организации и осуществления воинских и специальных перевозок в прямом смешанном сообщении опреде-

ляются настоящим Законопроектом. Особенности организации, осуществления воинских и специальных перевозок в прямом смешанном сообщении определяются Правительством РФ (ст. 4).

Государственное регулирование деятельности в области прямых смешанных перевозок осуществляется в целях обеспечения:

- 1) целостного, эффективного, безопасного и качественного функционирования транспортного комплекса и повышения его конкурентоспособности;
- 2) доступности комплексных транспортных услуг при организации перевозок различными видами транспорта;
- 3) своевременного и полного получения потребителями информации об услугах по прямым смешанным перевозкам;
- 4) сокращения затрат потребителей на доставку товаров;
- 5) динамичного развития транспортной системы РФ.

Государственное регулирование деятельности в области прямых смешанных перевозок осуществляется путем:

- 1) выработки и реализации государственной политики в области транспорта;
- 2) принятия нормативных правовых актов по вопросам, связанным с осуществлением перевозок в прямом смешанном сообщении грузов, пассажиров и багажа, осуществлением государственного контроля и надзора за соблюдением установленных норм и правил;
- 3) лицензирования отдельных видов деятельности в области транспорта;
- 4) выработки и реализации государственной политики в области страхования ответственности перевозчика;
- 5) проведения сертификации и стандартизации объектов, технических и программных средств, отдельных работ (услуг) при перевозках пассажиров и грузов различными видами транспорта;
- 6) определения Правительством РФ в целях транспортного обеспечения труднодоступных регионов России перечня маршрутов, приоритетных для организации прямого смешанного сообщения;
- 7) регулирования и контроля за деятельностью субъектов естественных монополий в

сфере транспорта и хозяйствующих субъектов, занимающих доминирующее положение на рынке транспортных услуг, в соответствии с законодательством РФ о естественных монополиях и антимонопольным законодательством;

8) организации и обеспечения воинских и специальных перевозок в прямом смешанном сообщении;

9) осуществления государственного контроля (надзора) за деятельностью физических и юридических лиц, участвующих в организации и осуществлении прямых смешанных перевозок;

10) выполнения иных предусмотренных законодательством РФ функций (ст. 5).

Транспортные организации, участвующие в осуществлении прямых смешанных перевозок, должны отвечать требованиям, установленным соответствующими федеральными законами и другими нормативными правовыми актами. В случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, законодательством РФ, транспортные и иные технические средства, применяемые при осуществлении прямых смешанных перевозок, подлежат обязательной сертификации (ст. 6).

Прямые смешанные перевозки могут осуществляться с перегрузкой (перевалкой) грузов в пути следования с одного вида транспорта на другой или без выгрузки груза из транспортного средства, в котором перевозка была начата (комбинированные перевозки в прямом смешанном сообщении). Перевозки пассажиров, грузов и багажа в прямом смешанном сообщении осуществляются между включенными в перечень пунктов прямого смешанного сообщения железнодорожными, автомобильными станциями, морскими портами, речными портами, пристанями, аэропортами и иными транспортными терминалами, открытыми для выполнения соответствующих операций (оказания услуг) в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами, иными федеральными законами.

Перечень пунктов прямого смешанного сообщения утверждается на основании обращений транспортных организаций. В перечне указываются пункты перевалки и пересадки, их специализация в зависимости от вида перевозок (пассажирские, грузовые) и стыковки видов транспорта (многосторонние, двусторонние с

указанием стыкуемых видов транспорта), сроки их открытия и закрытия для выполнения операций по перевалке и пересадке. Перечень пунктов прямого смешанного сообщения подлежит опубликованию. Перевозки в прямом смешанном сообщении с участием морского и внутреннего водного транспорта осуществляются с учетом сроков открытия и закрытия навигации. Воинские перевозки в прямом смешанном сообщении осуществляются в приоритетном порядке с учетом обеспечения защиты государственной тайны. Федеральный орган исполнительной власти в области обороны (Министерство обороны РФ) осуществляет взаимодействие с транспортными организациями для решения вопросов, относящихся к воинским перевозкам в прямом смешанном сообщении, через органы военных сообщений (ст. 7).

Для организации перевозок в прямом смешанном сообщении транспортные организации, заинтересованные в осуществлении таких перевозок, заключают между собой **соглашение об организации прямого смешанного сообщения**. Предложение о присоединении направляется заинтересованной транспортной организацией всем участникам предполагаемого такого соглашения не менее чем за один месяц до предполагаемой даты присоединения. Соглашение об организации прямого смешанного сообщения является открытым для присоединения любых транспортных организаций. Не допускается необоснованный отказ участника такого соглашения от организации в присоединении другой транспортной организации к соглашению об организации прямого смешанного сообщения, за исключением случаев, когда в результате присоединения организация прямого смешанного сообщения может быть существенно затруднена или стать невозможной (п. 1-3 ст. 8).

Соглашение об организации прямого смешанного сообщения считается заключенным с момента получения транспортной организацией, обратившейся к участникам соглашения об организации прямого смешанного сообщения, уведомлений о заключении соглашения (в случае, если соглашение уже заключено – уведомление о присоединении к соглашению) от участников такого соглашения. Присоединившаяся к соглашению об организации прямого смешанного

сообщения транспортная организация обязана в течение пятнадцати дней с даты присоединения направить соответствующее уведомление в Министерство транспорта РФ с указанием перечня новых пунктов (при наличии), включаемых в прямое смешанное сообщение в результате присоединения транспортной организации к указанному соглашению. Министерство транспорта РФ в течение десяти дней с даты получения указанных уведомлений и перечня принимает решение о внесении изменений в перечень пунктов прямого смешанного сообщения. В случае выхода из соглашения об организации прямого смешанного сообщения какой-либо из сторон указанная сторона незамедлительно уведомляет Министерство транспорта РФ о выходе из соглашения об организации прямого смешанного сообщения с указанием причин, послуживших основанием для такого выхода (п. 4-6 ст. 8).

