

УДК 347

DOI: 10.34670/AR.2021.72.69.019

Гражданско-правовое регулирование перевозок в прямом смешанном сообщении в Российской Федерации

Скаридов Александр Станиславович

Доктор юридических наук, профессор,
завкафедрой международного и морского права,
Государственный университет морского и речного
флота им. адмирала С.О. Макарова,
198035, Российская Федерация, Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7;
e-mail: Skaridov@mail.ru

Бразовская Яна Евгеньевна

Доцент кафедры международного и морского права,
Государственный университет морского и речного
флота им. адмирала С.О. Макарова,
198035, Российская Федерация, Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7;
e-mail: Skaridov@mail.ru

Аннотация

Актуальность исследования связана с важностью развития частноправовых отношений на транспорте и необходимостью понимания гражданско-правового регулирования прямых смешанных перевозок различными видами транспорта при перевозке грузов. Цель – провести анализ особенностей правового регулирования прямых смешанных (комбинированных) перевозках с учетом особенностей используемой в научной, учебной и практической литературе терминологии и внесенного в Государственную Думу на рассмотрение нового проекта федерального закона. В ходе проведения исследования используются историко-правовой, формально-логический, системный, сравнительно-правовой, статистический методы. В связи с отсутствием в научных кругах единой позиции по поводу понимания термина «смешанные перевозки» авторы проводят анализ существующих в цивилистике подходов к детерминации понятия «перевозка в прямом смешанном сообщении», исследуют концепцию равнозначности понятий «смешанных» и «комбинированных» перевозок, уделяют внимание терминологической особенности понятия «мультимодальные перевозки». В статье описываются основные признаки и виды смешанной перевозки, на основе действующего в Российской Федерации законодательства делается вывод о том, что термин «мультимодальная перевозка» относится к логистической сфере, а термин «смешанная перевозка» – к юридической. Авторы поставили задачей проанализировать внесенный в Государственную Думу на рассмотрение новый проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», основываясь на сравнительно-правовом методе и

действующих национально-правовых нормах. Авторами изучен проект федерального закона, рассмотрены нормы, закрепленные в транспортных уставах и кодексах, регулирующие смешанные перевозки. Выявлены положительные и спорные моменты проекта, внесены предложения.

Для цитирования в научных исследованиях

Скаридов А.С., Бразовская Я.Е. Гражданско-правовое регулирование перевозок в прямом смешанном сообщении в Российской Федерации // Вопросы российского и международного права. 2021. Том 11. № 7А. С. 120-130. DOI: 10.34670/AR.2021.72.69.019

Ключевые слова

Перевозки, смешанные перевозки, комбинированные перевозки, мультимодальные перевозки, договор об организации перевозок.

Введение

Перевозки в смешанном сообщении – явление рыночной экономики, они наиболее эффективны в условиях рынка, характеризующегося большим числом продавцов и покупателей, доступностью товаров и услуг, информационной открытостью, справедливой конкуренцией. Развитие перевозок грузов, товаров оказывает большое влияние на экономику государств [Троицкая, Чубуков, Шилимов, 2009, 17]. Использование государствами выгодного географического положения позволило превратить международные мультимодальные перевозки в важнейшую составляющую их бюджетов.

Основная часть

Исторически развитие транспорта происходило от средства решения военных и политических задач к посреднику и главному звену сфер производства, обмена, обращения [Субботин, 2012, 3]. Развитие «смешанных перевозок»¹ непосредственно связано с развитием отдельных видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, авиационного и морского, а также с внедрением контейнерных перевозок как технического прогресса в организации перевозок, складировании и хранении грузов, важности интеграции различных видов транспорта для цели оптимизации и транспортировки грузов и товаров.

Особенность правового регулирования смешанных перевозок заключается в том числе в том, что в национальном праве Российской Федерации нормативное регулирование строится в зависимости от видов транспорта, объединенных общими принципами и нормами ГК РФ.

Законодатель в ст. 788 ГК РФ определил, что под прямым смешанным сообщением понимаются «взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу». Порядок организации таких перевозок определяется соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых

¹ Данный термин закреплен в Конвенции ООН «О международных смешанных перевозках грузов» 1980 г. В российском законодательстве термин нормативно не раскрывается, хотя и применяется во многих нормативно-правовых актах.

