



ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК – МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПОДХОД И СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ ПРИМЕНЕНИЕ В СТРАНАХ ТРАСЕКА

Обзор – 2022г.



СОДЕРЖАНИЕ

Введение	2
Что означает мультимодальная перевозка.....	6
Правовые аспекты мультимодальных перевозок.....	13
(a) Документы об одномодальных перевозках, предусмотренные международными конвенциями, регулирующими одномодальные перевозки	15
(b) Мультимодальные транспортные документы.....	18
(c) Ответственность в рамках мультимодальной перевозки	21
Усилия и результаты принятия единых документов и ответственность за мультимодальные перевозки	25
Анализ законодательства по мультимодальным перевозкам в странах ТРАСЕКА.....	32
Азербайджанская Республика	32
Республика Армения	36
Болгария	39
Грузия	45
Исламская Республика Иран.....	57
Республика Казахстан	59
Кыргызская Республика	68
Республика Молдова	75
Румыния	83
Республика Таджикистан.....	90
Турецкая Республика	99
Украина	105
Республика Узбекистан	115
Заключение.....	130

ВВЕДЕНИЕ

Роль транспорта в развитии регионов, экономики и повышения благосостояния людей трудно переоценить. Транспорт обеспечивает перемещение грузов из одного места в другое по океанам и рекам, автомобильным дорогам, воздуху и другими способами. Перевозка грузов двумя и более видами транспорта считается мультимодальной.

Повышенный интерес к сфере мультимодальных перевозок тесно связан с масштабными изменениями, произошедшими в мировой экономике в целом и в международной торговле в частности. Со второй половины 20 века синхронизация транспортной системы происходила по двум направлениям - появление контейнеризации и реализация парадигмы мультимодальности. Контейнер стал унифицированным средством перевозки грузов на всех видах транспорта, что позволило совмещать практически любые перевозки с использованием контейнеров и свободно, без каких-либо затруднений перекладывать контейнер с одного вида транспорта на другой. В результате контейнеризации существенно изменилась структура транспортной отрасли, начался ее новый этап развития, связанный в основном с развитием мультимодальных перевозок.

На этапе логистической интеграции поддержание цепочек поставок потребовало более высокого уровня консолидации рынка и кооперации, а также повышения гибкости сервиса, расширения спектра услуг и повышения его экологической безопасности.

Обобщая информацию из различных источников, можно отметить, что работа мультимодальной системы основана на следующих принципах¹:

- 1) единый коммерческо-правовой режим;
- 2) комплексное решение финансово-экономических аспектов функционирования системы;
- 3) использование систем электронного обмена данными (ЭОД), обеспечивающих мониторинг движения грузов, обмен информацией и связь;
- 4) единство всех звеньев транспортной цепи с организационной и технологической сторон, единая форма взаимодействия и координации между всеми звеньями транспортной цепи, обеспечивающими это единство;
- 5) сотрудничество всех участников транспортной системы;
- 6) комплексное развитие транспортной инфраструктуры различных видов транспорта.

В последние годы тема мультимодальных перевозок является предметом многочисленных дискуссий, поскольку существующая система имеет множество преимуществ и недостатков. Если рассматривать причины, по которым стоит выбрать именно этот вид транспорта, то следует указать на следующие его преимущества:

- доставка груза в кратчайшие сроки по принципу «от двери до двери»;
- ускорение таможенных и других бюрократических процедур;
- надежное хранение перевозимых грузов;
- одно лицо, ответственное за доставку товара;

¹ <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582>

- отслеживание и контроль груза;
- эффективное использование технических возможностей морских и железнодорожных терминалов;
- определение наиболее оптимального маршрута;
- большая конкурентоспособность по сравнению с альтернативными видами транспорта по стоимости доставки;
- большая конкурентоспособность благодаря оптовым скидкам, минимизации штрафов, срокам и стоимости хранения;
- гибкое реагирование на любые изменения на рынке грузоперевозок с учетом интересов клиентов;
- а также снижение выбросов вредных веществ в окружающую среду, а также снижение энергозатрат на тонну перевозимого груза за счет использования речного и железнодорожного транспорта.²

Однако, наряду с достоинствами, мультимодальные перевозки имеют и недостатки, которые можно обобщить следующим образом:

- необходимость формирования нескольких комплектов сопроводительной документации – в соответствии с количеством участников транспортной цепочки;
- более сложная процедура отслеживания груза по сравнению с перевозкой, осуществляемой одним видом транспорта;
- возрастание риска порчи или утраты товара из-за нескольких этапов погрузочно-разгрузочных работ при смене транспорта;
- необходимость работы с большим количеством посредников, от каждого из которых зависит скорость и качество доставки;
- сложность координации деятельности всех видов транспорта;
- проблемы правового обеспечения транспортных цепочек, пересекающих границы разных стран.³

Несмотря на очевидное преимущество мультимодальных перевозок, тот факт, что сопроводительная документация должна соответствовать требованиям каждого отдельного вида транспорта, задействованного в перевозке, на практике вызывает немало трудностей. Проблемы возникают и при установлении меры ответственности за убытки или ущерб для каждого участника перевозки. Учитывая, что большинство мультимодальных перевозок осуществляется между разными странами и даже континентами, где существуют разные процедуры пересечения границ и, соответственно, действуют разные границы юрисдикции, становится понятным основной круг задач, которые вынуждены решать операторы мультимодальных перевозок.

В последнее время было предпринято много усилий по решению этих вопросов на глобальном межгосударственном уровне, а именно, разработке единого документа для мультимодальных перевозок и определению единого режима ответственности - однако единого общепризнанного закона на международном уровне до сих пор нет.

² <https://obuchalka.org/20180719102137/multimodalnie-i-intermodalnie-perevozki-miloslavskaya-s-v-plujnikov-k-i-2001.html>

³ <http://xn--80aimveh.pp.ua/nauka/64-multimodalne-perevezennya-viznachennya-vidi-shema.html>

Одной из самых первых инициатив была Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов 1980 года, которая не оправдала ожиданий и поэтому не вступила в силу. В настоящее время в современной международной торговой практике используется широкий спектр оборотных и необоротных форм мультимодальных транспортных документов, а именно: «MULTIDOC 95» и «COMBICONBILL», разработанные Балтийским и Международным морским советом (BIMCO), Мультимодальный Транспортный Коносамент FIATA, а также Правила UNCTAD/ICC для мультимодальных транспортных документов 1992 года. Транспортный коносамент мультимодальной перевозки FIATA и коносамент BIMCO MULTIDOC были разработаны в соответствии с Правилами UNCTAD/ICC для коносаментов мультимодальной перевозки 1992 года и включают их. COMBICONBILL BIMCO, для сравнения, устанавливает общую ответственность перевозчика за товар, находящийся на его попечении, с момента получения до доставки товара.

Также были предприняты региональные усилия восполнить пробел в регулировании мультимодальных перевозок. Яркими примерами являются «Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА, 2009 г.»⁴, «Рамочное соглашение АСЕАН о мультимодальных перевозках, 2005 г.» (подписано, но не реализуется в полном объеме)⁵, «Соглашение между правительствами государств-членов ГУАМ о международных мультимодальных перевозках грузов, 2007г.»⁶, «Соглашение о международных комбинированных грузовых перевозках между государствами-членами Совета сотрудничества тюркоязычных государств»⁷ (действующее), Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП - AGTC)⁸ 1991г. и другие.

Будущее мультимодальных перевозок является многообещающим, поскольку они приносят значительный доход и менее чувствительны к циклической нестабильности, чем одномодальные перевозки. Исследователи утверждают, что мультимодальные перевозки играют центральную роль в повышении эффективности и конкурентоспособности отрасли грузовых перевозок в целом и являются экологически безопасной альтернативой.

Принимая во внимание многочисленные преимущества мультимодальных перевозок, а также преследуя цели упрощения документооборота и унификации режима ответственности при перевозке грузов более чем двумя видами транспорта, Европейской Комиссией было организовано и профинансировано масштабное исследование на эту тему. В 2009 году окончательный отчет, подготовленный группой независимых экспертов, был представлен Генеральному директорату по энергетике и транспорту Европейской комиссии.⁹ В отчете подробно рассмотрены транспортные документы, утвержденные соответствующими конвенциями по отдельным видам

⁴ <http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/Agreement.pdf>

⁵ <https://asean.org/wp-content/uploads/images/archive/17877.pdf>

⁶ <https://guam-organization.org/en/agreement-among-governments-of-member-states-of-guam-on-international-multimodal-transportation-of-goods/>

⁷ <https://mincom.gov.az/en/view/news/1325/azerbaijan-represented-at-5th-meeting-of-transport-ministers-of-cooperation-council-of-turkic-speaking-states>

⁸ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-2-a&chapter=11&clang=en

⁹ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2009_05_19_multimodal_transport_report.pdf

транспорта и используемые для перевозки грузов воздушным, железнодорожным, автомобильным, морским и внутренним водным транспортом, а также мультимодальные транспортные документы, используемые в основном экспедиторскими компаниями и авторитетными морскими грузовыми компаниями. Кроме того, были подробно описаны и проанализированы все применимые режимы ответственности для мультимодальных перевозок посредством опроса заинтересованных сторон.

В данном обзоре, в частности, в разделе «Правовые вопросы мультимодальных перевозок» большая часть определений, пояснений по юридическим нюансам мультимодальных перевозок и сопроводительной документации взяты из вышеуказанного отчета. Если использовались другие источники, в тексте давались соответствующие реферальные ссылки.

Здесь также было бы уместно отметить, что Еврокомиссия после получения окончательного отчета независимых экспертов и отзывов государственных органов государств-членов ЕС, неправительственных организаций (например, транспортных, экспедиторских ассоциаций и союзов и т.д.), а также представителей деловых кругов на анкету по данной теме, решила действовать по нулевому сценарию, сосредоточившись в последующие годы на обеспечении максимального взаимодействия логистических решений. Что касается законодательного регулирования перевозки грузов двумя и более видами транспорта, то определенный вклад в упрощение документооборота и разграничение сферы ответственности для всех участников интермодальных перевозок внесли изменения в действующие конвенции и директивы ЕС.

Последняя и очень важная глава данного обзора посвящена подробному перечислению соответствующего законодательства в странах-участницах программы ТРАСЕКА в пределах, допускающих наличие соответствующей информации в открытых источниках на русском или английском языках, а также - ответов стран ТРАСЕКА на запрос Постоянного Секретариата.

Данный обзор был подготовлен Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА для всех участников программы с целью обеспечения базового понимания правовых систем, применимых к мультимодальным перевозкам в целом и к операторам мультимодальных перевозок, в частности, краткого указания обязательств и правил, регулирующих деятельность операторов мультимодальных перевозок, и общего анализа действующей законодательной базы стран ТРАСЕКА, используемой в международных перевозках грузов двумя и более видами транспорта.

ЧТО ОЗНАЧАЕТ МУЛЬТИМОДАЛЬНАЯ ПЕРЕВОЗКА?

Различное толкование концепции мультимодальных перевозок приводит к проблемам ответственности; поэтому стоит понимать природу мультимодальных перевозок, требующую особого отношения. В широком смысле мультимодальные перевозки можно определить как международную перевозку товаров более чем одним видом транспорта в течение одного непрерывного рейса, при котором один перевозчик берет на себя юридическую и физическую ответственность за груз. Такой способ описания смешанной перевозки подчеркивает тот факт, что перевозка основана на едином договоре, заключенном перевозчиком или «оператором смешанной перевозки», где эта сторона берет на себя обязательства перевозчика.

Технические трудности при перемещении товаров с одного вида транспорта на другой, что влекло за собой дополнительные расходы и задержки, привели к совершенствованию модальности. Мультимодальность предлагает возможность комбинировать режимы и найти менее дорогостоящую альтернативу, чем одномодальное решение. Грузоотправители и грузополучатели зачастую заинтересованы в том, чтобы иметь дело с одной стороной (Оператор мультимодальных перевозок, ОМП - МТО), которая организует перевозку грузов от двери до двери и берет на себя договорную ответственность на всем протяжении, независимо от того, выполняет ли эта сторона фактически различные этапы перевозки. Для многих пользователей транспорта задержка доставки приобретает все большее значение относительно эффективного управления цепочкой поставок.