В соглашении об организации прямого смешанного сообщения в зависимости от вида перевозок (пассажирские, грузовые) определяются следующие **существенные условия**:

- пункты прямого смешанного сообщения;
- условия работы пунктов пересадки пассажиров;
- порядок согласования заявок на перевозку грузов в прямом смешанном сообщении, в том числе перечень подразделений транспортных организаций, ответственных за согласование заявки;
- условия обмена информацией о перемещении пассажиров, грузов и багажа, а также условия автоматизированного обмена информацией при организации и выполнении прямых смешанных перевозок грузов, пассажиров и багажа;
- порядок розыска груза, багажа;
- порядок рассмотрения претензий пассажиров, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей);
- порядок взаимодействия по изготовлению, хранению, использованию и учету бланков единых транспортных документов;
- порядок расчетов между транспортными организациями;
- срок действия соглашения (п. 1 ст. 9)

Помимо указанных существенных условий в соглашении об организации прямого смешанного сообщения для перевозки грузов по каждому

пункту перевалки с учетом условий его работы предусматриваются:

- порядок совместного сменного и суточного планирования работы пункта перевалки;
- места оформления передачи грузов;
- места и сроки перевалки;
- нормы перевалки, рассчитанные в соответствии с методикой, утверждаемой Министерством транспорта РФ;
- в необходимых случаях – расписание подачи транспортных средств в пункты перевалки под погрузочно-разгрузочные работы, а также условия въезда на территорию пункта перевалки;
- иные положения в зависимости от условий работы конкретного пункта перевалки (п. 2 ст. 9).

В случае изменения технического оснащения сторон соглашения об организации прямого смешанного сообщения, либо технологии проведения ими работ соглашение по предложению одной из его сторон может быть полностью или частично изменено до истечения срока его действия (п. 3 ст. 9).

Размер платы за перевозку грузов в прямом смешанном сообщении определяется как сумма платежей за услуги по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, оказанные на всем пути следования грузов. Плата за перевозку грузов в прямом смешанном сообщении вносится грузоотправителем или иным лицом, осуществляющим оплату перевозки груза за грузоотправителя, перевозчику, принимающему груз в пункте отправления, за весь путь следования. Расчет провозных платежей при перевозке в прямом смешанном сообщении за весь путь следования осуществляется по тарифам, платам и сборам, действующим на дату заключения договора перевозки в прямом смешанном сообщении. В случае, если по причинам, зависящим от грузоотправителя или грузополучателя, произошло увеличение сроков доставки грузов, в течение которого изменились тарифы на услуги транспортных организаций, расчет провозных платежей может быть произведен транспортными организациями с учетом изменения уровня тарифов. В этом случае окончательный расчет за перевозку грузов в прямом смешанном сообщении осуществляется грузополучателем или

иным лицом, осуществляющим оплату перевозки груза за грузополучателя, в пункте назначения до выдачи груза.

Перевозчики, получившие от грузоотправителей, грузополучателей или иных лиц, осуществляющих оплату перевозки груза за грузоотправителя, грузополучателя, провозную плату за перевозку груза в прямом смешанном сообщении, осуществляют расчеты с другими транспортными организациями, участвующими в осуществлении такой перевозки, в соответствии с условиями соглашения об организации прямого смешанного сообщения. Отметки о выполненных в пути следования груза в прямом смешанном сообщении и подлежащих оплате операциях проставляются в **едином транспортном документе** транспортными организациями, выполнившими такие операции в порядке, предусмотренном правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Размер платы за перевозку пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении определяется как сумма платежей за услуги по перевозке пассажиров и багажа каждым из видов транспорта по тарифам, действующим на каждом виде транспорта на дату начала перевозки этим каждым видом транспорта. Пассажиры (отправители) оплачивают свой проезд (провоз багажа) за весь путь следования в прямом смешанном сообщении при оформлении **проездного документа (билета) и (или) багажной квитанции прямого смешанного сообщения.** Перевозчик, оформивший проездной документ (билет) и (или) багажную квитанцию, производит расчеты с перевозчиками и другими транспортными организациями, участвующими в осуществлении такой перевозки, в соответствии с условиями соглашения об организации прямого смешанного сообщения (п. 1-2 ст. 10).

По договору прямой смешанной перевозки груза перевозчики различных видов транспорта обязуются доставить вверенный им грузоотправителем груз из пункта отправления в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель обязуется внести за перевозку груза установленную плату. Заключение договора прямой смешанной перевозки грузов подтверждается **транспортной накладной прямого смешанного сообщения.** Форма транспортной накладной смешанного

сообщения и порядок ее заполнения устанавливаются Министерством транспорта РФ. При систематическом осуществлении перевозок грузов грузоотправители, грузополучатели могут заключать с перевозчиками договор об организации прямых смешанных перевозок грузов. **Договор об организации прямых смешанных перевозок заключается в письменной форме.** В договоре об организации прямых смешанных перевозок грузов определяются предполагаемые объем перевозок грузов, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, а также иные условия организации перевозок (ст. 11).