смешанных (комбинированных) перевозках. Следует отметить, что в настоящий момент такой закон все еще не принят. В мае 2021 г. в очередной раз на рассмотрение в Государственную Думу был внесен проект федерального закона № 1179766-7, подготовленный Минтранс России.

Отметим, что если Воздушный кодекс РФ не использует термин «смешанные (комбинированные) перевозки», КТМ РФ не раскрывает термин, а лишь упоминает о возможности предъявления претензии к перевозчику, доставившему груз в конечный пункт (п. 2 ст. 403), то КВВТ РФ посвятил перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении целую главу (гл. XIV). Так, КВВТ РФ в ст. 104 предусмотрел, что перевозки грузов могут осуществляться в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия внутреннего водного транспорта с железнодорожным, морским, воздушным и автомобильным транспортом, а также то, что такие перевозки осуществляются на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), составленного на весь путь следования грузов. Устав железнодорожного транспорта в ст. 65 детерминирует перевозки грузов в прямом смешанном сообщении аналогично КВВТ РФ, отдавая предпочтение железнодорожному транспорту.

В.В. Витрянский считает важным уточнить, что перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются не менее чем двумя различными видами транспорта [Витрянский, 2001, 27].

В зависимости от отрасли науки, будь то наука о планировании, контроле и управлении транспортированием или наука о производственно-хозяйственных взаимоотношениях, можно увидеть и иные варианты понимания рассматриваемого термина. Например, Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков и М.В. Шилимов под прямым смешанным сообщением понимают «перевозки несколькими видами транспорта под ответственностью одного перевозчика по сквозной единой тарифной ставке и единому транспортному документу – накладной» [Троицкая, Чубуков, Шилимов, 2009, 25]. Явной особенностью указанного определения является присутствие одного ответственного перевозчика, однако возникает вопрос: если в смешанной перевозке будут участвовать несколько перевозчиков (транспортных компаний), кто из них будет нести ответственность? Или авторы вкладывали иной смысл в указанное определение?

Как правильно отметил О.В. Карпеев, в указанном определении «явно прослеживается влияние международной практики организации перевозки в прямом смешанном сообщении» [Карпеев, 2012, 26]. Поэтому разумнее было бы при перевозке в смешанном сообщении применить алгоритм, закрепленный в Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г., которая возлагает ответственность на оператора как сторону договора смешанной перевозки (ст. 1(3), 11 и часть III), или же как закреплено в КВВТ РФ, согласно которому ответственность за несохранность грузов до передачи грузов в портах перевалки лежит на сдающей грузы стороне, после передачи – на стороне, принявшей грузы (п. 1 ст. 114).

Следует отметить, что в научных кругах отсутствует единая позиция на детерминацию термина «смешанные перевозки»: одни ученые используют термины «смешанная перевозка»², «комбинированная перевозка»³, другие – «мультимодальная перевозка»⁴ или «интермодальная

² См., например: Барков Н.Н. Смешанные железнодорожно-водные перевозки. М.: Трансжелдориздат, 2010; Левиков Г.А., Тарабанько В.В. Смешанные перевозки: состояние, проблемы, тенденции. М.: Транслит, 2008.

³ См., например: Прокопьева Е.З. Международные комбинированные перевозки грузов и разрешение споров, связанных с ними: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2016. 24 с.

⁴ См., например: Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки. М.:

перевозка»⁵.

Российский законодатель, в отличие от иностранных коллег, в упомянутой ст. 788 ГК РФ термин «смешанные перевозки» рассматривает в прямой взаимосвязи с термином «комбинированные перевозки», понимая их как разнозначные. В данном контексте следует обратить внимание на мнение В.В. Тюпы, который считает, что «игнорирование концепции разведения перевозок на “смешанные” и “комбинированные” российской цивилистикой представляется неоправданным, поскольку выделение указанных разновидностей перевозок, договора будет полезным и для участников оборота, и для науки, и для правоприменительной практики» [Тюпа, 2011, 4].