Для специалистов по логистике мультимодальные перевозки — это перевозки, в которых используются различные виды транспорта для доставки товаров к месту назначения. С правовой точки зрения, это вид перевозки, при котором один перевозчик берет на себя ответственность за перевозку груза в конкретный пункт назначения независимо от того, занято лицо в перевозке физически или нет, и независимо от используемых видов транспорта. Грузоотправитель получит один транспортный документ на всю перевозку, но оператор мультимодальной перевозки может получить более одного документа от субперевозчика или его субподрядчиков.

Вне зависимости от своего обычного употребления, мультимодальные перевозки используются в разных отраслях знаний и означают немного разные вещи. Существует несколько определений мультимодальных перевозок (см. Таблицу 1).

Таблица 1. Определения мультимодальных перевозок в международных документах и научных статьях. Список включает многосторонние соглашения, сторонами которых являются страны-участницы ТРАСЕКА.

Название документа	Определение
<p>Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, 1980</p>	<p>Смешанная перевозка – это перевозка грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке товаров, осуществляемые при выполнении договора об одномодальной перевозке, как это определено в таком договоре, не считаются международными мультимодальными перевозками».</p>
<p>ЕЭК ООН Терминология по комбинированным перевозкам</p>	<p>Мультимодальная перевозка – это перевозка грузов двумя или более видами транспорта.</p>
<p>ЕЭК ООН Упрощение процедур торговли Англо-русский глоссарий терминов</p>	<p>Мультимодальная перевозка – это перевозка грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта. Вид перемещения грузов с использованием различных видов транспорта, а также погрузочно-разгрузочные услуги в рамках единой системы (более общее понятие по сравнению с интермодальными перевозками). При этой перевозке один экспедитор организует, берет на себя ответственность и осуществляет доставку и перевозку грузов от места отправления до места назначения различными видами транспорта и выдает транспортный документ на перевозку грузов.</p>
<p>Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов на смешанные перевозки</p>	<p>Не включает определение мультимодальной перевозки, а фокусируется на «договоре смешанной перевозки».</p>
<p>Секретариат ЭСКАТО ООН</p>	<p>Термин «мультимодальные перевозки» означает любую транспортную операцию с использованием двух или более видов транспорта.</p>
<p>Соглашение о развитии мультимодального транспорта ТРАСЕКА</p>	<p>Мультимодальная перевозка – перевозка грузов, осуществляемая по меньшей мере двумя разными видами транспорта.</p>
<p>Европейская Конференция Министров транспорта</p>	<p>Мультимодальная перевозка – это перевозка грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта.</p>

<p>Глоссарий по транспортной статистике (5 издание, опубликован совместно со-published by Eurostat, UN and ITF)</p>	<p>Мультимодальная грузовая перевозка – это перевозка грузов как минимум двумя различными видами транспорта. Международная мультимодальная перевозка часто основана на договоре, регулирующем полную мультимодальную перевозку.</p>
<p>Международный союз комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок</p>	<p>Мультимодальная перевозка – это использование нескольких видов транспорта для выполнения одной перевозки.</p>
<p>«Соглашение по Лазуритовому коридору (Лапис Лазули)»¹⁰ (Стороны - Афганистан, Азербайджан, Грузия, Турция и Туркменистан)</p>	<p>Мультимодальная перевозка – это сочетание двух и более видов транспорта.</p>
<p>«Соглашение между правительствами государств-членов ГУАМ о международных мультимодальных перевозках грузов»</p>	<p>Мультимодальная перевозка – это перевозка грузов, осуществляемая двумя и более видами транспорта.</p>
<p>«Соглашение о проведении согласованной политики создания и развития транспортных коридоров Евразийской экономической комиссии»</p>	<p>Мультимодальная перевозка – это перевозка грузов двумя или более видами транспорта.</p>
<p>Рамочное соглашение ОЭС по транзитным перевозкам</p>	<p>Предусматривает, что мультимодальные транспортные операции основываются на международно признанной документации и процедурах.</p>

¹⁰ <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/12/05/china-funded-lapis-lazuli-transport-corridor-unites-caucasus-central-asia/>

<p>Рамочное соглашение АСЕАН о смешанных перевозках (2005)</p>	<p>«Международная смешанная перевозка» означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке товаров, осуществляемые при выполнении договора об одномодальной перевозке, как это определено в таком договоре, не считаются международными мультимодальными перевозками.</p>
<p>Дэвид Гласс, 2012</p>	<p>Мультимодальная перевозка означает соединение двух или более видов транспорта в соответствии с договорным соглашением, которое либо предусматривает, либо разрешает такое соединение.</p>
<p>Д-р Жан-Поль Родриге и д-р Брайан Слэк, 2020</p>	<p>Мультимодальные перевозки. Перевозки грузов из пункта отправления а пункт назначения с использованием нескольких видов транспорта по одному контракту (на перевозки). Технически то же самое, что и интермодальные перевозки, но представляют собой эволюцию, требующую более высокого уровня интеграции между участвующими субъектами, такими как перевозчики и операторы терминалов. Мультимодальная транспортная сеть. Логистически связанная система, использующая два или более видов транспорта с единой ставкой. Виды транспорта имеют общие характеристики обработки, что позволяет перемещать грузы между видами транспорта во время движения между пунктом отправления и пунктом назначения. Это также означает, что не нужно обрабатывать груз, а только единицу груза, такую как поддон или контейнер.</p>
<p>Справочник по торговому судоходству (Питер Р Броуди, FICS, FICDDS), 3 редакция. 2014</p>	<p>Мультимодальные перевозки задействуют более чем один вид транспорта, как правило, но не обязательно, включая морские перевозки.</p>
<p>Компания Unifeeder</p>	<p>Мультимодальная перевозка — это процесс перемещения груза в одном контейнере от двери до двери путем объединения наземного транспорта (автомобильного или железнодорожного) и морского или речного транспорта (судно или баржа) в одну транспортную цепочку.</p>
<p>Контейнеровозы (часть группы CMA CGM Group)</p>	<p>Мультимодальная перевозка определяется как перемещение груза из пункта отправления в пункт назначения с использованием нескольких видов транспорта. Однако каждый режим обслуживается одним перевозчиком или несколькими перевозчиками, но в соответствии с одним контрактом или коносаментом.</p>

Мультимодальные перевозки признаны способом плавного систематического расширения мировой торговли, гарантирующего логичное развитие международных мультимодальных перевозок в интересах всех стран. Согласно Панаидес (2002¹¹), мультимодальная транспортная система является ответом на потребность клиента в получении единой, унифицированной, эффективной и всеобъемлющей услуги «от двери до двери» по заранее установленной цене.

Часто встречаются ссылки на комбинированные, мультимодальные, интермодальные и сквозные перевозки. Иногда говорят, что это взаимозаменяемые термины, относящиеся к перевозке грузов несколькими видами транспорта. Путаница в терминологии частично происходит из-за необходимости выразить разные идеи, а также различия в коммерческом или географическом использовании.

Поскольку в отрасли существуют ключевые термины для обозначения перевозки, в которой участвуют несколько видов транспорта, широкое использование термина «мультимодальные перевозки» иногда отождествляют с интермодальными или комбинированными перевозками. В литературе термин интермодальные перевозки, как правило, используется для обозначения организации последовательности видов транспорта между пунктом отправления и пунктом назначения, включая пересадку между видами транспорта, где каждый сегмент регулируется отдельным договором, о заключении которого следует договориться. В более широком смысле интермодальность описывается как транспортная система, в которой два или более видов транспорта используются для перевозки одной и той же погрузочной единицы или грузовика интегрированным образом, без погрузки или разгрузки, в транспортной цепочке «от двери до двери»¹².

Как интермодальные, так и мультимодальные перевозки охватывают перевозку грузов из пункта отправления в пункт назначения с использованием более чем одного вида транспорта. Это может быть грузовик, железная дорога, баржа, корабль или любая их комбинация. Оба способа перевозки могут также означать, что несколько перевозчиков обслуживают каждый этап пути. Основное отличие заключается в договоре и ответственности перевозчика за перевозку. При мультимодальных перевозках один договор включает в себя всю поездку, и один перевозчик берет на себя исключительную ответственность и обеспечивает выполнение доставки «от двери до двери», даже если в перевозке задействованы другие перевозчики. Однако при интермодальных перевозках индивидуальный договор заключается на каждый этап пути, а это означает, что за эффективную доставку товара отвечает более одной организации. Кроме того, отличие заключается в том, что мультимодальные перевозки потребуют обработки грузов во время перевозки.

Согласно Глоссарию статистики по транспорту, который публикуется Евростатом, ООН и МТФ совместно, интермодальные перевозки представляют собой особый тип мультимодальных перевозок, а интермодальные грузовые перевозки определяются как «мультимодальные перевозки грузов в одной и той же интермодальной транспортной единице последовательными видами транспорта без обработки самих

¹¹ https://www.researchgate.net/publication/278584574_Economic_organization_of_intermodal_transport

¹² <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>

грузов при смене видов транспорта. В таком случае интермодальной транспортной единицей может быть контейнер, сменный кузов или грузое транспортное средство, передвигающееся на другом транспортном средстве. Обратное движение порожних контейнеров/сменных кузовов и порожних грузовых автотранспортных средств/прицепов само по себе не является частью интермодальных перевозок, поскольку никакие грузы не перемещаются. Тем не менее, такие перемещения связаны с интермодальными перевозками.”¹³.

Комбинированные перевозки часто используются как синонимы интермодальных перевозок и мультимодальных перевозок. Термин «комбинированный» введен ЕЭК ООН (Глоссарий, 2011 г.) для обозначения интермодальных перевозок, при которых перевозка осуществляется по железнодорожным, внутренним водным, морским или автомобильным путям; самый короткий этап обычно проходит по дороге. Терминология ЕЭК ООН по Комбинированным Перевозкам также предлагает значение «комбинированных перевозок», определяя этот термин как «интермодальные перевозки, при которых основная часть европейского маршрута осуществляется по железной дороге, внутренним водным путям или морю, а любые начальные и/или конечные этапы, осуществляемые автомобильным транспортом, максимально короткие”¹⁴.

Поставщик данного вида услуг считается перевозчиком на протяжении всего рейса. Ответственность за груз возложена на перевозчика с момента его получения и до момента доставки в пункт назначения.

Дальнейшее определение комбинированных перевозок дано в Директиве Европейского Совета 92/106/ЕЕС, которая описывает их как «перевозки грузов между государствами-членами, в которых грузовик, прицеп, полуприцеп, с прицепом или без него, съемный кузов или контейнер 20 футов или более используют дорогу на начальном или конечном участке пути», при этом «внедорожный» транспортный участок должен превышать 100 км.¹⁵

Другими словами, согласно европейской директиве, комбинированные перевозки должны соответствовать следующим требованиям:

- Железнодорожный, внутренний водный или морской участки сквозной перевозки должны превышать 100 км по прямой;
- На железнодорожном/автомобильном сегменте начальный автомобильный участок пути должен проходить между пунктом погрузки грузов и ближайшей подходящей железнодорожной станцией погрузки, а последний автомобильный участок - между ближайшей подходящей железнодорожной станцией разгрузки и пунктом, где груз отгружается;

¹³ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-49e0-a353-b4ea0dc8988f>, p.123

¹⁴ <https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>

¹⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992L0106&from=EN>

- На участках внутреннего водного/автомобильного и морского/автомобильного пути начальный и конечный этапы пути должны проходить в радиусе, не превышающем 150 км по прямой, от внутреннего порта или морского порта погрузки или разгрузки.

Кроме того, начальный или конечный этап автомобильной перевозки должен находиться между пунктом погрузки/разгрузки грузов и ближайшей соответствующей железнодорожной погрузочной станцией для начального/конечного этапа или в радиусе, не превышающем 150 км от внутреннего порта или морского порта погрузки или разгрузки.

Согласно опросам, проведенным среди заинтересованных сторон сектора транспорта и логистики, было предложено расширить сферу действия вышеупомянутой директивы, включив в нее национальные перевозки и транспортные операции со странами, не входящими в ЕС. Кроме того, существовали противоположные мнения об ограничениях в отношении 150-километрового расстояния на участке дороги. Однако результаты оценки воздействия указанной Директивы резюмируют, что 100-километровое расстояние для внедорожного участка должно быть отменено для всех участков комбинированных перевозок, самые подходящие условия должны быть определены техническими, экономическими и логистическими критериями, а также следует оставить длину части автомобильной дороги во внутренних водных/автомобильных перевозках в пределах 150 км, и, наконец, поддержать поиск соответствующих критериев для коротких морских/автомобильных перевозок.