Для осуществления прямой смешанной перевозки грузов грузоотправитель представляет перевозчику в пункте отправления надлежащим образом оформленную и в необходимом количестве экземпляров **заявку на перевозку грузов** (далее – заявка). В заявке указываются пункты назначения, пункты перевалки и другие предусмотренные транспортными уставами и кодексами, правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении сведения в зависимости от того, перевозчик какого вида транспорта отвечает за прием груза к перевозке. В заявке грузоотправитель должен указать срок действия заявки, но не более чем сорок пять дней с даты приема заявки. **Заявка представляется не менее чем за пятнадцать дней до начала перевозки грузов.**

Перевозчик, которому представлена заявка, обязан в течение двух дней рассмотреть ее и направить для согласования всем транспортным организациям, участвующим в осуществлении прямого смешанного сообщения. Транспортные организации в течение пяти дней обязаны рассмотреть заявку и в случае возможности осуществить перевозку согласовать ее и возратить перевозчику. В случае, когда для перевозки отдельных видов грузов перевозчикам необходимо получить специальные разрешения, срок согласования заявки увеличивается на время, необходимое для получения таких разрешений, о чем грузоотправитель должен быть уведомлен в письменной форме. Заявка может быть согласована перевозчиком только при наличии согласия всех транспортных организаций, участвующих

в выполнении прямой смешанной перевозки по данной заявке (п. 1 ст. 11).

Согласованная перевозчиком заявка с отметкой о ее принятии возвращается перевозчиком грузоотправителю не позднее чем за три дня до заявленного срока начала перевозки. Заявка в случае отказа в ее согласовании возвращается перевозчиком грузоотправителю с обоснованием причин отказа в письменной форме. **Отказ в приеме и согласовании заявки может быть обжалован в судебном порядке.** Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов в прямом смешанном сообщении, утверждается Министерством транспорта РФ. Перевозчик обязан уведомить все транспортные организации, участвующие в осуществлении прямой смешанной перевозки, о принятии заявки или об отказе в перевозке в порядке и сроки, установленные соглашением об организации прямого смешанного сообщения. Порядок и способ уведомления перевозчиком грузоотправителя о принятии заявки или об отказе в перевозке устанавливаются по соглашению между перевозчиком, принимающим груз к перевозке, и грузоотправителем. Форма заявки и порядок ее заполнения устанавливаются правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении (п. 2-3 ст. 11).

Прием грузов к перевозке в прямом смешанном сообщении производится перевозчиком в пункте отправления, указанном в едином транспортном документе. До предъявления грузов к перевозке грузоотправитель обязан представить перевозчику два экземпляра заполненной транспортной накладной прямого смешанного сообщения. Один экземпляр транспортной накладной прямого смешанного сообщения с отметкой о приеме груза к перевозке остается у грузоотправителя, другой следует вместе с грузом и выдается грузополучателю в пункте назначения. Перевозчик в пункте отправления составляет **дорожную ведомость, которая сопровождает груз на всем пути следования и является составляющей транспортной накладной прямого смешанного сообщения.** Количество экземпляров дорожной ведомости должно соответствовать количеству перевозчи-

ков, участвующих в осуществлении перевозки. При этом один экземпляр следует с грузом от пункта отправления до пункта назначения и остается у перевозчика, выдающего груз, по одному экземпляру остается у каждого перевозчика, участвующего в перевозке груза (п. 1-5 ст. 13).

Порядок заполнения транспортной накладной прямого смешанного сообщения и дорожной ведомости определяется правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. Грузоотправитель обязан предъявлять грузы к перевозке со всеми документами, необходимыми для перевозки всеми видами транспорта, участвующими в прямом смешанном сообщении, и предусмотренными соответствующими транспортными кодексами и уставами, а также изданными в соответствии с ними правилами. Необходимые для погрузки, крепления и перевозки грузов оборудование, материалы, средства пакетирования и иные приспособления предоставляются грузоотправителями, если иное не предусмотрено соглашением между перевозчиком и грузоотправителем. **Грузоотправитель вправе объявить ценность сдаваемого к перевозке груза.** За объявление ценности груза взимается дополнительная плата в размере, определяемом в порядке, установленном соответствующими транспортными кодексами и уставами (п. 6-9 ст. 13).

Передача грузов, следующих в прямом смешанном сообщении, с одного вида транспорта на другой производится в пунктах перевалки в порядке, предусмотренном Законом, правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении и соглашениями об организации прямого смешанного сообщения. **Передача грузов с одного вида транспорта на другой осуществляется по передаточным ведомостям.** Передаточные ведомости составляются сдающей транспортной организацией в четырех экземплярах. Два экземпляра остаются у сдающей транспортной организации, два – у принимающей транспортной организации. Порядок составления передаточных ведомостей определяется правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. О передаче груза в пункте перевалки делаются соответствующие отметки в транспортной накладной прямого смешанного сообщения в установленном правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении порядке. Погрузка и выгрузка грузов

в пунктах перевалки обеспечивается сдающей транспортной организацией, если иное не предусмотрено соглашением об организации прямого смешанного сообщения (п. 1-5 ст. 14)²⁶.

В случае обнаружения при передаче груза недостачи, утраты, порчи и (или) повреждения груза, контейнера, а также иных обстоятельств, являющихся основанием для возникновения ответственности перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя, сдающей транспортной организацией с участием принимающей транспортной организации составляется коммерческий акт. Копию коммерческого акта сдающая транспортная организация обязана передать принимающей транспортной организации до оформления передаточной ведомости для приложения ее к транспортной накладной прямого смешанного сообщения. В передаточной ведомости указываются номер коммерческого акта и дата его составления. При наличии признаков повреждения груза, недостачи груза, нарушения упаковки или пломб грузоотправителя производятся вскрытие неисправных мест и проверка содержимого.

Вскрытие упаковки груза производится комиссией, создаваемой сдающей транспортной организацией, с участием представителей принимающей транспортной организации. Груз после вскрытия упаковки должен быть вновь упакован и опломбирован сдающей транспортной организацией. О вскрытии упаковки груза составляется акт, в котором указываются фактический вес поврежденного грузового места, количество грузовых мест в грузовой отправке, описывается содержимое и состояние поврежденных

грузовых мест. **Акт подписывается сдающей и принимающей транспортной организацией.** Если на эту неисправность был ранее составлен акт и при проверке груза не будет установлено расхождения с этим актом, об этом делается только отметка в передаточной ведомости и в акте. При расхождении данных с ранее составленным актом составляется новый акт. При наличии разногласий по содержанию акта, он подписывается с разногласиями. При отказе одной из сторон от подписания акта он подписывается другой стороной с отметкой о факте отказа от подписания акта первой стороной²⁷ (п. 7-8 ст. 14).