Если обратить внимание на общий подход в понимании особенностей комбинированных перевозок, то обычно основным отличительным признаком таких перевозок является особый характер груза, под которым в данном случае понимается не конкретное вверенное перевозчику имущество, а его определенная масса, размещенная на укрепленной единице. Однако некоторые исследователи считают, что комбинированные перевозки следует понимать как «разновидность мультимодальных, в которых главная часть перевозки выполнена через железные дороги или речным или морским транспортом, а начальный и конечный участок обслуживается автомобильным транспортом» [Субботин, 2012, 19].

И в данной части мы плавно переходим к еще одной особенности и наиболее дискуссионному вопросу – пониманию сущности понятия «мультимодальная перевозка». Существует множество мнений и определений такой перевозкой. В частности, под мультимодальной перевозкой понимается смешанная перевозка грузов, при которой лицо, ее организующее, несет ответственность на всем пути следования независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа [Сханова, Попова, Горев, 2005]. Ключевой особенностью мультимодальной перевозки принято считать оператора мультимодальной перевозки: именно оператор осуществляет организацию всей перевозки от двери грузоотправителя до двери грузополучателя или, как принято ее называть, «от двери до двери». При таких перевозках перед заказчиком отвечает один перевозчик, организующий, управляющий и координирующий общую задачу доставку груза, обеспечивая тем самым непрерывное перемещение товаров по наилучшему маршруту наиболее эффективными и экономическими средствами для удовлетворения требований грузоотправителей по доставке. Это, как правило, означает упрощенную документацию (все чаще с помощью электронных средств, таких как электронный обмен данными).

В.А. Колобкова уточняет, что такие перевозки осуществляются на основании единого документа, выдаваемого отправителю на весь путь следования груза [Колобкова, 2014, 30].

Государства – участники СНГ под мультимодальной перевозкой понимают «перевозку грузов, когда лицо, ее организующее, несет ответственность за груз на всем пути следования независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа» (см. Статус Решения о Концепции согласованной транспортной политики государств – участников СНГ на период до 2010 г.).

РосКонсульт, 2001; Никифоров В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика. Новосибирск: НГАВТ, 1999.

⁵ См., например: Вакуленко С.П. (ред.) Интермодальные перевозки в пассажирском сообщении с участием железнодорожного транспорта. М., 2013. 262 с.

При изучении вопроса гражданского-правового регулирования перевозок в смешанном сообщении, можно заметить, что в основном в научной литературе правоведы применяют различную терминологию: кто-то употребляет термин «смешанная перевозка», а кто-то – «мультимодальная перевозка». В учебной юридической литературы можно обнаружить, что многие авторы мультимодальную перевозку называют «комбинированной», «смешанной», понимая их тождественными.

Ранее уже отмечалось, что «термин “multimodal” был переведен как “смешанный”, что искажает изначальный смысл, поскольку мультимодальная и интермодальная перевозки имеют различия» [Скаридов, 2017, 453].

Л.Э. Еремеева считает, что «мультимодальная перевозка – это перевозка, при которой лицо, организующее ее, несет ответственность на всем пути следования, независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа» [Еремеева, 2014, 20].

В.Н. Гречуха определяет смешанную перевозку как «транспортировку грузов не одним видом транспорта, связанную с пересечением границы, осуществляемую по единому транспортному документу, именуемому документом смешанной перевозки» [Гречуха, 2011, 362].

С.В. Милославская и К.И. Плужников характеризуют перевозку в смешанном сообщении как «доставку груза от отправителя к получателю, осуществляемую по крайней мере двумя различными видами транспорта, когда она выполняется на этом маршруте под ответственностью только одного перевозчика, по единому транспортному документу, подтверждающему заключение договора перевозки, и оплачивается по единой сквозной тарифной ставке» [Милославская, Плужников, 2001, 13].

В.А. Егиазаров полагает, что «основным признаком перевозки грузов в смешанном сообщении является участие в ней не менее двух перевозчиков различных видов транспорта. При этом грузоотправитель освобождается от обязанности передавать груз с одного вида транспорта на другой и оформлять связанные с этим документы» [Егиазаров, 2015, 147].

Присутствие такой разрозненности понятий, применяемых при осуществлении смешанных перевозок, скорее всего, связано с неточностью транслитерации английских терминов, что на практике приводит к неоднозначности понимания существа комбинированных, интермодальных, мультимодальных или иных перевозок грузов и может повлиять на сотрудничество сторон транспортных правоотношений, так как стороны могут полностью не понимать истинного значения понятий и, соответственно, объема обязанностей каждой из сторон, задействованных в перевозке.