Важные действия в направлении интермодальности включают гармонизацию и стандартизацию процедур, документов, а также режима ответственности, разработку общих принципов взимания платы и ценообразования, выявление возможностей и устранение узких мест для повышения ценности логистики.

Различия между вышеупомянутыми концепциями можно резюмировать в Таблице 2 ниже.

Таблица 2. Общие обобщенные различия между мультимодальными, интермодальными, комбинированными перевозками и сквозными перевозками

Мультимодальные перевозки (юридический термин)	Единый транспортный документ (мультимодальный договор), охватывающий всю перевозку по меньшей мере двумя видами транспорта
Интермодальные перевозки (функциональный термин)	Грузы остаются в одной и той же транспортной единице (грузовой единице или транспортном средстве) в течение всей перевозки последовательными видами транспорта без обработки груза при смене вида транспорта, и каждый перевозчик заключает свой договор.
Комбинированные перевозки (Политический термин)	Комбинированные перевозки - это когда большая часть пути осуществляется по железной дороге, внутренним водным путям или морю, а начальный и/или конечный этап осуществляется автомобильным транспортом, и является максимально коротким.

**Сквозные
перевозки¹⁶**

Лицо берет на себя ответственность за сохранность груза только тогда, когда он может его контролировать. Это лицо выступает в качестве агента интересов груза при заключении договоров с перевозчиками и другими лицами, участвующими в перевозке.

¹⁶ Eder, Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 2011 describes it as “a contract for the carriage of goods from one place to another in separate stages, of which at least one stage is a conventional sea transit.” This would happen in a situation where there are two or more separate, fragmented sea voyages and the carrier contracts to carry on a port-to-port basis and issues a transport document which covers the entire carriage. Here, the carrier exercises a right of transshipment and also exercises a right to subcontract out any part of the contractual undertaking. The main distinction here is that through transport is carried out on a port-to-port basis and involves two or more sea legs whereas multimodal transport is conducted on a door-to-door basis and involves two or more different modes of transport.

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Правовой аспект любой перевозки заключается в регулировании прав и обязанностей всех участников этого процесса, начиная с самого факта передачи грузов для доставки, заканчивая пределами ответственности каждой из участвующих сторон. Сначала будет рассмотрен один из важных составных элементов, которым является транспортный документ.

Транспортные документы — это документы, выдаваемые перевозчиком груза на морские, внутренние, воздушные, железнодорожные, автомобильные или комбинированные грузовые перевозки, и могут быть составлены в различных формах и выполнять некоторые, (хотя и не обязательно все) следующие функции:

- 1) Квитанция на грузы, свидетельствующая о погрузке, отправке или принятии на хранение и указывающая состояние полученного груза;
- 2) Договор перевозки между отправителем и перевозчиком;
- 3) Счет-фактура от перевозчика на оплату сборов;
- 4) Оборотный документ, обмениваемый на деньги, разрешающий продажу грузов в пути; а также
- 5) Правоустанавливающий документ, удостоверяющий право собственности на товар, который выдается грузоотправителем только при предъявлении подписанного оригинала документа.

Ниже приводим перечень международных конвенций, применимых к унимодальным перевозкам:

1. Перевозки морем:

- Международная конвенция об унификации некоторых правовых норм, касающихся коносаментов, 1924 г. (Гаагские правила);
- Протокол о внесении поправок в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, 1924г. (Гаагско-Висбийские правила) 1968г.;
- Протокол о внесении изменений в Международную конвенцию об унификации некоторых правовых норм, касающихся коносаментов, 1924 г., с поправками, внесенными Протоколом 1968 г., 1979г.;
- Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила);
- Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, принятая в декабре 2008 г. (Роттердамские правила);
- Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям, 2005 г.

2. Перевозки автомобильным транспортом:

- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ - CMR) 1956 г.;

- Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ - CMR), касающийся электронной накладной, 2008 г.

3. Перевозки по железной дороге:

- Единообразные правила, касающиеся договора международной железнодорожной перевозки грузов (ЦИМ - CIM), Приложение В к Конвенции о международной железнодорожной перевозке грузов (COTIF), 1980 г.;
- Протокол о внесении поправок в CIM-COTIF, 1999г.;
- Соглашение ОСЖД о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) ОСЖД, Будапешт 1951 г.;
- Конвенция о процедурах международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС (Конвенция СМГС), Женева, 2006 г.;
- Соглашение ОСЖД об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок Европа-Азия, Ташкент, 1997 г.

4. Перевозки воздушным транспортом:

- Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция), 1929 г.;
- Гаагский протокол, 1955г.;
- Монреальский протокол № 4, 1975г.;
- Монреальская конвенция, 1999г..

Транспортные документы можно разделить на две основные категории: оборотные и необоротные документы. Необоротные транспортные документы не позволяют передавать право собственности, тогда как оборотные транспортные документы влияют на право собственности на грузы. Когда используется оборотный транспортный документ, грузополучатель может получить право собственности на груз, сдав оригинал транспортного документа перевозчику. Когда эта продажа грузов осуществляется на основе аккредитива ("L/C") или документарного инкассо и, следовательно, с участием банков, грузополучатель должен заплатить банку или подписать вексель, чтобы получить оригинал транспортного документа от банка.

Примером оборотного транспортного документа является морской коносамент («B/L»), выданный «по приказу грузоотправителя»: грузополучатель становится владельцем груза после того, как он сдаст оригинал коносамента перевозчику (все другие копии, обозначенные как «оригинал» становятся недействительными). Цитируя профессора Зекоса: «Коносамент имеет три характеристики: это расписка, договор перевозки и товарораспорядительный документ»¹⁷. Если продажа была совершена по банковскому аккредитиву, банк передает оригинал коносамента грузополучателю, но может отказать грузоотправителю в оплате, если между коносаментом и аккредитивом имеются расхождения. Действительно, банк-эмитент подменяет свою кредитоспособность кредитоспособностью покупателя, гарантируя продавцу оплату товара при условии соблюдения условий аккредитива. При использовании необоротных транспортных документов грузополучателю не нужно сдавать оригинал транспортного документа

¹⁷ <https://hydra.hull.ac.uk/assets/hull:8290a/content>

перевозчику для получения товара (достаточно надлежащей идентификации). Однако в этом случае грузополучатель не получает право собственности на груз. Примером необоротного транспортного документа является морская накладная, которая просто подтверждает получение груза, договор перевозки и счет на оплату транспортных расходов. Этот тип документов используется, когда вопросы собственности и финансирования не вызывают затруднений. Таким образом, фигура общего права «эстоппель» подразумевает, что поставка является неопровержимым доказательством получения груза (отсутствие возможности возражения по поводу доставленного груза) и может применяться только к оборотным документам.

Характер (оборотный/необоротный, по заказу/назначенному грузополучателю) и тип (коносамент, накладная, авианакладная и т. д.) транспортного документа, используемого в отношении грузовых перевозок, зависит от выбранного вида транспорта, обязательного требования национального законодательства, обязательных международных конвенций и соглашений между грузоотправителем и грузополучателем в этом отношении. Следует отметить, что конвенции предусматривают разные транспортные документы, имеющие различную юридическую силу.

Некоторые международные конвенции об унимодальных перевозках применяются к договору перевозки только в том случае, если используется конкретный транспортный документ. Например, Гаагские/Висбийские правила требуют использования коносамента (или любого аналогичного правоустанавливающего документа, относящегося к морской перевозке грузов), который убедительно свидетельствует о получении груза морским перевозчиком. Транспортные документы играют важную роль в качестве доказательства: напр. некоторые из них являются доказательством "prima facie" получения груза перевозчиком, в то время как другие также являются доказательством "prima facie" договора перевозки.

Важно отметить, что в той мере, в какой международные конвенции об одномодальных перевозках применимы к исключительным мультимодальным сценариям, транспортные документы, выданные в соответствии с этими конвенциями, могут использоваться в качестве «документа смешанной перевозки».

Ниже приводится краткий обзор документов об одномодальных перевозках, предусмотренных международными конвенциями об одномодальных перевозках, со ссылкой на ситуации, в которых они используются в качестве «документов смешанной перевозки».

(а) Документы об одномодальных перевозках, предусмотренные международными конвенциями об одномодальных перевозках

Гаагско-Висбийские правила¹⁸ (Брюссель (ММК - СМІ) Международная конвенция об унификации некоторых правовых норм, касающихся коносаментов, 25 августа 1924г., с поправками, внесенными Висбийским Протоколом о внесении поправок в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов в 1968г. и (SDR) СДР Протоколом in 1979г.) в обязательном порядке требуют коносамент

¹⁸ https://www.euro-marine.eu/sites/default/files/related_documents/The%20Hague%20Visby%20Rules.pdf

или аналогичный правоустанавливающий документ, относящийся к морской перевозке грузов, для применения к договору перевозки.

Гамбургские правила¹⁹ (Гамбургская (ООН) конвенция о морской перевозке грузов от 31 марта 1978 г.) расширили сферу действия Гаагско-Висбийских правил, поскольку они допускают использование как коносаментов, так и других документов, подтверждающих договор морской перевозки. Транспортный документ, используемый в соответствии с Гамбургскими правилами, должен подтверждать наличие договора морской перевозки и факт принятия или погрузки груза перевозчиком. Если коносамент содержит сведения об общем характере, маркировке, количестве упаковок или мест, весе или количестве груза, о которых перевозчик или другое лицо, выпускающее коносамент от его имени, знает или имеет разумные основания подозревать что они не точно отражают фактически принятый груз или, если выпущен коносамент на погруженный груз, загруженный товар, или если у него нет разумных средств для проверки таких сведений, перевозчик или другое лицо должны включить в коносамент оговорку с указанием этих неточностей, оснований для подозрений или отсутствия разумных средств для проверки этих неточностей. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не отмечает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он отметил в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее. За исключением сведений, в отношении которых и в зависимости от того, в каком объеме была сделана оговорка, (а) коносамент является доказательством *prima facie* принятия или, в случае выдачи коносамента на погруженный груз, погрузки перевозчиком грузов, как описано в коносаменте; и (b) доказательство обратного со стороны перевозчика не допускается, если коносамент был передан третьему лицу, включая грузополучателя, который добросовестно действовал, полагаясь на приведенное в нем описание груза. Коносамент, в котором не указан груз или иным образом указано, что перевозка должна быть оплачена грузополучателем, или не указан простой, имевший место в порту погрузки, подлежащий оплате грузополучателем, является доказательством *prima facie*, что груз или такой простой не подлежат оплате грузополучателем. Однако доказательство обратного со стороны перевозчика недопустимо, когда коносамент был передан третьему лицу, включая грузополучателя, который добросовестно действовал, полагаясь на отсутствие в коносаменте любого такого указания. Транспортные документы, выдаваемые в соответствии с Гамбургскими правилами, не имеют мультимодальных функций.

Монреальская конвенция²⁰ (Монреальская (ИАТА) Конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 г.) предусматривает, что при перевозке воздушного груза должна быть представлена авиагрузовая накладная, составленная грузоотправителем в 3-х оригинальных экземплярах. Настоящая авианакладная является доказательством *prima facie* заключения договора, принятия груза и договорных условий перевозки. Авиагрузовые накладные при определенных обстоятельствах являются мультимодальными транспортными документами, а именно, когда перевозчик заменяет воздушный транспорт другим видом транспорта без согласия грузоотправителя, и в этом случае предполагается, что перевозка является воздушным

¹⁹ https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules

²⁰ <https://www.icao.int/Meetings/AirCargoDevelopmentForum-Togo/Documents/9740.pdf>

транспортом, и авианакладная применяется от двери до двери (воздушная перевозка и замена на автотранспорт в качестве вспомогательного средства).