Общий срок доставки грузов в прямом смешанном сообщении определяется исходя из совокупности сроков доставки каждым из видов транспорта и рассчитывается на основании правил исчисления сроков доставки грузов, действующих на соответствующем виде транспорта. Время нахождения груза в пункте перевалки включается в общий срок доставки и не прерывает его (ст. 15). Сведения о сроках начала приема грузов морскими портами для их перевалки при открытии навигации и сроках окончания приема грузов перед закрытием навигации включаются в обязательные постановления в морском порту в порядке, предусмотренном законодательством РФ о морских портах. Сведения о сроках начала приема грузов для их перевалки речными портами при открытии навигации и сроках окончания приема грузов перед закрытием навигации включаются в обязательные постановления, касающиеся деятельности в речном порту в порядке, предусмотренном законодательством РФ в области внутреннего водного транспорта (п. 1-2 ст. 16). Сведения о сроках, указанных в п. 1-2 ст. 16, объявляются не позднее чем за 20 суток до наступления этих сроков.

Грузы, доставленные в порты перевалки до наступления объявленного срока окончания приема грузов, принимаются в портах перевалки грузов от транспорта других видов беспрепят-

²⁶ Грузы, следующие в прямом смешанном сообщении, при передаче их с одного вида транспорта на другой взвешиваются транспортной организацией, осуществляющей погрузку, выгрузку грузов, передаваемых с транспорта одного вида на транспорт другого вида. Взвешивание грузов осуществляется на весовых приборах сдающей или принимающей транспортной организации, участвующей в перевозке груза, в соответствии с соглашением об организации прямого смешанного сообщения. При передаче грузов в случаях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами, осуществляется проверка состояния запорно-пломбировочных устройств, состояния тары и упаковки груза, а также состояние непосредственно груза. Взвешивание грузов, перевозимых в контейнерах, осуществляется по необходимости по требованию сдающей или принимающей транспортной организации (п. 6 ст. 14).

²⁷ Учет общего количества грузов, следующих в прямом смешанном сообщении и переданных с одного вида транспорта на другой в пункте перевалки, ведется в каждом пункте перевалки путем составления учетной карточки, форма и порядок заполнения которой определяются правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

ственно. В случае, если такие грузы не могут быть доставлены в порты назначения морским или внутренним водным транспортом в связи с закрытием навигации, сдающий перевозчик обязан по согласованию с грузоотправителями или грузополучателями определить дальнейший порядок действий с такими грузами. Грузы, доставленные в порты перевалки грузов после наступления объявленного срока окончания приема грузов, могут быть сданы в портах перевалки грузов на хранение с согласия транспортных организаций, осуществляющих их перевалку в таких портах, а также грузоотправителей. При отказе указанных организаций от приема грузов на хранение перевозчики других видов транспорта по согласованию с грузоотправителями или грузополучателями принимают решение о дальнейшем порядке действий с такими грузами (п. 5-6 ст. 16)²⁸.

Выдача груза, следовавшего в прямом смешанном сообщении, производится перевозчиком, доставившим груз в пункт назначения. Выдача груза производится по правилам, действующим на виде транспорта, которым осуществлена доставка в пункт назначения. Перевозчик обязан выдать грузы и транспортную накладную прямого смешанного сообщения грузополучателю. До выдачи груза грузополучатель обязан оплатить перевозчику, выдающему груз, причитающиеся за перевозку в прямом смешанном сообщении платежи, не внесенные в пункте отправления. **Груз считается утраченным, если он не выдан в течение четырех месяцев с даты, когда он должен был быть выдан в пункте назначения** (ст. 17).

По договору прямой смешанной перевозки пассажира перевозчики обязуются перевезти пассажира из пункта отправления в пункт назначения, перевезти багаж из пункта отправления в пункт назначения и выдать его получателю, а пассажир

(отправитель) обязуется уплатить установленную плату за проезд (провоз багажа). Договор перевозки пассажира, багажа в прямом смешанном сообщении заключается при наличии свободных мест во всех транспортных средствах, участвующих в прямой смешанной перевозке. Заключение договора перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении удостоверяется **документом, подтверждающим право пассажира на проезд в прямом смешанном сообщении**, в том числе в случае электронной регистрации пассажира (далее – проездной документ), а сдача багажа – **багажной квитанцией прямого смешанного сообщения**. Перечень проездных документов определяется Министерством транспорта РФ. Проездной документ и багажная квитанция прямого смешанного сообщения оформляются на основании документа, удостоверяющего личность, иных документов, предусмотренных транспортными уставами и кодексами (п. 1-4 ст. 18).

К перевозке в прямом смешанном сообщении допускается багаж, вес и размеры которого не превышают наименьшего веса и размера из всех предельно допустимых параметров багажа, установленных правилами, действующими на видах транспорта, участвующих в перевозке и соответствующий иным требованиям, установленным транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. **Отправитель имеет право объявить ценность сдаваемого перевозчику багажа.** За объявление ценности багажа взимается дополнительная плата в размере, определяемом в порядке, установленном соответствующими транспортными кодексами и уставами. Форма проездного документа прямого смешанного сообщения утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта²⁹ (п. 5 ст. 18).