С учетом вышесказанного под перевозкой в смешанном сообщении следует понимать доставку груза не менее чем двумя видами транспорта, сочетаемого в разнообразных комбинациях, осуществляемую на основании договора прямой смешанной перевозки груза по единому транспортному документу (транспортной накладной), составленного на весь путь следования грузов.

Соответственно, можно выделить следующие признаки смешанной перевозки:

- осуществление не менее чем двумя видами транспорта;
- единый оператор, организующий и отвечающий за перевозку от двери грузоотправителя до двери грузополучателя;
- единая транспортная накладная на весь путь следования груза;
- единый тариф за всю перевозку.

Можно выделить два вида смешанных перевозок – «прямые» и «непрямые» [Троицкая, Чубуков, Шилимов, 2009, 11]. Первые характеризуются тем, что на все виды транспорта, привлекаемые для транспортировки груза, оформляется один сквозной транспортный документ; вторые – тем, что организуются экспедитором, оформляются несколькими договорами перевозки, регулируемые разными правовыми актами в зависимости от используемого вида транспорта.

Анализ детерминации терминов позволяет сделать вывод о том, что в рамках российского законодательства термин «мультимодальная перевозка» относится к логистической сфере, а термин «смешанная перевозка» – к юридической.

Безусловно, отсутствие национального нормативно-правового акта существенно осложняет правовое регулирование перевозок в смешанном сообщении, то же самое можно сказать и о международном сообщении. Неоднократно при представлении очередного проекта федерального закона отмечалось, что нормы, регулирующие перевозки в прямом смешанном сообщении, разрознены, отражены в разных нормативно-правовых актах, что не позволяет считать их системными и способными создать основу правового регулирования перевозок в прямом смешанном (комбинированном) сообщении. Основными причинами разработки проекта, по мнению его авторов, являются отсутствие положений о едином перевозочном документе и нормативных положений порядка взаимодействия между транспортными организациями разных видов транспорта при осуществлении ими прямых смешанных перевозок и отсутствие механизмов государственного регулирования.

Обратим внимание на положения упомянутого проекта федерального закона № 1179766-7 «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». Прежде всего следует отметить то, что, согласно проекту, Федеральный закон не будет распространяться на прямые смешанные перевозки грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении (п. 2 ст. 1).

Одной из особенностей проекта является то, что под прямой смешанной перевозкой понимается не только перевозка разными видами транспорта по единому транспортному документу, как это закреплено в ст. 788 ГК РФ, но и «перевозка грузов, пассажиров, багажа одним видом транспорта, но разными транспортными организациями».

Интерес также представляет подход разработчиков проекта, в котором указывается, что транспортные организации, заинтересованные в осуществлении перевозок в прямом смешанном сообщении, должны заключать между собой соглашения об организации прямого смешанного сообщения (п. 1 ст. 6), существенные условия такого соглашения указаны в ст. 7 проекта. Видимо, авторы проекта таким образом предполагают создать четкий и эффективный механизм государственного регулирования. Примечательным является то, что, согласно п. 1 (4) ст. 6, транспортные организации, заключившие указанное соглашение, направляют в федеральный орган исполнительной власти по реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта информацию о нем.

Авторы проекта осуществление перевозки груза в прямом смешанном сообщении ставят в зависимость от предварительного направления перевозчику заявки на такую перевозку, устанавливая для перевозчика временные рамки ее рассмотрения (в течение двух дней). Заявка направляется для согласования всем транспортным организациям, участвующим в осуществлении прямого смешанного сообщения (п. 1 ст. 10).

Применительно к особенностям непосредственно гражданско-правового регулирования прямой смешанной перевозки груза отмечается, что такая перевозка осуществляется на основании одноименного договора, а при систематическом осуществлении таких перевозок – на

основании договора об организации перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. И в данном контексте следует отметить, что авторы не раскрывают, какие условия договора прямой смешанной перевозки груза сторонам следует определить, отмечается только, что «заключение договора прямой смешанной перевозки грузов подтверждается транспортной накладной прямого смешанного сообщения». В отличие от договора об организации прямых смешанных перевозок грузов, авторы проекта в п. 3 ст. 9 предусмотрели, что участникам транспортного процесса следует в договоре определить «предполагаемые объемы 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».