Конвенция КДПГ²¹ (Женевская (ООН) конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 г.) предусматривает, что договор перевозки удостоверяется составлением накладной, составленной отправителем в 3 подлинных экземплярах (подписанных отправителем и перевозчиком). Накладная служит доказательством *prima facie* заключения договора перевозки, условий договора и получения груза перевозчиком. Если накладная не содержит оговорок перевозчика, то предполагается, если не доказано обратное, что товар и его упаковка на момент принятия перевозчиком находились в надлежащем состоянии, а количество упаковок, их маркировка и номера соответствовали заявлениям в накладной. Накладные, выдаваемые в соответствии с Конвенцией CMR, при определенных обстоятельствах являются мультимодальными транспортными документами. Действительно, накладные CMR, по сути, являются мультимодальными транспортными документами, когда Конвенция CMR применяет единый режим к интермодальным перевозкам, которые осуществляются способом ро-ро каким-либо другим транспортным средством («контрейлерная перевозка»). Когда часто пути совершается, например, на борту судна Ро-Ро, в накладной КДПГ (CMR) делается отметка «перевозка на судно» и указывается предполагаемый порт погрузки, судно и порт разгрузки. Кроме того, на втором экземпляре накладной должна быть отметка «на борту» оператора судна типа «Ро-Ро» с датой посадки на судно, портом погрузки, портом выгрузки с печатью портовых властей, в соответствии со статьей 35 Конвенции КДПГ.²²

Конвенция CMNI²³ (Будапештская (ЕЭК ООН) конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям от 3 октября 2000 г.) предусматривает, что перевозчик выдает транспортный документ на каждую перевозку. Кроме того, в ней говорится, что транспортный документ должен быть коносаментом только в том случае, если грузоотправитель просит об этом, и если это было согласовано до того, как товары были погружены или до того, как они были приняты для перевозки. Отсутствие транспортного документа или то, что он неполный, не влияет на действительность договора перевозки. Оригиналы коносамента должны быть правоустанавливающими документами, выданными на имя грузополучателя, на заказ или на предъявителя. Транспортный документ представляет собой доказательство *prima facie*, если не доказано обратное, заключения и содержания договора перевозки и принятия груза перевозчиком. В частности, он должен служить основанием для предположения о том, что груз принят к перевозке в том виде, в каком он описан в транспортном документе. Когда транспортным

²¹ https://treaties.un.org/doc/Treaties/1961/07/19610702%2001-56%20AM/Ch_XI_B_11.pdf

²² Ст. 35 Конвенции КДПГ (CMR) предусматривает, что последующий перевозчик (например, оператор судна Ро-Ро или железнодорожная компания) несет ответственность за утрату или повреждение, произошедшие в то время, когда товары находились под его ответственностью, только если он принял грузы и накладную CMR. Поскольку экспедиторы, действующие как операторы комбинированных автомобильных/морских или автомобильных/железнодорожных перевозок, считаются перевозчиками в соответствии с Конвенцией CMR, имя и адрес или штамп всех последовательных перевозчиков должны быть указаны во втором экземпляре накладной.

²³ <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicf/cmnicf/finalconf02e.pdf>

документом является коносамент, он считается доказательством *prima facie* в отношении между перевозчиком и грузополучателем.

Транспортные документы, выдаваемые в соответствии с CMNI, при определенных обстоятельствах являются мультимодальными транспортными документами. Это тот случай, когда Конвенция CMNI применяет единый режим к комбинированным перевозкам по внутренним водным путям/морским путям, в случае если (i) груз остается на одном и том же судне в течение всего пути (т. е. без перегрузки), (ii) участок внутреннего водного пути длиннее, чем морской участок и (iii) морской коносамент не был выдан в соответствии с применимым морским законодательством. «Конвенция CMNI (Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (CMNI)) применяется к договорам перевозки грузов исключительно по внутренним водным путям, но она также применима, если целью договора является перевозка грузов, без перегрузки, как на внутренних водных путях, так и в водах, где применяются морские правила, если морской коносамент не выдан в соответствии с применимым морским правом, или расстояние, которое необходимо пройти в водах, к которым применяются морские правила, больше. Представляется, что транспортный документ внутреннего водного транспорта, выданный в соответствии с Конвенцией CMNI (либо в виде накладной, либо в виде коносамента), может считаться комбинированным транспортным документом река-море, если в нем указана перевозка по реке и морю без перевалки²⁴.»

КОТИФ (COTIF) (Бернская (ОТИФ) Конвенция о международных железнодорожных перевозках от 9 мая 1980 г. с поправками, внесенными Вильнюсским протоколом от 3 июня 1999 г.)²⁵, и, в частности, ее Правила ЦИМ в Приложении В к ней (Единые правила, касающиеся Соглашения о международном грузовом железнодорожном сообщении) предусматривают, что договор перевозки должен быть подтвержден накладной, соответствующей единому образцу. Однако отсутствие, неправильность или утеря накладной не влияет на существование или действительность договора, который остается предметом настоящих Единых правил. Накладная подписывается грузоотправителем и перевозчиком. Накладная является доказательством *prima facie* заключения и условий договора перевозки и принятия груза перевозчиком. Если перевозчик погрузил груз, накладная является доказательством *prima facie* состояния груза и его упаковки, указанных в накладной, или, при отсутствии таких указаний, их кажущегося хорошего состояния в момент их получения перевозчиком и правильность сведений в накладной о количестве мест, их маркировке и номере, а также о массе брутто груза или его количестве, выраженном иным образом. Если отправитель погрузил груз, накладная является доказательством *prima facie* состояния груза и его упаковки, указанных в накладной, а при отсутствии такого указания - их кажущегося хорошего состояния и точности заявления в накладной только в том случае, если перевозчик проверил их и записал в накладной результат своей проверки, который соответствует реальному положению. Однако накладная не является доказательством *prima facie* в случае, если в ней содержится мотивированная оговорка. Причиной оговорки может быть

²⁴ CIOAREC Vlad, "Накладная CIM для комбинированных перевозок: железнодорожная накладная или документ комбинированной перевозки?" in *Forwarder Law*, 9 July 2007, http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=461

²⁵http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR/03_CR_24_NOT/COTIF_1999_01_12_20_10_e.pdf

то, что у перевозчика нет соответствующих средств для проверки соответствия груза записям в накладной.

Транспортные документы, выдаваемые в соответствии с **Правилами COTIF/CIM**, при определенных обстоятельствах являются мультимодальными транспортными документами. Это тот случай, когда железнодорожные правила COTIF/CIM единообразно применяются к (i) железнодорожному отрезку и отрезку внутреннего автомобильного или внутреннего водного транспорта мультимодальных перевозок, регулируемых одним договором; и к (ii) железнодорожному отрезку и внутреннему или международному морскому или внутреннему водному отрезку мультимодальных перевозок, когда эти дополнительные отрезки приведены в Перечне морских и внутренних водных путей ЦИМ (CIM) 1999 года. В этих случаях используется не унимодальная накладная ЦИМ, а специально предназначенный для этих целей мультимодальный транспортный документ.

В то время как одномодальные транспортные документы относятся к одномодальным перевозкам, мультимодальные транспортные документы относятся к перевозке «от двери до двери». Как упоминалось выше, некоторые документы на перевозку одним видом транспорта используются в качестве документов смешанной перевозки в определенных конкретных случаях, когда международные конвенции об одномодальном транспорте применяются к поездкам смешанной перевозки. Тем не менее, существуют также специальные транспортные документы для мультимодальных перевозок, которые в основном предназначены для мультимодальных перевозок (хотя некоторые из них также применимы к одномодальным перевозкам, например, Multidoc MTBL).

Ниже приведен обзор основных документов мультимодальных перевозок.²⁶

(b) Документы мультимодальных перевозок

- Коносамент смешанной перевозки или «MTBL» и коносамент комбинированной перевозки или «CTBL» Балтийского и Международного морского совета (BIMCO).

В соответствии с Multidoc (1995) BIMCO выдается **Коносамент смешанной перевозки (MTBL)**. MTBL — это документ, удостоверяющий договор мультимодальной перевозки, т. е. единый договор перевозки грузов не менее чем двумя различными видами транспорта, который может быть заменен электронными сообщениями об обмене данными, насколько это разрешено применимым законодательством, и выдается в оборотной форме. В соответствии с «КОМБИКОНБИЛ БИМКО» (1995 г.) выдается **Коносамент комбинированной перевозки (CTBL)**. MTBL и CTBL могут использоваться как для договоров на одномодальные, так и на мультимодальные перевозки, например, в таких случаях, когда перевозка, которая изначально предполагалась как мультимодальная, может быть выполнена только одним видом транспорта. Информация как в MTBL, так и в CTBL является доказательством *prima facie* того, что Оператор мультимодальной перевозки взял на себя ответственность за грузы, как описано в такой информации, если не указано иное, например, «вес, погрузка и счет грузоотправителя», «контейнер, упакованный грузоотправителем» или подобное выражение использовано в печатном тексте или наложено на текст коносаментов MTBL/CTBL. Доказательство обратного не

²⁶ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2009_05_19_multimodal_transport_report.pdf, p.32.

допускается, если коносамент MTBL/CTBL был передан или эквивалентное электронное сообщение об обмене данными было отправлено и подтверждено грузополучателем, который добросовестно полагался на него и действовал в соответствии с ним. Помимо оборотных версий Multidoc и Combiconbill – MTBL и CTBL – существуют также необоротные формы, соответственно называемые MultiWaybill 95 и Combicon-Waybill.

- Коносамент мультимодальной перевозки ФИАТА (FIATA) или «ФБЛ» (FBL) и мультимодальная транспортная накладная ФИАТА или «FWB» Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).

Коносамент мультимодальной перевозки ФИАТА или ФБЛ — это документ, предназначенный для использования в качестве документа мультимодальной или комбинированной перевозки с оборотным статусом. Выдачей ФБЛ экспедитор (а) обязуется выполнять и/или обеспечивать от своего имени выполнение всей перевозки от места, в котором груз принят в ведение (место получения, указанное в ФБЛ) до места доставки, указанного в ФБЛ и; (b) принимает на себя ответственность на основании Стандартных условий ФИАТА. Эти условия основаны на Типовых правилах ЮНКТАД/МТП для смешанных перевозок, в соответствии с которыми информация в документе смешанной перевозки является доказательством *prima facie* принятия грузов в распоряжение Оператором смешанной перевозки, как описано в Договоре смешанной перевозки (кроме случаев указания об обратном в печатном тексте или тексте, наложенном на документ, например следующая информация: "вес, транспортная погрузка и подсчет грузоотправителем", "контейнер, упакованный грузоотправителем" или аналогичное выражение). Доказательство обратного не допускается, если документ смешанной перевозки был передан или эквивалентное электронное сообщение об обмене данными было направлено и подтверждено грузополучателем, который добросовестно полагался на него и действовал в соответствии с ним. Процитируем также Стандартные условия ФИАТА ФБЛ (1992 г.): «3.2 Информация, содержащаяся в настоящем ФБЛ, должна быть доказательством *prima facie* того, что экспедитор принял на себя ответственность за груз, как описано в такой информации, если не указано иное, например, «вес, транспортная погрузка и подсчет грузоотправителем», «контейнер, упакованный грузоотправителем» или аналогичные выражения, которые были использованы в печатном тексте, или добавлены к ФБЛ. Однако доказательство обратного не допускается, если ФБЛ был передан грузополучателю за ценное вознаграждение, который добросовестно полагался на коносамент и действовал в соответствии с ним».

Необоротной версией этого документа является **Мультимодальная транспортная накладная ФИАТА или FWB** - документ, посредством выдачи которого экспедитор (а) обязуется выполнить и/или от своего имени обеспечить выполнение перевозки от места, в котором товары принимаются в распоряжение (место получения, указанное в FWB) до места доставки, указанного в FWB; и (b) берет на себя ответственность в качестве перевозчика, как указано в стандартных Условиях ФИАТА. Эти стандартные Условия (1997 г.) устанавливают аналогичные функции для FWB: «Информация в FWB должна быть доказательством *prima facie* принятия экспедитором грузов, как описано в такой информации, например, «вес, погрузка и подсчет грузоотправителем», «контейнер, упакованный грузоотправителем» или подобное выражение, кроме случаев указания об обратном в печатном тексте или тексте, наложенном на FWB».

И FBL, и FWB могут использоваться для одноmodalных и мультимodalных перевозок.