В случае утраты проездного документа и (или) багажной квитанции прямого смешанного сооб-

²⁸ Грузы, следующие в прямом смешанном сообщении и не доставленные морским или внутренним водным транспортом в порты перевалки грузов в связи с закрытием навигации, с согласия в письменной форме грузоотправителя и перевозчика соответствующего вида транспорта, если иная форма не предусмотрена соглашением об организации прямого смешанного сообщения, должны быть отправлены перевозчиком морского или внутреннего водного транспорта по назначению через другой порт перевалки грузов в прямом смешанном сообщении. В указанных случаях сроки доставки грузов увеличиваются на время их задержки в связи с закрытием навигации (п. 7-8 ст. 16).

²⁹ В проездном документе содержатся следующие сведения: фамилия, имя, отчество пассажира; данные документа, удостоверяющего личность пассажира; пункты отправления, назначения и пересадки; время отправления из пункта отправления, прибытия в пункт назначения и пункты пересадки; наименования перевозчиков, участвующих в осуществлении прямой смешанной перевозки; стоимость проезда; иные сведения, предусмотренные правилами перевозок в прямом смешанном сообщении.

щения или повреждения проездного документа и (или) багажной квитанции прямого смешанного сообщения, если перевозчиком будет установлен факт заключения договора прямой смешанной перевозки пассажира (багажа), перевозчик оформляет проездной документ и (или) багажную квитанцию прямого смешанного сообщения взамен утерянных или испорченных. За оформление проездного документа и (или) багажной квитанции прямого смешанного сообщения взамен утерянных или испорченных с пассажира взимается дополнительная плата, размер которой не может превышать расходов на операции, связанные с таким оформлением (п. 7 ст. 18).

Пассажир при проезде в прямом смешанном сообщении имеет право:

1) провозить бесплатно детей на условиях, предусмотренных соответствующими транспортными уставами и кодексами, на всем маршруте перевозки в прямом смешанном сообщении или на его части;

2) провозить с собой бесплатно ручную кладь и багаж, общий вес которых определяется для каждого участвующего в прямой смешанной перевозке пассажира вида транспорта в соответствии с действующими на данном виде транспорта правилами;

3) сдавать багаж для перевозки за плату в соответствии с тарифом на перевозки багажа³⁰;

4) пользоваться залами ожидания, туалетами и иными местами общего пользования, расположенными в пунктах отправления, назначения и пересадки на условиях, предусмотренных соответствующими транспортными уставами или кодексами;

5) отказаться от поездки до ее начала и возвратить проездной документ, а также отказаться от поездки в пути следования и получить стоимость проезда или ее часть обратно³¹;

³⁰ К перевозке в прямом смешанном сообщении допускается багаж, вес и размеры которого не превышают наименьшего веса и размера из всех предельно допустимых параметров багажа, установленных правилами, действующими на видах транспорта, участвующих в перевозке.

³¹ Стоимость проезда, подлежащая возврату в этих случаях, определяется применительно к каждому виду транспорта в соответствии с правилами, предусмотренными соответствующими транспортными уставами и кодексами.

6) продлевать срок действия проездного документа в порядке и случаях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами в пределах сроков, позволяющих доставить пассажира в пункт пересадки к началу поездки другим видом транспорта в соответствии с графиком (расписанием) движения транспортных средств этого вида транспорта,

7) иные права, предусмотренные соответствующими транспортными уставами или кодексами, иными федеральными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами (п. 1 ст. 19).

Пассажир обязан соблюдать правила, установленные для проезда на всех видах транспорта, участвующих в перевозке. Перевозчики имеют право отказывать пассажиру в исполнении договора перевозки в прямом смешанном сообщении при нарушении пассажиром правил перевозок пассажиров соответствующим видом транспорта. Возврат стоимости проезда в прямом смешанном сообщении в таких случаях не производится. Перевозчики, участвующие в соглашении об организации прямого смешанного пассажирского сообщения, обязаны оформить проездной документ на перевозку пассажира в прямом смешанном сообщении по обращению любого физического лица при наличии мест во всех транспортных средствах, участвующих в прямой смешанной перевозке, и при условии внесения пассажиром платы за проезд в соответствующих транспортных средствах. Оформляющий проездной документ и (или) багажную квитанцию перевозчик обязан обеспечить информирование пассажиров (отправителей) об условиях перевозки (п. 2-4 ст. 19).

В случае опоздания пассажира в пункт пересадки в связи с задержкой прибытия транспортного средства, выполнявшего перевозку на предшествующем участке прямого смешанного сообщения, последующие перевозчики обязаны принять пассажира, багаж к перевозке на транспортном средстве, выполняющем перевозку по маршруту, предусмотренному договором перевозки пассажира, багажа в прямом смешанном сообщении, на котором имеются свободные места. Перевозчики, участвующие в осуществлении прямой смешанной перевозки, на основании про-

ездного документа и (или) багажной квитанции прямого смешанного сообщения и при предъявлении документа, удостоверяющего личность, на основании которого был оформлен проездной документ и (или) багажная квитанция прямого смешанного сообщения, а в случаях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами, иных документов, обязаны перевезти пассажира, его багаж из пункта отправления в пункт назначения с предоставлением ему мест в транспортных средствах и выдать багаж получателю (п. 5-6 ст. 19).

Обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности перевозчика, грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), других юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, а также пассажира при осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа в прямом смешанном сообщении, удостоверяются коммерческими актами, актами общей формы и иными актами. **Коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств:**

- 1) несоответствие наименования, массы, количества мест груза, багажа данным, указанным в едином транспортном документе;
- 2) повреждение (порча) груза, багажа и возможные причины такого повреждения;
- 3) обнаружение груза, багажа без перевозочных документов, а также перевозочных документов без груза, багажа;
- 4) возвращение перевозчику похищенных груза, багажа (п. 1 ст. 20).

Коммерческий акт составляется:

- при выгрузке груза, багажа в день выгрузки груза, багажа, в необходимых случаях – в день выдачи груза (багажа) грузополучателю (получателю);
- в пути следования груза, багажа – в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом.