Несомненно, стремление авторов проекта разработать единообразные правила, регулирующие правовые особенности перевозки разными видами транспорта, следует рассматривать с положительной стороны, однако авторы настоящей статьи считают, что проект федерального закона выиграл бы при включении в него положений о четком определении требований, предъявляемых к транспортным организациям, участвующим в осуществлении прямых смешанных перевозок, о содержании единого транспортного документа, определении существенных условий договора прямой смешанной перевозки, предоставлении более широкой вариативности прав для транспортных организаций, участвующих в перевозке груза, например при взвешивании грузов, а также четкого определения периода ответственности сторон, пресекательных сроков, в частности на рассмотрение транспортными организациями претензий.

Следует отметить, что авторы проекта, желая системно урегулировать отношения между организациями, представляющими различные виды транспорта, в области осуществления смешанных грузоперевозок, приоритет отдали железнодорожному транспорту, что наблюдается не только в направлении соглашения об организации прямого смешанного сообщения в федеральный орган исполнительной власти по реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта, но и, в частности, в модификации положений о сроке, по истечении которого груз считается утраченным (согласно ст. 45 Устава железнодорожного транспорта РФ, «по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки в прямом смешанном сообщении»), хотя, например, при морской перевозке груза законодатель исходит из месячного срока (пп. 2, 3 ст. 166 КТМ РФ).

Следует более серьезно подойти и к детерминации представленной терминологии и ее применению. Например, согласно проекту, транспортные организации – это владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, владельцы железнодорожных путей необщего пользования, владельцы объектов транспортной инфраструктуры автомобильного, воздушного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» достаточно полно перечисляет объекты транспортной инфраструктуры применительно ко всем видам транспорта.

Как уже отмечалось, отсутствие нормативного регулирования прямых смешанных перевозках создает проблемы, возникающие из перевозок несколькими видами транспорта, для участников правоотношений, в том числе при транзитных перевозках, организуемых международными транспортными организациями.

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г., помимо необходимости принятия нормативно-правовых актов, регламентирующих осуществление смешанных (комбинированных) перевозок грузов, закреплена важность повышения уровня

взаимодействия всех видов транспорта при осуществлении таких перевозок. Решением поставленной задачи, согласно стратегии, может стать создание органа, координирующего работу всех видов транспорта и обеспечивающего рациональное взаимодействие в крупных транспортных узлах.

Заключение

Разработка единого механизма правового регулирования рассматриваемой сфера правоотношений при соблюдении принципов взаимности и свободы ведения бизнеса в стране может иметь позитивный результат, причем в рамках не только расширения сети транспортных маршрутов, но и выполнения долгосрочных программ развития транспорта и транспортной инфраструктуры.

Библиография

1. Астафьев А.В., Зайцев Т.А., Стеблецов Д.Е. Разночтения в толковании терминологии смешанных перевозок. М., 2014. 141 с.
2. Витрянский В.В. Договор перевозки. М.: Статут, 2001. 526 с.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая): федер. закон Рос. Федерации от 26.01.1996 № 14-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 22.12.1995. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/
4. Гречуха В.Н. Международное транспортное право. М.: Юрайт, 2011. 474 с.
5. Егизаров В.А. Транспортное право. М.: Юстицинформ, 2015. 736 с.
6. Еремеева Л.Э. Интермодальные и мультимодальные перевозки. Сыктывкар, 2014. 144 с.
7. Карпеев О.В. Понятие перевозки в прямом смешанном сообщении как вида деятельности // Юридический мир. 2012. № 6. С. 23-28.
8. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 07.02.2001: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 22.02.2001. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/
9. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 31.03.1999: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 22.04.1999. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/
10. Колобкова В.А. Совершенствование логистических мультимодальных перевозок предприятия – участника ВЭД: таможенный аспект. М., 2014. 125 с.
11. Конвенция ООН «О международных смешанных перевозках грузов» 1980 г. // Международное частное право. М.: БЕК, 1997. С. 370-387.
12. Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки. М.: РосКонсульт, 2001. 368 с.
13. О прямых смешанных (комбинированных) перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: законопроект № 1179766-7. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1179766-7>
14. О Транспортной стратегии Российской Федерации: распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617/12dbe84ab7402c41a061dee3399c090bf6932cc3/
15. Скаридов А.С. Морское право. М.: Юрайт, 2017. 647 с.
16. Статус Решения о Концепции согласованной транспортной политики государств – участников СНГ на период до 2010 г. URL: <http://base.garant.ru/5283148/>
17. Субботин Ю.А. Мультимодальные перевозки. Новосибирск, 2012. 81 с.
18. Сханова С.Э., Попова О.В., Горев А.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание. М.: Академия, 2005. 432 с.
19. Троицкая Н.А., Чубуков А.Б., Шилимов М.В. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии. М.: Академия, 2009. 336 с.
20. Тюпа В.В. Договор перевозки в прямом смешанном сообщении: теоретический и практический аспекты: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011. 163 с.
21. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 10.01.2003 № 18-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 24.12.2002: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 27.12.2002. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/