- накладная ЦИМ/МСККП (UIRR) и накладная ЦИМ для комбинированных перевозок

Транспортные документы, выдаваемые в соответствии с Правилами КОТИФ/ЦИМ, при определенных обстоятельствах являются мультимodalными транспортными документами. Это тот случай, когда железнодорожные правила КОТИФ/ЦИМ (COTIF/CIM) единообразно применяются к (i) железнодорожному отрезку и отрезку внутреннего автомобильного или внутреннего водного транспорта мультимodalных перевозок, регулируемых одним договором; и к (ii) железнодорожному отрезку и внутреннему или международному морскому или внутреннему водному отрезку мультимodalных перевозок, когда эти дополнительные участки включены в Перечень морских и внутренних водных путей ЦИМ от 1999 г. В этих случаях используется не одноmodalная накладная ЦИМ, а документ мультимodalной перевозки, специально предназначенный для этих целей, либо накладная ЦИМ/МСККП, либо накладная ЦИМ для комбинированных перевозок.²⁷

Следуя Правилам ЦИМ в 1999 году, Международный союз компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП - UIRR) в Европе принял свои собственные условия перевозки аналогично тому, как FIATA совершила подобное со своими Типовыми правилами после принятия Правил ЮНКТАД/МТП в отношении документов на смешанные перевозки. Следовательно, транспортным документом, используемым в Европе для комбинированных железнодорожно-автомобильных перевозок, стала накладная ЦИМ/МСККП.

В 2006 году Комитет по международному железнодорожному транспорту создал накладную ЦИМ для комбинированных перевозок для обеспечения комбинированных перевозок и электронной торговли (поскольку накладная ЦИМ для комбинированных перевозок может быть выдана в электронном виде). Накладная ЦИМ для комбинированных перевозок служит подтверждением агентского договора перевозки, заключенного между предприятием комбинированной перевозки и заказчиком, и договора перевозки ЦИМ, заключенного между перевозчиком и предприятием комбинированной перевозки. В соответствии с Правилами КОТИФ/ЦИМ (COTIF/CIM) накладная ЦИМ для комбинированной перевозки представляет собой доказательство *prima facie* заключения и условий договора перевозки и принятия груза перевозчиком.

В случае комбинированных железнодорожно-автомобильных перевозок накладная КДПГ (CMR) или накладная ЦИМ для комбинированных перевозок зависит от типа перевозки: в случае перевозки "mode on mode" или «комбинированной» перевозки, весь грузовик в сопровождении водителя перегружается на железнодорожный вагон - накладная КДПГ оформляется в соответствии со статьей 2 Конвенции КДПГ; в случае перевозки без сопровождения выдается накладная ЦИМ/МСККП или накладная ЦИМ для комбинированных перевозок.

²⁷https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/05_CIM_e_Consolidated_Explanatory_report.pdf

Транспортные документы и таможенные документы — это два разных комплекта документов. Транспортные документы – коммерческие документы, регулирующие отношения между грузоотправителем/перевозчиком/грузополучателем. Таможенные документы, с другой стороны, представляют собой документы, требуемые таможенными органами для целей таможенного оформления, т. е. все соответствующие формальности для получения разрешения на перемещение товаров на таможенной территории, включая уплату всех необходимых сборов, тарифов и других пошлин. Однако национальные таможенные органы могут потребовать, чтобы копии транспортных документов были представлены в приложении к таможенным документам вместе со счетами-фактурами и другими документами для прохождения таможенной очистки.

В некоторых транспортных документах требуется указание «таможенных отметок» (накладная ЦИМ, накладная ЦИМ для комбинированных перевозок, накладная ЦИМ/СМГС), «таможенных сборов» (накладная КДПГ) или «заявленной таможенной стоимости» (авианакладная); тогда как другие вообще не содержат никакой ссылки на таможню (накладная ЦИМ, коносамент (В/Л)). Однако накладная ЦИМ, накладная ЦИМ для комбинированных перевозок и накладная ЦИМ/СМГС являются единственными транспортными документами, которые одновременно являются таможенным документом. Это означает, что, помимо своих функций коммерческих документов между грузоотправителем/перевозчиком/грузополучателем, они также функционируют в качестве таможенных документов для таможенных органов в целях транзита.

Таким образом, образец накладной ЦИМ/СМГС и инструкция к ней ²⁸ могут использоваться как в качестве транспортного, так и в качестве таможенного документа. Накладная ЦИМ/СМГС позволяет избежать оформления новой накладной ЦИМ или СМГС на границе географического охвата двух режимов, что позволяет клиентам и перевозчикам сэкономить время и деньги. Это также упрощает таможенные формальности на внешних границах ЕС.

(с) Ответственность в рамках мультимодальной перевозки

Ответственность перевозчика – это ответственность, которую несут перевозчики, экспедиторы и операторы терминалов в отношении утраты и повреждения товаров и, для некоторых видов транспорта, задержек в доставке товаров. Правила, регулирующие ответственность перевозчика, определяют объем его обязанности по доставке и возможные освобождения от этой обязанности.²⁹

На международном уровне каждый вид транспорта с годами разработал свою собственную систему ответственности за перевозки одним видом транспорта. Принципы ответственности перевозчика за международные перевозки менялись со временем, и каждый вид транспорта регулируется набором международных конвенций, устанавливающих различные режимы ответственности, а также имеет разные правила в отношении требований об ответственности, оговорок об исключении, необходимых доказательств, пределов ответственности, иска со сроком исковой давности и т. д.

²⁸ <https://www.cit-rail.org/en/freight-traffic/cim-smgs/#content-285137>

²⁹ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2009_05_19_multimodal_transport_report.pdf, p.44.

Пределы ответственности в соответствии с различными одноmodalными правилами и соглашениями представлены в таблице ниже.

Таблица 3. Пределы ответственности по видам транспорта и международным конвенциям об одноmodalных перевозках

Море		Внутрен. водные пути	Автом обил	Ж.-Д.		Воздушный	
Гаагские правила	Гаагско- Висб. правила	Гамбургс кие правила	CMNI	КДПГ	КОТИФ- ЦИМ	ОСЖД- СМГС	Варшавская конвенция/Монреа льская конвенция
£ 100/паке т	2 SDR/кг или 666,67 SDR/кг	2,5 SDR/кг или 835 SDR/пакет	2 SDR/кг или 666,67 SDR/collo	8,33 SDR/кг	17 SDR/кг	Заявленн ая стоимост ь груза	17 SDR/кг

Международные конвенции о видах транспорта лежат в основе национальных режимов ответственности за перевозки в государствах-членах ЕС, которые способствовали возникновению национальной судебной практики по этому вопросу. Толкование униmodalных конвенций в национальном прецедентном праве одного государства-участника может отличаться от толкования, данного судьями другого государства-участника. Например, немецкие суды с большей вероятностью придут к выводу о том, что поведение перевозчика КДПГ является умышленным неправомерным поведением, нежели голландские суды (это связано с тем, что международные конвенции перенесены в национальное законодательство, к которому прилагается свод национальной прецедентной практики, что исторически складывалось годами).

Ученые также выступают за различные интерпретации международных конвенций об одноmodalных перевозках. Ученые круги, например, разделены по корректным сферам применения КДПГ (CMR). Некоторые ученые согласны с решением английского апелляционного суда по делу Quantum, тогда как другие не согласны. Кроме того, применение этих конвенций об ответственности за перевозки одним видом транспорта может отличаться между государствами-членами ЕС, поскольку некоторые государства-члены ратифицировали последующие протоколы, в то время как другие придерживаются первоначальной версии конвенций, или потому что некоторые государства-члены включили конвенции во внутреннее законодательство с незначительными различиями или решили не включать их вообще, учитывая высокий уровень сходства с их внутренним законодательством (например, в Великобритании внутренние автомобильные перевозки регулируются не КДПГ, а законодательством Великобритании, в то время как международные автомобильные перевозки регулируются КДПГ).

Все международные конвенции об одноmodalных перевозках устанавливают обязательные уровни ответственности перевозчика, которые зачастую не могут быть изменены на договорной основе в ущерб грузоотправителю или грузополучателю. Таким образом, эти ограничения ответственности защищают интересы грузов с небольшой переговорной силой от несправедливых условий договора. Уровни возникли исторически и в основном основаны на традиционном понимании стоимости перевозимых грузов

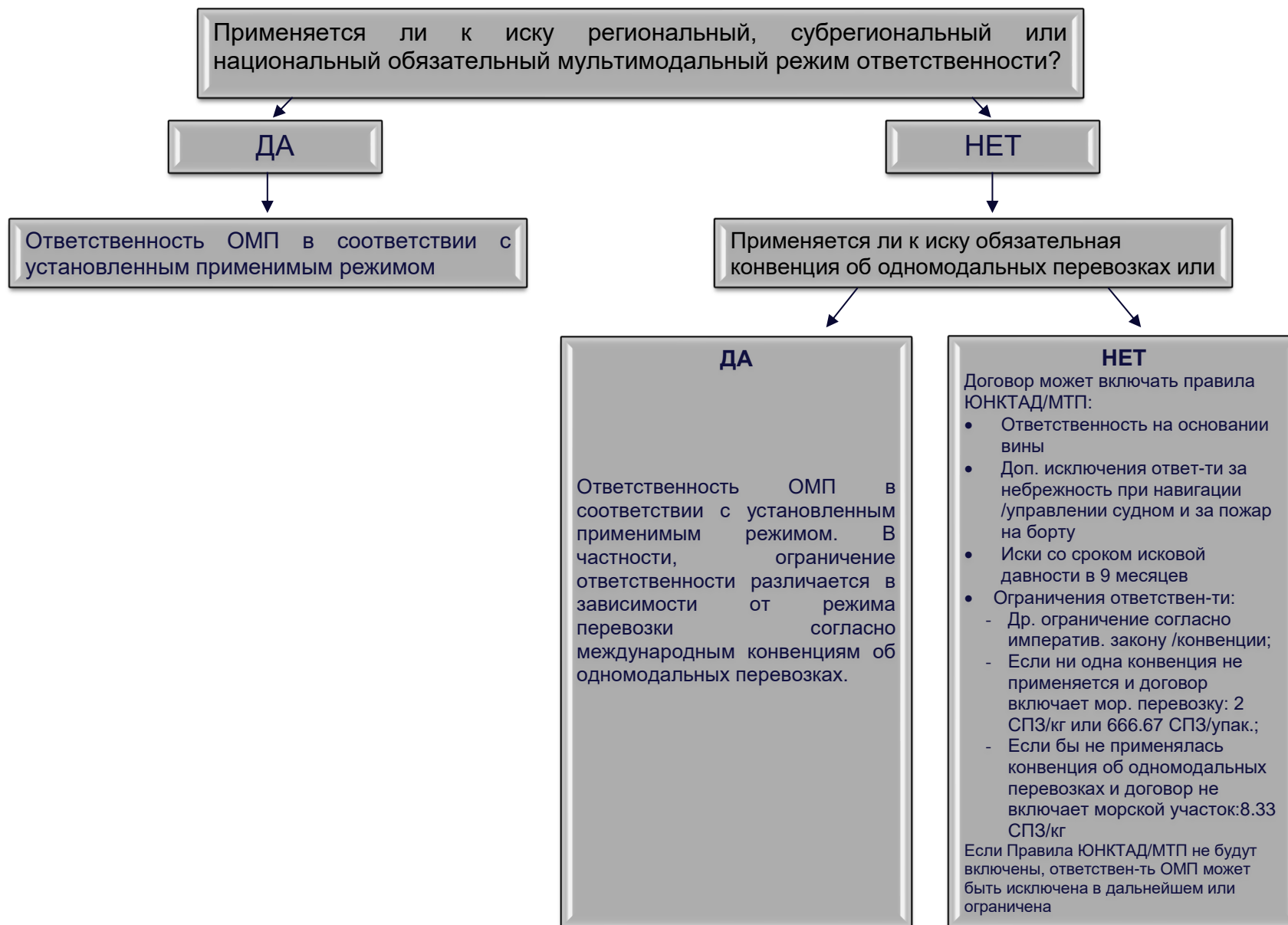
(например, обычно считается, что грузы, перевозимые автомобильным транспортом, имеют меньшую стоимость, чем грузы, перевозимые воздушным транспортом).

В настоящее время не существует единого режима обязательной ответственности для мультимодальных перевозок ни на глобальном, ни на европейском уровне. Вместо этого к каждому модальному отрезку мультимодальных грузовых перевозок применяются разные правила ответственности, основанные на различных международных конвенциях, национальных законах, (суб)региональных соглашениях и договорных условиях.