При невозможности составить коммерческий акт в указанные в настоящей статье сроки он должен быть составлен в течение следующих суток (п. 2 ст. 20). Экземпляр коммерческого акта направляется каждому перевозчику, участвующему в прямой смешанной перевозке, грузополучателю, получателю. Коммерческий акт заполняется без

помарок, подчисток и каких-либо исправлений³² (п. 3 ст. 20).

Коммерческий акт подписывает перевозчик, выдающий груз или багаж, а также грузополучатель, получатель, если они участвуют в проверке грузов, багажа. **По требованию грузополучателя, получателя перевозчик обязан в течение трех дней выдать коммерческий акт.** Перевозчик обязан составить коммерческий акт, если он обнаружил указанные в настоящей статье обстоятельства или если на наличие хотя бы одного из таких обстоятельств указали грузополучатель, получатель. Представители сторон, участвующие в составлении коммерческого акта, обязаны подписать коммерческий акт. При наличии разногласий по содержанию коммерческого акта он подписывается с разногласиями. При отказе одной из сторон от подписи коммерческого акта он подписывается другой стороной с отметкой об отказе от подписи акта первой стороной. Для удостоверения иных обстоятельств оформляются акты общей формы и другие акты (п. 4-5 ст. 20).

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору перевозки грузов или багажа в прямом смешанном сообщении транспортные организации несут предусмотренную Законопроектом ответственность. **Ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком, в обязанности которого входит выдача груза или багажа в пункте назначения:**

- 1) за утрату, недостачу груза, принятого к перевозке, – в размере стоимости утраченного или недостающего груза;
- 2) за утрату, недостачу груза, принятого к перевозке с объявлением ценности, – в размере объявленной ценности утраченного или недостающего груза;
- 3) за повреждение (порчу) груза – в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза,

³² В коммерческом акте должны содержаться: точное и подробное описание состояния груза, багажа и тех обстоятельств, которые удостоверяются актом; данные о том, правильно ли погружены, размещены и закреплены груз, багаж. В случае нарушения требований к погрузке, размещению или креплению груза, багажа в коммерческом акте указывается, какое нарушение допущено.

а при невозможности восстановления поврежденного груза – в размере его стоимости;

4) за утрату, недостачу багажа, принятого к перевозке, – в размере стоимости утраченного или недостающего багажа, но не более **600 рублей** за килограмм веса утраченного или недостающего багажа;

5) за утрату багажа, принятого к перевозке с объявлением ценности, – в размере объявленной ценности;

6) за повреждение (порчу) багажа – в размере суммы, на которую понизилась стоимость багажа, а при невозможности восстановления поврежденного багажа – в размере его стоимости, но не более **600 рублей** за килограмм веса багажа.

Стоимость груза или багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре – исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Наряду с возмещением ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, багажа перевозчик, в обязанности которого входит выдача груза, багажа в пункте назначения, возвращает грузоотправителю или грузополучателю либо отправителю или получателю провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, багажа пропорционально количеству утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, багажа (п. 1-2 ст. 21).

За несоблюдение сроков доставки груза, багажа перевозчик, в обязанности которого входит выдача груза, багажа в пункте назначения, уплачивает грузополучателю или получателю пени в размере **3% провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем 30% провозной платы**, а также возмещает грузополучателю или получателю причиненный просрочкой в доставке реальный ущерб, если не докажет, что несоблюдение сроков доставки груза, багажа произошло вследствие обстоятельств, указанных в ст. 23 Законопроекта. Перевозчик, в чью обязанность входит прием груза к перевозке, несет установленную соответствующими транспортными уставами и кодексами ответственность перед грузоотправителем за неподачу в согласованные

сроки согласованного количества и типа транспортных средств³³ (п. 3-4 ст. 21).

Перевозчики освобождаются от ответственности, предусмотренной ст. 21-22 Законопроекта, если докажут, что ненадлежащее исполнение или неисполнение ими своих обязательств по договору произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, в том числе вследствие:

1) непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера и военных действий;

2) прекращения или ограничения перевозки (погрузки) грузов, перевозки пассажиров и багажа, установленных в порядке, предусмотренном соответствующими транспортными уставами или кодексами;

3) действий или бездействия грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), пассажиров;

4) устранения обстоятельств, угрожающих жизни и здоровью людей;

5) иных, не зависящих от перевозчика обстоятельств, в том числе вследствие скрытых недостатков упаковки груза, багажа или естественных свойств груза, багажа (п. 1 ст. 23).

Перевозчики также освобождаются от ответственности за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза в случаях, если:

1) груз прибыл в исправном транспортном средстве, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем, при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности груза, багажа, в том числе без следов вскрытия в пути следования;

³³ За задержку отправления транспортного средства, а также за опоздание транспортного средства в пункт назначения или пересадки перевозчик, допустивший такие задержку или опоздание, несет ответственность, предусмотренную соответствующими транспортными уставами или кодексами. Если задержка или опоздание привели к невозможности дальнейшего исполнения договора перевозки пассажира, багажа в прямом смешанном сообщении, виновные перевозчики обязаны помимо штрафа возратить плату за проезд (провоз багажа), внесенную пассажиром (отправителем) и возместить причиненные пассажиру убытки (ст. 22).

2) перевозка груза осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя;

3) недостача груза не превышает минимальную норму естественной убыли из применяемых на разных видах транспорта, участвующих в перевозке, и значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто груза, грузобагажа;

4) утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли в результате последствий, вызванных недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными грузоотправителем в едином транспортном документе;

5) груз прибыл в исправных таре или упаковке (п. 2 ст. 23).