Civil law regulation of transportation in direct mixed traffic in the Russian Federation

Aleksandr S. Skaridov

Doctor of Law,
Professor,
Head of the Department of international and maritime law,
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,
198035, 5/7 Dvinskaya str., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: Skaridov@mail.ru

Yana E. Brazovskaya

Associate Professor at the Department
of international and maritime law,
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,
198035, 5/7 Dvinskaya str., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: Skaridov@mail.ru

Abstract

The research is relevant due to the importance of the development of private law relations in transport and the need to understand the civil law regulation of direct multimodal transport by various modes of transport. The article aims to analyze the implementation of legal regulation of direct mixed (combined) documents, taking into account the terminology used in scientific, educational and practical literature and the draft federal law submitted to the State Duma of the Russian Federation for consideration. The authors of the article use historical legal, formal logical, systemic, comparative legal and statistical methods. The article carries out an analysis of different approaches to the definition of cargo transportation in direct mixed traffic, considers the conception of dividing transportation into "mixed" and "combined", and pays attention to the features of multimodal transportation. It highlights the main features and types of multimodal transportation, based on the legislation in force in the Russian Federation and points out that the term "multimodal transportation" refers to the logistics sphere, and the term "multimodal transportation" to the legal one. The authors analyze the draft Federal Law "On direct mixed (combined) transportation", submitted to the State Duma of the Russian Federation for consideration, consider the norms governing multimodal transport, established by codes, charters, rules governing the carriage of goods by means of transport of the corresponding type and identify the positive and controversial aspects of the draft federal law.

For citation

Skaridov A.S., Brazovskaya Ya.E. (2021) Grazhdansko-pravovoe regulirovanie perevozok v pryamom smeshannom soobshchenii v Rossiiskoi Federatsii [Civil law regulation of transportation in direct mixed traffic in the Russian Federation]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 11 (7A), pp. 120-130. DOI: 10.34670/AR.2021.72.69.019

Keywords

Transportation, mixed transportation, combined transportation, multimodal transportation, transportation contract.