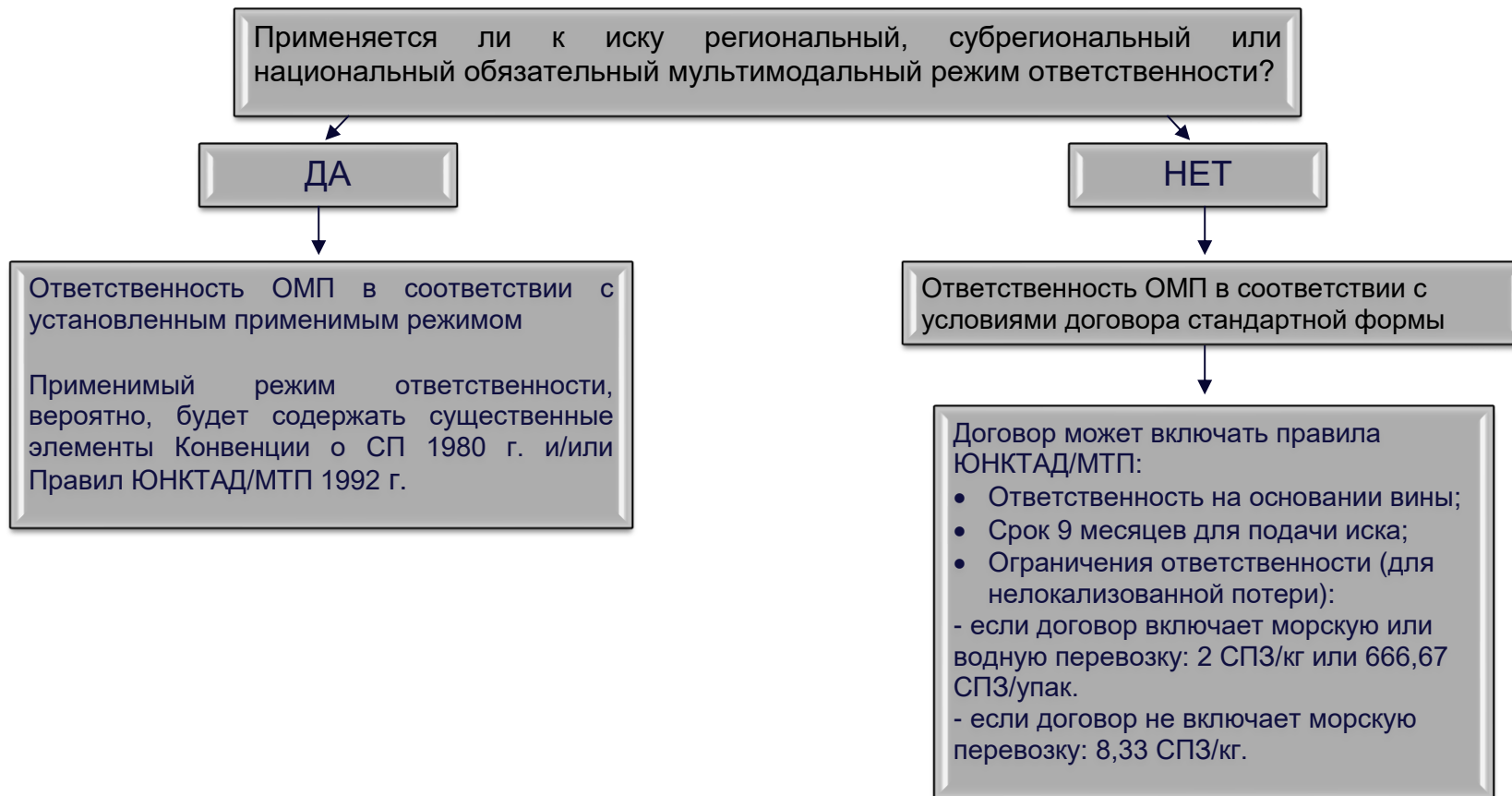
Ниже представлена схема определения пределов ответственности, которая обычно используется на практике при обнаружении порчи или утраты груза.

Таблица 6. Схема выявления соответствующих режимов ответственности в случае утраты или повреждения

Пример No. 1 – Потеря может быть локализована на конкретном этапе перевозки.



Пример No.2 – Потеря не может быть локализована на конкретном этапе перевозки



УСИЛИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ПРИНЯТИЯ ЕДИНЫХ ДОКУМЕНТОВ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

В 1980 году было выдвинуто предложение относительно **Конвенции Организации Объединенных Наций о международных мультимодальных перевозках грузов**³⁰, но до сих пор не было принято. Предложение предназначено к применению в обязательном порядке ко всем мультимодальным партиям грузов, когда приемка или доставка происходят в договаривающемся государстве, то есть независимо от гражданства или места жительства сторон. Это обязательное применение не мешает грузоотправителям выбирать не «мультимодальный способ», а «одномодальный», чтобы избежать его обязательного применения. В отличие от предложения ЮНСИТРАЛ, Предложение ООН по мультимодальным перевозкам 1980 года применяется только к мультимодальным грузовым перевозкам, а не к одномодальным.

Мультимодальная конвенция ООН 1980 г. классифицируется как «модифицированный единый режим», который представляет собой компромисс между единой системой ответственности и сетевой системой ответственности. Он предполагает выдачу единого документа смешанной перевозки на весь период перевозки и предусматривает единый режим ответственности для международных смешанных перевозок, в соответствии с которым оператор смешанной перевозки принимает на себя ответственность за всю транспортную операцию от погрузки до доставки, независимо от наличия одномодального этапа перевозки, в ходе которого происходит потеря, повреждение или задержка. Однако предусмотрено одно исключение из правила, а именно, когда в случаях локализованного ущерба пределы ответственности, установленные со ссылкой на применимую международную конвенцию или императивное национальное законодательство, превышают пределы Конвенции о СП. Другими словами, пределы ответственности за нелокализованные убытки регулируются едиными правилами. Статья 18 предусматривает следующие ограничения: (i) если перевозка включает участки морского/внутреннего водного пути: 920 СПЗ/упаковка или другая единица отгрузки или 2,75 СПЗ/кг веса брутто, в зависимости от того, что выше; (ii) если рейс не включает участки морского/внутреннего водного пути: 8,33 СПЗ/кг веса брутто. Однако в отношении локализованного ущерба Конвенция о СП применяет сетевой принцип для определения пределов ответственности. Статья 19 относится к пределам ответственности применимых конвенций об одномодальных перевозках или национального законодательства в том случае, если эти пределы выше, чем в соответствии с ее едиными правилами.

Кроме того, ответственность перевозчика за задержку превышает 2,5-кратный размер фрахта, подлежащего уплате за груз, при условии, что он не превышает общую сумму фрахта, подлежащего уплате по мультимодальному договору. Учитывая измененный характер Конвенции, она не унифицирует денежные пределы ответственности.

Учитывая, что это не чистая сетевая система, а модифицированная единая система, Конвенция ООН о мультимодальных перевозках 1980 года противоречит одномодальным конвенциям. Эти коллизионные положения содержатся в статьях 30(4) и 38. Статья 30(4),

³⁰ https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf

с одной стороны, и гарантируют, что не возникнет противоречия с мультимодальными перевозками, регулируемые КДПГ (например, как показано в Разделе 3.3 (а) выше, приложение КДПГ о «комбинированных перевозках») или в соответствии с правилами КОТИФ/ЦИМ (например, как показано в Разделе 3.3 (а) выше, приложение КОТИФ/ЦИМ применяется как к железнодорожным участкам, так и к указанным морским/внутренним водным участкам мультимодальных перевозок). Статья 38, с другой стороны, в целом гарантирует, что не возникнет конфликта с другими международными конвенциями: когда два государства являются сторонами международной конвенции, и только одно из них является стороной Мультимодальной конвенции ООН 1980 г., суд/третейский суд может применить предыдущую. Объяснение этого положения заключается в том, что существуют две разные точки зрения на толкование мультимодальной отправки. Для государств, которые рассматривают его не как право перевозки особого рода (*sui generis*), а как сумму унимодальных отрезков, включение этой оговорки было необходимо. Сошлись во мнении, что эта оговорка значительно ослабляет императивный характер Конвенции. Несмотря на то, что с момента принятия Конвенции ООН о смешанных перевозках 1980 г. прошло почти 30 лет, она включает лишь небольшое число договаривающихся государств и не вступила в силу. Ее неспособность привлечь широкую международную поддержку объясняется рядом факторов, например, оговорка к его статье 38, упомянутая выше; ее тесная связь с Гамбургскими правилами (вступившими в силу в 1992 г.); ее высокие пределы денежной ответственности; включение таможенных положений и большое количество ратификаций, необходимых для вступления в силу. Тем не менее, она использовалась в качестве модели для других мультимодальных транспортных инициатив.

В 2001 году Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) подготовила проект **Конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов** («Предложение ЮНСИТРАЛ», известное как **Роттердамские правила**).³¹ Предложение ЮНСИТРАЛ в первую очередь предназначено для морских перевозок, но также применяется к мультимодальным договорам, включая морской участок.

Согласно статье 5 Предложения ЮНСИТРАЛ, оно применяется к «договорам перевозки, в которых место получения и место доставки находятся в разных государствах, а порт погрузки морской перевозки и порт разгрузки той же морской перевозки находятся в разных государствах, если в соответствии с договором перевозки любое из следующих мест находится в Договариваемом государстве: а) место получения; (b) порт погрузки; (c) место доставки; или (d) порт выгрузки». Предложение предназначено к обязательному применению ко всем одномодальным (в отличие от Конвенции ООН о смешанных перевозках 1980 г.) и мультимодальным грузовым перевозкам при наличии морского участка во всех случаях, когда вышеуказанные требования в отношении местонахождения принятия груза оператором/доставки выполняются независимо от национальной принадлежности судна или сторон. Его сфера применения отличается от морских режимов Гааги/Висби (одномодальные перевозки «от порта до порта», только исходящие перевозки) и Гамбурга (в основном одномодальные перевозки «порт-порт», как входящие, так и исходящие).

³¹ https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules

Режим ответственности, предложенный Роттердамскими правилами, представляет собой «ограниченный или минимальный сетевой режим». В целом применяется сетевой подход, но фиксируются правила ответственности, которые применяются «по умолчанию» в случае пробелов в ответственности. Действительно, правило общей ответственности заключается в том, что перевозчик несет ответственность в соответствии с правилами Предложения ЮНСИТРАЛ. Это означает, что в отношении пределов ответственности за утрату или повреждение максимальная стоимость ограничена максимальной суммой в 875 СПЗ/упаковка или другая единица отгрузки или 3 СПЗ/кг веса брутто, за исключением случаев, когда стоимость заявлена в договорных условиях и по соглашению сторон имеет большую сумму. Ответственность перевозчика за задержку доставки превышает 2,5-кратный размер фрахта, подлежащего уплате за груз, при условии, что он не превышает пределов утери/повреждения. Исключение из этих общих правил предусмотрено статьей 27, в которой говорится, что в отношении утраты или повреждения, локализованных на этапах, предшествующих или следующих за морским участком, ее правила общей ответственности не имеют преимущественной силы по отношению к другим обязательным международным документам, которые применялись бы в случае отдельного одноmodalного договора. Однако в случае нелокализованной утраты/повреждения или пробелов в ответственности применяется общая ответственность Роттердамских правил. Другими словами, Предложение ЮНСИТРАЛ применяет сетевой подход за счет исключения для не-морских участков до или после морского участка, но предусматривает единый набор правил ответственности для морского участка, которые служат запасными правилами во всех случаях нелокализованной утраты/порчи груза.