Перевозчик, исполнивший обязанность по возмещению убытков, уплате штрафов и иных платежей, предусмотренную ст. 21-22 Законопроекта, вправе предъявить **регрессные требования к другим транспортным организациям, участвовавшим в осуществлении прямой смешанной перевозки**. Транспортные организации возмещают перевозчику, исполнившему обязанность по возмещению убытков, уплате штрафов и иных платежей, понесенные им в связи с этим расходы, в объеме в зависимости от степени вины каждой из них в неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательств по договору перевозки в прямом смешанном сообщении (ст. 24).

За искажение в транспортной накладной прямого смешанного сообщения наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, в результате чего снижается стоимость перевозок грузов или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, транспортную безопасность, а также за отправление запрещенных для перевозки в прямом смешанном сообщении грузов, грузоотправители уплачивают перевозчику **штраф в размере пятикратной платы за перевозку** таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика. В случае несвоевременного предъявления, неполноты документов, необходимых для перевозки грузов, несвоевременной оплаты перевозки грузов, грузоотправители, грузополучатели обязаны возместить понесенные

перевозчиками убытки. За сверхнормативный простой транспортных средств, контейнеров, их задержку под погрузкой, выгрузкой, неочистку транспортных средств после выгрузки грузоотправители, грузополучатели несут ответственность, предусмотренную соответствующими транспортными уставами, кодексами (ст. 25).

Пассажиры (отправители) несут ответственность за неисполнение своих обязанностей по договору прямой смешанной перевозки пассажира (багажа) в порядке, предусмотренном законодательством РФ. За отправление в сданном для перевозки багаже предметов, перевозка которых в качестве багажа запрещена, отправитель уплачивает **штраф в размере пятикратной стоимости платы** за прямую смешанную перевозку багажа в случае отсутствия дополнительно возникающих убытков у перевозчика, связанных с перевозкой указанных предметов (ст. 26). Транспортные организации, виновные в неисполнении или ненадлежащем исполнении своих обязательств по соглашению об организации прямого смешанного сообщения, обязаны возместить убытки, причиненные другим транспортным организациям, являющимся сторонами такого соглашения, если иной размер ответственности не предусмотрен соглашением об организации прямого смешанного сообщения (ст. 27).

До предъявления перевозчику иска, связанного с осуществлением перевозки груза в прямом смешанном сообщении, ему должна быть предъявлена претензия. Претензии и иски к перевозчикам могут быть предъявлены грузоотправителями и грузополучателями или уполномоченными ими лицами. При предъявлении претензии к ней должны быть приложены документы (подлинники или заверенные копии), подтверждающие предъявляемые требования, в том числе:

- транспортная накладная прямого смешанного сообщения с отметкой перевозчика о неприбытии груза в пункт назначения, а также документы, подтверждающие понесенный ущерб – при утрате груза;
- транспортная накладная прямого смешанного сообщения и выданный перевозчиком коммерческий акт или транспортная накладная прямого смешанного сообщения с отметкой перевозчика о составлении коммерческого

акта в случае его утраты, или транспортная накладная прямого смешанного сообщения, а в случае отказа перевозчика от подписания коммерческого акта также документ, подтверждающий факт причиненного ущерба и удостоверяющий количество и действительную стоимость недостающих, поврежденных (испорченных) груза – в случае недостачи, повреждения (порчи) груза;

- транспортная накладная прямого смешанного сообщения – в случае просрочки доставки груза;
- транспортная накладная прямого смешанного сообщения с отметкой о довыскании суммы провозных платежей в пункте назначения, транспортная накладная прямого смешанного сообщения с отметкой перевозчика о возврате груза если перевозка не состоялась – в случае возврата провозной платы³⁴ (п. 1-3 ст. 28).

Иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем (отправителем) или грузополучателем (получателем) в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в **тридцатидневный срок**. Иски и претензии по требованиям, связанным с перевозкой груза в прямом смешанном сообщении, предъявляются:

1) к перевозчику, осуществляющему прием груза к перевозке, – по требованиям, связанным с подачей транспортных средств и приемом груза к перевозке, а также возвратом провозных платежей, если перевозка не состоялась или была выполнена частично;

³⁴ Перевозчик, к которому была предъявлена претензия, в случае, если основанием для предъявления претензии могли быть действия или бездействие других транспортных организаций, участвовавших в перевозке, направляет ее на рассмотрение этим транспортным организациям. Транспортные организации обязаны рассмотреть поступившую претензию и сообщить свой ответ перевозчику, направившему претензию в срок, необходимый для подготовки ответа заявителю претензии. Порядок направления претензии перевозчиком транспортным организациям, участвовавшим в перевозке, и рассмотрения этими организациями таких претензий определяется правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении и соглашением об организации прямого смешанного сообщения (п. 4 ст. 28).

2) к перевозчику, в чьи обязанности входит выдача груза в пункте назначения, – по всем остальным требованиям.

Иски к грузоотправителям, грузополучателям, связанные с перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении, предъявляются:

- перевозчиком, осуществляющим прием груза к перевозке, – по требованиям, связанным с подачей транспортных средств и приемом груза к перевозке;
- перевозчиком, в чьи обязанности входит выдача груза в пункте назначения, – по всем остальным требованиям (п. 5-7 ст. 28).

Иск или претензия, связанные с просрочкой доставки пассажира в пункт назначения или в пункт пересадки, предъявляются пассажиром к перевозчику, допустившему просрочку. **Иски или претензии** по остальным требованиям предъявляются по выбору пассажира (отправителя) к перевозчику, оформившему договор перевозки пассажира (багажа) в прямом смешанном сообщении, к перевозчику, в обязанности которого входит доставка пассажира (багажа) в пункт назначения, или к перевозчику, выполнявшему перевозку, в течение которой был причинен вред багажу или опоздание пассажира (ст. 29).