References

1. Astaf'ev A.V., Zaitsev T.A., Stebletsov D.E. (2014) *Raznochteniya v tolkovanii terminologii smeshannykh perezovozok* [Discrepancies in the interpretation of the terminology of mixed transportation]. Moscow.
2. Egiazarov V.A. (2015) *Transportnoe pravo* [Transportation law]. Moscow: Yustitsinform Publ.
3. Eremeeva L.E. (2014) *Intermodal'nye i mul'timodal'nye perezovozki* [Intermodal and multimodal transportation]. Syktyvkar.
4. *Grazhdanskiy kodeks Rossiiskoi Federatsii (chast' vtoraya): feder. zakon Ros. Federatsii ot 26.01.1996 № 14-FZ: prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Federatsii 22.12.1995* [Civil Code of the Russian Federation (Part 2): Federal Law of the Russian Federation No. 14-FZ of January 26, 1996]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ [Accessed 10/07/21].
5. Grechukha V.N. (2011) *Mezhdunarodnoe transportnoe pravo* [International transportation law]. Moscow: Yurait Publ.
6. Karpeev O.V. (2012) Ponyatie perezovozki v pryamom smeshannom soobshchenii kak vida deyatel'nosti [The concept of transportation in direct mixed traffic as a type of activities]. *Yuridicheskii mir* [Juridical world], 6, pp. 23-28.
7. *Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon Ros. Federatsii ot 30.04.1999 № 81-FZ: prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Federatsii 31.03.1999: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Federatsii 22.04.1999* [Merchant Shipping Code of the Russian Federation: Federal Law of the Russian Federation No. 81-FZ of April 30, 1999]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ [Accessed 10/07/21].
8. *Kodeks vnutrennego vodnogo transporta Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon Ros. Federatsii ot 07.03.2001 № 24-FZ: prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Federatsii 07.02.2001: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Federatsii 22.02.2001* [Code of Inland Water Transport of the Russian Federation: Federal Law of the Russian Federation No. 24-FZ of March 7, 2001]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/ [Accessed 10/07/21].
9. Kolobkova V.A. (2014) *Sovershenstvovanie logisticheskikh mul'timodal'nykh perezovozok predpriyatiya – uchastnika VED: tamozhennyi aspekt* [The improvement of multimodal logistics transportation of an enterprise participating in foreign economic activities: the customs aspect]. Moscow.
10. Konventsia OON "O mezhdunarodnykh smeshannykh perezovozkakh gruzov" 1980 g. [United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods] (1997). In: *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo* [Private international law]. Moscow: BEK Publ., pp. 370-387.
11. Milosolavskaya S.V., Pluzhnikov K.I. (2001) *Mul'timodal'nye i intermodal'nye perezovozki* [Multimodal and intermodal transportation]. Moscow: RosKonsul't Publ.
12. *O pryamykh smeshannykh (kombinirovannykh) perezovozkakh i o vnesenii izmenenii v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii: zakonoproekt № 1179766-7* [On direct mixed (combined) transportation and on amending certain legislative acts of the Russian Federation: Draft Federal Law No. 1179766-7]. Available at: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1179766-7> [Accessed 10/07/21].
13. *O Transportnoi strategii Rossiiskoi Federatsii: rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 22.11.2008 № 1734-r* [On the Transport Strategy of the Russian Federation: Order of the Russian Government No. 1734-r of November 22, 2008]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617/12dbe84ab7402c41a061dee3399c090bf6932cc3/ [Accessed 10/07/21].
14. Skaridov A.S. (2017) *Morskoe pravo* [Maritime law]. Moscow: Yurait Publ.
15. Skhanova S.E., Popova O.V., Gorev A.E. (2005) *Transportno-ekspeditsionnoe obsluzhivanie* [Freight forwarding services]. Moscow: Akademiya Publ.
16. *Status Resheniya o Kontseptsii soglasovannoi transportnoi politiki gosudarstv – uchastnikov SNG na period do 2010 g.* [The Status of the Decision on the Conception of the coordinated transport policy of the CIS member states for the period until 2010]. Available at: <http://base.garant.ru/5283148/> [Accessed 10/07/21].
17. Subbotin Yu.A. (2012) *Mul'timodal'nye perezovozki* [Multimodal transportation]. Novosibirsk.
18. Troitskaya N.A., Chubukov A.B., Shilimov M.V. (2009) *Mul'timodal'nye sistemy transportirovki i intermodal'nye tekhnologii* [Multimodal transportation systems and intermodal technologies]. Moscow: Akademiya Publ.
19. Tyupa V.V. (2011) *Dogovor perezovozki v pryamom smeshannom soobshchenii: teoreticheskii i prakticheskii aspekty. Doct. Diss.* [Transportation contracts in direct mixed traffic: theoretical and practical aspects. Doct. Diss.] Moscow.

20. *Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon Ros. Federatsii ot 10.01.2003 № 18-FZ: prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Federatsii 24.12.2002; odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Federatsii 27.12.2002* [The Railway Transport Charter of the Russian Federation: Federal Law of the Russian Federation No. 18-FZ of January 10, 2003]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/ [Accessed 10/07/21].
21. Vitryanskii V.V. (2001) *Dogovor perevozki* [Transportation contracts]. Moscow: Statut Publ.