Иски к перевозчикам по требованиям в связи с осуществлением прямой смешанной перевозки грузов могут быть предъявлены **в течение одного года** со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии. Иски перевозчиков к пассажирам, грузоотправителям (отправителям), грузополучателям (получателям), другим юридическим и физическим лицам, возникающие в связи с осуществлением перевозок пассажиров, грузов и багажа в прямом смешанном сообщении, могут быть предъявлены **в течение одного года** со дня наступления события, послужившего основанием предъявления таких исков. Иски по требованиям, возникающим в связи с исполнением соглашения об организации прямого смешанного сообщения, а также регрессные требования, предусмотренные ст. 24 Законопроекта, могут быть предъявлены в течение **общего срока исковой давности** (ст. 30).

Предполагается, что после принятия Законопроекта и трансформации его в Федеральный

закон последний вступит в силу по истечении 180 дней с даты его официального опубликования. С этого же момента утратит силу Глава V «Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении» УЖТ РФ, а также Глава XIV «Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении» КВВТ РФ. Очевидно, что новые нормы, регулирующие прямые смешанные (комбинированные) перевозки грузов, пассажиров и багажа, будут носить характер специальных норм по отношению к нормам ГК РФ, а также нормам транспортных уставов и кодексов. Если же содержание норм российского законодательства о комбиниро-

ванных перевозках вступит в противоречие с положениями действующих международных договоров России, то в соответствующих случаях будут применяться последние. Необходимо отметить, что международными нормами урегулированы лишь перевозки грузов, следовательно, международные комбинированные перевозки пассажиров найдут регламентацию в применимом национальном праве.

Настоящая статья подготовлена при поддержке Правовой информационно-справочной системы «Консультант Плюс».

Библиография:

1. Вознесенская Н.Н. Международное частное право и сравнительное правоведение // Вестник Государственной регистрационной палаты при Министерстве юстиции РФ. 2012. № 6.
2. Гречуха В.Н. Международное транспортное право: Учебник. М., 2013.
3. Добровинская А.В. Убытки в международных транспортных конвенциях // Транспортное право. 2012. № 3/
4. Касаткина А.С. Правовое понятие и классификация международных пассажирских перевозок // Адвокат. 2011. № 3.
5. Касаткина А.С. Коллизионное и материальное регулирование международных пассажирских перевозок // Международное право и международные организации. 2012. № 4.
6. Касаткина А.С. Правовые основы регулирования международных пассажирских перевозок // Право и политика. 2012. № 3.
7. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. М., 2012.
8. Кокин А.С., Левиков Г.А. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов. М., 2011.
9. Косовская В.А. Контракт морской перевозки груза в системе обязательственных отношений в рамках международного частного права // Журнал международного частного права. 2012. № 4.
10. Оскорбина О.В. Особенности правового регулирования международной перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2012. № 1.
11. Павлова Ю.И. Особенности коллизионного регулирования трубопроводной транспортировки // Право и политика. 2013. № 3.
12. Ротко С.В. Коносамент в российском и зарубежном законодательстве // Международное публичное и частное право. 2011. № 1.
13. Степин А.Б. Критерии и условия реализации международных средств защиты частного права // Современное право. 2011. № 12.
14. Степин А.Б. Понятие и сущность международных стандартов защиты частного права // Международное публичное и частное право. 2012. № 1.
15. Холопов К.В. Международное частное транспортное право: Анализ норм международного и российского транспортного права. М., 2010.

References (transliteration):

1. Voznesenskaya N.N. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo i sravnitel'noe pravovedenie // Vestnik Gosudarstvennoi registratsionnoi palaty pri Ministerstve yustitsii RF. 2012. № 6.
2. Grechukha V.N. Mezhdunarodnoe transportnoe pravo: Uchebnik. M., 2013.
3. Dobrovinskaya A.V. Ubytki v mezhdunarodnykh transportnykh konventsiiakh // Transportnoe pravo. 2012. № 3/
4. Kasatkina A.S. Pravovoe ponyatie i klassifikatsiya mezhdunarodnykh passazhirskikh perevozok // Advokat. 2011. № 3.
5. Kasatkina A.S. Kollizionnoe i material'noe regulirovanie mezhdunarodnykh passazhirskikh perevozok // Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii. 2012. № 4.
6. Kasatkina A.S. Pravovye osnovy regulirovaniya mezhdunarodnykh passazhirskikh perevozok // Pravo i politika. 2012. № 3.
7. Kokin A.S. Mezhdunarodnaya morskaya perevozka gruza: pravo i praktika. M., 2012.
8. Kokin A.S., Levikov G.A. Transportno-ekspeditorskie uslugi pri mezhdunarodnoi perevozke gruzov. M., 2011.
9. Kosovskaya V.A. Kontrakt morskoi perevozki gruza v sisteme obyazatel'stvennykh otnoshenii v ramkakh mezhdunarodnogo chastnogo prava // Zhurnal mezhdunarodnogo chastnogo prava. 2012. № 4.
10. Oskorbina O.V. Osobennosti pravovogo regulirovaniya mezhdunarodnoi perevozki opasnykh gruzov zheleznodorozhnym transportom // Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya. 2012. № 1.
11. Pavlova Yu.I. Osobennosti kollizionnogo regulirovaniya truboprovodnoi transportirovki // Pravo i politika. 2013. № 3.
12. Rotko S.V. Konosament v rossiiskom i zarubezhnom zakonodatel'stve // Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo. 2011. № 1.
13. Stepin A.B. Kriterii i usloviya realizatsii mezhdunarodnykh sredstv zashchity chastnogo prava // Sovremennoe pravo. 2011. № 12.
14. Stepin A.B. Ponyatie i sushchnost' mezhdunarodnykh standartov zashchity chastnogo prava // Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo. 2012. № 1.
15. Kholopov K.V. Mezhdunarodnoe chastnoe transportnoe pravo: Analiz norm mezhdunarodnogo i rossiiskogo transportnogo prava. M., 2010.