Особенностью Предложения ЮНСИТРАЛ является то, что оно регулирует ответственность не только перевозчика, т. е. оператора, заключающего договор перевозки с грузоотправителем, но и его морских субподрядчиков, именуемых в Предложении «морскими исполняющими сторонами» (либо перевозчиками или не перевозчиками, например, терминалами). «Исполняющая сторона» определяется в статье 1.6 как лицо, не являющееся перевозчиком, которое выполняет или обязуется выполнить любое из обязательств перевозчика по договору перевозки в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки, ухода, разгрузки или доставки груза в той мере, в какой такое лицо действует прямо или косвенно по просьбе перевозчика или под надзором или контролем перевозчика. Однако важно отметить, что «неморские исполняющие стороны» прямо исключаются из сферы применения режима (статьи 1.7 и 19). Другими словами, он не применяется к внутренним исполняющим сторонам (например, к железнодорожным, автомобильным и баржевым перевозчикам). Претензии, предъявляемые непосредственно к этим внутренним перевозчикам, по-прежнему будут подпадать под действие любого применимого к ним национального законодательства, поскольку эти стороны часто не знают, что они выполняют часть мультимодальной перевозки..

Коллизионные положения Предложения ЮНСИТРАЛ довольно сложны. Прежде всего, его ограниченный характер уже является попыткой избежать потенциальных конфликтов с существующими обязательными международными режимами унимодальных перевозок в отношении неморских участков мультимодального сообщения (статья 26). Что касается морских участков смешанных перевозок, то Роттердамские правила не противоречат существующим международным одноmodalным режимам морских перевозок, поскольку

они требуют от договаривающихся государств денонсировать как Гаагско-Висбийские правила, так и Гамбургские правила в статье 89. Разногласия между Предложением ЮНСИТРАЛ и международными конвенциями об одномодальных перевозках, тем не менее, существуют, поскольку конвенции об одномодальных перевозках предусматривают мультимодальные правила (например, мультимодальные правила КДПГ для контейнерных перевозок). Таким образом, это положение представляет собой существенную оговорку, которая ослабляет действие Предложения ЮНСИТРАЛ аналогично тому, как оговорка статьи 38 Конвенции ООН о смешанных перевозках 1980 года.

Предложение вызвало много споров в Европе, из-за его сложности, затрудняющей предварительную оценку ответственности, и из-за того, что оно устанавливает «ограниченный сетевой подход», не возлагает ответственность на одного оператора, ответственного на протяжении всей мультимодальной транспортной цепочки, исключает не-морские исполняющие стороны (во избежание коллизий права с не-морскими унимодальными конвенциями) и применяет правила морской ответственности «по умолчанию» в случаях нелокализованного повреждения/утери или в случаях неприменения обязательного международного режима. Что касается последнего пункта, то особенностью предлагаемого режима является то, что в этих случаях правила морской ответственности применяются ко всей мультимодальной перевозке, даже если морская часть незначительна и перевозки в основном осуществляются наземным/воздушным транспортом. В связи со всем вышеперечисленным оно до сих пор не вступило в силу, хотя европейские экспедиторы успешно применяют некоторые из его положений до сих пор.

С пятидесятых годов как ЕЭК ООН, так и ЮНКТАД активно занимались вопросами мультимодальных перевозок, решая вопросы ответственности и документации. В рамках ЕЭК ООН в 1951 году была создана Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24)³² призванная стать панъевропейским форумом для обмена технической, правовой и политической информацией, а также передовым опытом в области комбинированных и интермодальных перевозок для подготовка рекомендаций по вопросам политики, а также для переговоров и управления многосторонними правовыми инструментами. Ее целью является продвижение комбинированных и интермодальных перевозок в 56 странах-членах ЕЭК ООН и обеспечение «максимального использования оборудования, инфраструктуры и терминалов, используемых для таких перевозок». Эта Рабочая группа оказывала помощь представителям промышленности и транспортной политики в некоторых правовых областях, таких как положения об ответственности за интермодальные перевозки, и подготовила несколько отчетов, рассматривая существующую законодательную базу в области мультимодальных перевозок и анализируя целесообразность нового международного документа с учетом мнений всех заинтересованных сторон.

Кроме того, в 1986 году Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) поручила Секретариату разработать типовые положения для документов по мультимодальным перевозкам в тесном сотрудничестве с компетентными коммерческими и международными организациями на основе Гаагских и

³² <https://unece.org/transport/events/wp24-working-party-intermodal-transport-and-logistics-64th-session>

Гаагско-Висбийских правил, а также действующих документов, таких как FBL (коносамент FIATA) и правила ICC (МТП) UNIFORM (правила Международной торговой палаты) для мультимодальных транспортных документов. В соответствии с этой резолюцией в 1991 г. были окончательно доработаны **Правила ЮНКТАД/МТП для документов смешанных перевозок**³³, которые вступили в силу 1 января 1992 г. и были пересмотрены в 1995.

Настоящие Правила применяются, если они включены в договор перевозки путем ссылки в письменной, устной или иной форме. Ссылка на Правила возможна независимо от того, предполагается ли перевозка одним или несколькими видами транспорта на основе обычной или мультимодальной перевозки. Стороны, ссылаясь на настоящие Правила, соглашаются с тем, что настоящие Правила будут иметь преимущественную силу перед любым противоречащим им положением договора смешанной перевозки, за исключением тех положений, которые повышают ответственность или обязательства оператора мультимодальной перевозки.

На европейском уровне в 2005 г. проведено **Исследование комплексных услуг в интермодальной цепочке («ISIC»)**³⁴, порученное Европейской комиссией, посвятило главу своего Заключительного отчета «Интермодальной ответственности и документации» и подчеркнуло необходимость интегрированного правового режима. Поэтому в исследовании предложен единый режим ответственности для исправления сложившейся ситуации («Предложение ISIC»). В предложении ISIC описан простой, оптимизированный и единообразный необязательный режим, предназначенный для использования в качестве основы для дальнейшего обсуждения с отраслью. Объем Предложения ISIC не ограничивается территорией ЕС, но включает перевозки в ЕС и из ЕС (Статья 2 Предложения). Это режим «выбора путем отказа от применения», т. е. он будет применяться по умолчанию, если транспортные операторы не откажутся от него (однако, если они не откажутся, они связаны им полностью и не могут изменять его, за исключением пределов его ответственности). Предлагаемый режим возлагает всю ответственность за утерю, повреждение или задержку на «транспортного интегратора», чья ответственность будет ограничена, но, в качестве компенсации, будет строгой или объективной (т.е. нет необходимости доказывать вину или халатность), за исключением случаев форс-мажора.

Действительно, предел ответственности транспортного интегратора за утерю или повреждение будет составлять самый высокий предел ответственности при перевозке одним видом транспорта, т. е. 17 СПЗ/кг веса брутто (более высокий предел может быть согласован в договоре) и лишь в исключительных случаях будет неограниченным, в случае, если им совершено «личное действие или бездействие с намерением причинить такие убытки, ущерб или задержку или по неосторожности и с пониманием того, что такие убытки, ущерб или задержка могут возникнуть» (Статья 10 Предложения). Однако денежные ограничения для транспортного интегратора по отношению к транспортным операторам, с которыми он заключает субподрядные контракты, не согласованы, что может привести к нежелательному эффекту, заключающемуся в том, что транспортный интегратор выбирает режимы с высоким уровнем компенсации (например, железнодорожный или автомобильный). вместо использования других видов транспорта (например, морских или внутренних водных путей). Строгая или объективная

³³ https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf

³⁴ <https://rosaeg.no/erikro/WWW/cog/Intermodal%20liability%20and%20documentation.pdf>

ответственность транспортного интегратора означает, что, даже если будет доказано, что утрата, повреждение или задержка были связаны с конкретным участком одноmodalной перевозки, которым он не управлял, транспортный интегратор будет в равной степени нести ответственность за эту потерю или ущерб. Следует отметить, что Предложение ISIC ограничивает ответственность транспортного интегратора за задержки до удвоенной суммы, подлежащей уплате по договору перевозки.

Что касается возможных коллизий с международными конвенциями об одноmodalных перевозках, то в предложении ISIC утверждается, что ее режиму вряд ли будет препятствовать преобладание обязательных правил перевозки одним видом транспорта, в основном потому, что правила перевозки одним видом транспорта (КДПГ-СМР, Гаагско-Висбийская и Монреальская конвенция) применяются только к исключительно одноmodalным перевозкам в отличие от частей одноmodalных перевозок по мультимодальному договору. Однако в Предложении ISIC признается, что его режим может противоречить Правилам КОТИФ/ЦИМ (COTIF/CIM). Действительно, в той мере, в какой железнодорожные правила КОТИФ/ЦИМ единообразно применяются к железнодорожным участкам и дополнительным участкам внутренних автомобильных /внутренних водных мультимодальных перевозок, регулируемых одним договором, а также к железнодорожным участкам и дополнительным внутренним или международным участкам морских/внутренних водных мультимодальных перевозок, регулируемых одним договором и перечисленных в Перечне перевозок по морским и внутренним водным путям ЦИМ 1999 года, может возникнуть конфликт. Однако, по мнению авторов Предложения ISIC, «это было связано с отождествлением основных правил ответственности Режима с Правилами ЦИМ, в частности, в отношении денежного предела. (..) В любом случае некоторые считают, что на практике конфликт маловероятен, поскольку Центральное управление международных железнодорожных перевозок (ОСТИ), которое отвечает за перечень услуг в соответствии с ЦИМ, вряд ли в будущем предусматривает перечисление услуг, если листинг приведет к противоречиям с мультимодальным режимом, принятым в ЕС.»

В 2006 году DG TREN (Генеральный Директорат по Транспорту и энергетике) организовал широкую консультацию заинтересованных сторон по интерmodalной логистике «Логистика для продвижения интерmodalных грузовых перевозок³⁵ и получил более 100 предложений от государств-членов и других заинтересованных сторон. В апреле 2006 г. Комиссия организовала консультационный семинар, в котором приняли участие около 70 участников, продемонстрировав различные мнения по этому вопросу и подчеркнув необходимость дальнейшего изучения. Государства-поставщики, с которыми были проведены консультации, признали, что интерmodalная ответственность может быть проблематичной, но что у рынка есть решение, предлагая мультимодальные коносаменты и мультимодальные накладные, в то время как правительства, государственные органы и международные организации, с которыми проводились консультации, признали проблему и необходимость международного режима, но заняли выжидательную позицию до принятия решения по Предложению ЮНСИТРАЛ. В целом,

³⁵ https://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2006/sec_2006_0818_en.pdf

подавляющее большинство заинтересованных сторон считают, что никаких действий в отношении мультимодальной ответственности не требуется³⁶.

Так, были предприняты многочисленные попытки унифицировать режимы ответственности и упростить документальное оформление перевозки грузов несколькими видами транспорта, однако на уровне ЕС не было принято никаких законодательных решений. В результате существующая система ответственности, регулирующая мультимодальные перевозки в ЕС, остается фрагментарной и сложной, что создает неопределенность в отношении применимых правил ответственности для данной мультимодальной транспортной цепочки. При планировании мультимодальных перевозок грузов грузоотправители и экспедиторы могут выбирать либо одномодальные, либо мультимодальные перевозки. Частичное решение поднятых проблем нашло свое отражение в продвижении использования электронных документов, предварительного электронного декларирования, обмене электронными данными между участниками перевозочного процесса и совершенствовании систем безопасности грузов и ИТ-решений для отслеживания грузов в пути.

³⁶ <https://vdocuments.mx/final-report-treccc01-2005lot1legal-ec-most-frequently-used-are-the-fiata.html?page=1> p.86

АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО МУЛЬТИМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ В СТРАНАХ-УЧАСТНИЦАХ ТРАСЕКА

Целью данного раздела является предоставление обзора действующего законодательства в странах ТРАСЕКА в том объеме, в котором информация была общедоступной на официальных языках ТРАСЕКА (русском и английском), а также с учетом соответствующей информации, предоставленной в Постоянный секретариат членами государств по официальным каналам. Забегая вперед, можно отметить, что в большинстве стран нет специального закона о мультимодальных перевозках. Грузовые перевозки двумя и более видами транспорта в таких случаях регулируются национальными отраслевыми законами, кодексами и международными договорами, поэтому их изучение было в центре внимания исследования с точки зрения их применения к международным комбинированным перевозкам. Однако в конце 2021 года Закон о мультимодальных перевозках был одобрен Верховной Радой Украины³⁷. Продолжается разработка подзаконных актов, направленных на реализацию в полном объеме указанного Закона Украины.

АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Азербайджан ратифицировал Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА 4 марта 2011 года. Отдельные положения, касающиеся международных перевозок грузов, содержатся в Гражданском кодексе, Законе Азербайджанской Республики о транспорте, Кодексе торгового мореплавания, Законе об автомобильном транспорте, Законе Азербайджанской Республики об авиации, Постановлении Азербайджанской Республики об утверждении Положения о «Разрешительной системе», регулирующей международные автомобильные перевозки на территории Азербайджанской Республики, Закон Азербайджанской Республики о государственных пошлинах и некоторые другие двусторонние и многосторонние международные соглашения. Азербайджан подписал двусторонние соглашения о специальных комбинированных перевозках с Болгарией, Румынией, Турцией, Узбекистаном, Туркменистаном и Украиной.

Однако какого-либо конкретного национального закона, регулирующего мультимодальные перевозки или услуги по экспедированию грузов, не существует. Продолжается разработка законопроекта о транспортно-экспедиторских услугах и законодательства о мультимодальных перевозках.

В целях более широкого и эффективного использования транзитного потенциала страны Указом Президента Азербайджанской Республики № 655 от 21 октября 2015 года был создан Координационный совет по транзитным перевозкам³⁸. Координационный совет является коллегиальным исполнительным органом, осуществляющим деятельность по созданию новых объектов транзита, максимальному использованию потенциала существующей инфраструктуры, устранению препятствий развитию транзитных грузоперевозок, препятствий созданию недобросовестной конкуренции, рассмотрению заявлений участников транзитных грузоперевозок, принятию соответствующих мер по

³⁷ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>

³⁸ <http://transit.az/en/about>

защите своих прав, обеспечению регистрации договоров между перевозчиками и заказчиками. Координационный совет осуществляет государственное регулирование тарифов в сфере услуг по перевозке транзитных грузов железнодорожным транспортом, морем, морскими портами и терминалами, являющимися юридическими и физическими лицами, связанными с транзитными грузами, координирует деятельность всех участников перевозочного процесса, независимо от их формы собственности и организационно-правовой формы. В состав Координационного совета входят министры или заместители министров, а также руководители государственных компаний. В настоящее время Координационный Совет возглавляет Министерство цифрового развития и транспорта.

Основной целью развития Координационного совета является повышение конкурентоспособности и эффективности транзитных коридоров, а также поддержание здоровой конкуренции с транспортными коридорами других стран. В рамках Координационного совета Азербайджан также нацелен на создание электронного портала, включая цифровую транзитную платформу, которая позволит получать электронные заявки на административные процедуры при пересечении границы, заключать договоры в электронной форме, отслеживать грузоперевозки.

В соответствии с **Законом Азербайджанской Республики о транспорте**³⁹, перевозка грузов и оказание транспортно-экспедиторских услуг осуществляются на основании соответствующего законодательства. Если иное не предусмотрено законодательством, условия перевозки и транспортно-экспедиторского обслуживания, а также ответственность сторон определяются в соответствии с заключенным между сторонами договором. При необходимости осуществления регулярных перевозок перевозчик, грузоотправитель или иное уполномоченное ими лицо могут заключать договоры об организации таких перевозок. В соответствии с договором об организации перевозки грузов, наряду с другими обязательствами, перевозчик обязан принять груз в установленный срок, а грузоотправитель обязан предъявить груз к перевозке. В договоре перевозки также должны быть указаны объем, продолжительность, качество перевозки, условия предоставления транспортных средств и грузов для перевозки и иные условия организации перевозки, не предусмотренные нормативными правовыми актами. Подача иска к экспедитору в связи с оказанием транспортно-экспедиторских услуг осуществляется в соответствии с Гражданским кодексом Азербайджанской Республики (статья 861.2).

Кодекс Торгового мореплавания Азербайджанской Республики⁴⁰ – В соответствии с Кодексом Торгового мореплавания Азербайджанской Республики экспедитор – это лицо, которое организует перевозку грузов от места нахождения до порта назначения третьими лицами (перевозчиками) от своего имени, но за счет отправителя (статья 87-6.1). Перевозчик определяется как физическое или юридическое лицо, обеспечивающее перевозку груза из порта погрузки в порт назначения на основании договора и платы за морскую перевозку груза и владеющее судном по праву собственности, аренды или пользования. Фактическим перевозчиком является физическое или юридическое лицо, владеющее судном по праву собственности, аренды и пользования, которому перевозчик доверил осуществление перевозки или ее части, а также любое другое физическое или юридическое лицо, которому поручена такая перевозка (статья 87.4 Кодекса торгового

³⁹ <https://cis-legislation.com/document.fwx?rgn=2695>

⁴⁰ <https://www.ardda.gov.az/uploads/images/qanunvericilik/Eng/Codes of Az/MSCF.pdf>

мореплавания). В соответствии со статьей 313.4 того же Кодекса до обращения с иском в суд необходимо подать письменную жалобу на экспедитора. К письменной претензии должны быть приложены товаросопроводительные документы, а также официальные бумаги, подтверждающие право на предъявление иска, с указанием количества и стоимости перевозимого груза. Все документы должны быть оригиналами. Если к письменной жалобе не приложены требуемые документы, перевозчик вправе вернуть жалобу без рассмотрения в двухнедельный срок после получения жалобы, в противном случае жалоба считается принятой к рассмотрению. Претензии предъявляются к перевозчику, обеспечившему перевозку груза, а если такая перевозка не осуществляется, претензия предъявляется к перевозчику, обязанному обеспечить транспортные услуги в соответствии с договором морской перевозки. *При мультимодальных перевозках претензии предъявляются к перевозчику, доставляющему груз в конечный пункт назначения.* Не допускается передача права подачи жалобы и претензии другим лицам, кроме грузоотправителя грузополучателю или наоборот, грузоотправителя или грузополучателя экспедитору или страховщику. Передача права на подачу жалобы или претензии подтверждается специальной оговоркой, содержащейся в коносаменте или ином транспортном документе. Претензии, вытекающие из договора фрахтования, могут быть предъявлены перевозчику или экспедитору в течение периода претензии, который составляет 1 год. Перевозчик или экспедитор рассматривает жалобу, вытекающую из договора морской перевозки, в месячный срок и в этот срок письменно уведомляет заявителя жалобы о признании или отклонении жалобы. Течение срока исковой давности приостанавливается со дня подачи претензии, вытекающей из договора морской перевозки, к перевозчику до получения ответа на претензию или до истечения срока, установленного для ответа. Если экспедитор отклонит или частично примет претензию, либо не ответит на претензию в течение одного месяца, против него может быть предъявлен иск для подачи в суд. Срок рассмотрения жалоб, вытекающих из соглашения о фрахте, составляет один год и рассчитывается следующим образом:

- По искам о возмещении убытков за утрату груза – по истечении 30 дней со дня доставки груза, **при смешанной перевозке по истечении 4 месяцев со дня принятия груза к перевозке.**
- По претензиям о возмещении ущерба за порчу груза, **просрочку доставки**, возврат переплаты за перевозку груза или получение денежного перевода за недоплаченный фрахт – со дня доставки груза, а в случае недоставки – со дня доставки груза;
- По претензиям о недоставке или несвоевременной доставке судна, оплате простоя судна и оплате экспедиторские услуги за сэкономленное время при погрузке или выгрузке - в конце месяца, следующего за месяцем, в котором перевозка началась или предполагалась;
- По претензиям к экспедитору – с момента возникновения права на предъявление претензии (это время начинается, если экспедитор отклоняет или частично принимает претензию, либо не отвечает на претензию в течение 30 дней, тогда его могут возбудить иск в суде);
- По претензиям во всех остальных случаях – с даты наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Гражданский кодекс Азербайджанской Республики ⁴¹ – В соответствии со статьей 852 Кодекса экспедитором является лицо, организующее перевозку грузов из пункта отправления в пункт назначения от своего имени через третьих лиц (перевозчиков), но за счет грузоотправителя. Экспедитор имеет права и обязанности грузоотправителя в отношениях с перевозчиками. Экспедитор должен следовать инструкциям грузоотправителя по договору. Он выбирает перевозчиков на свой страх и риск. Если экспедитор оказывает услуги по перевозке полностью или частично, он имеет права и обязанности перевозчика. Если промежуточный и конечный пункт назначения товара у нескольких грузоотправителей совпадают, экспедитор может объединить процесс перевозки. Во всех случаях экспедитор обязан защищать интересы грузоотправителя и выполнять указания грузоотправителя по договору. Он должен сообщить грузоотправителю по договору обо всех возникших затруднениях. Экспедитор имеет право на получение оплаты за оказанные услуги и возмещение расходов грузоотправителя. Экспедитор получает оплату из процентной фрахтовой ставки, подлежащую уплате перевозчику (комиссионное вознаграждение), и (или) освобождение от всех транспортных расходов от начала до конца. Экспедитор несет ответственность перед грузоотправителем по договору за любые отступления от его указаний. Экспедитор также несет ответственность за вину перевозчиков, но бывают исключения, когда он доказывает, что проявил необходимую порядочность при выборе перевозчика. Срок предъявления претензии к экспедитору составляет один год. Перед подачей иска в суд необходимо подать письменную жалобу (извещение) на экспедитора. Грузополучатель или грузоотправитель могут предъявить претензию в любое время при условии, что они представят свою претензию в течение одного года и что претензия не будет признана недействительной в результате приемки груза. Исключения составляют умышленная и грубая неосторожность перевозчика.

Жалоба может быть подана в течение срока исковой давности. Если экспедитор отклоняет или частично принимает претензию, либо не отвечает на жалобу в течение 30 дней, ему может быть предъявлена претензия. В случае утраты или повреждения груза, перевозчик оплачивает его полную стоимость. Если груз не доставлен в течение 3 месяцев после его принятия перевозчиком, он считается утерянным до тех пор, пока не будет доказано обратное. Хотя эти правила не относятся к оператору мультимодальной перевозки или экспедиторам, они не соответствуют соглашению ТРАСЕКА. Эти вопросы следует учитывать при разработке конкретного законодательства по экспедированию грузов и/или мультимодальным перевозкам.

В Азербайджане **Правила перевозки грузов автомобильным транспортом** приняты Постановлением Кабинета Министров ⁴² и провозглашают: если груз не доставлен по месту назначения в согласованный срок, или если этот период не согласован с перевозчиком в течение 3 месяцев со дня принятия груза, он считается утерянным. В Азербайджане Правила перевозки грузов автомобильным транспортом приняты Постановлением Кабинета Министров. Если груз не доставлен по месту назначения в согласованный срок, или если этот период не согласован с перевозчиком *в течение 3 месяцев со дня принятия груза*, он считается утерянным. В случае возмещения перевозчиком причиненного ущерба полностью или частично в соответствии с

⁴¹ <http://ask.org.az/wp-content/uploads/2018/11/The-Civil-Code-of-the-Republic-of-Azerbaijan.pdf>

⁴² <https://cis-legislation.com/document.fwx?rgn=30379>

вышеуказанными Правилами размер возмещения определяется исходя из стоимости груза на момент и в месте принятия к перевозке. Стоимость груза определяется исходя из биржевой цены, при ее отсутствии - исходя из текущей рыночной цены, либо при их отсутствии - исходя из обычной стоимости груза того же вида и количества. Размер выплаты не должен превышать 8,33 расчетных единиц за кг недостающего веса брутто. Расчетная единица – 0.900 золотых франков весом 10/31 грамм.

РЕСПУБЛИКА АРМЕНИЯ

Республика Армения ратифицировала Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА 4 апреля 2018 года⁴³. В то же время следует отметить, что в Армении нет специального закона, регулирующего сферу мультимодальных перевозок. При перевозке грузов несколькими видами транспорта должны быть заключены соответствующие договоры. Основные правила и требования к таким договорам разъяснены в Гражданском кодексе страны. Упоминание о прямой смешанной перевозке, которая фактически является видом мультимодальной перевозки несколькими видами транспорта, при которой используется единый транспортный документ, содержится в Законе Республики Армения «О транспорте».

Гражданский кодекс Республики Армения (Глава 45)⁴⁴ - По договору экспедирования грузов одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента – грузоотправителя или грузополучателя) оказать или организовать определенные услуги, связанные с экспедированием груза, определенные в договоре транспортной экспедиции. В договоре транспортной экспедиции могут быть предусмотрены иные обязанности экспедитора, связанные с организацией перевозки груза по выбранному экспедитором или заказчиком маршруту и транспортным средством, заключением договора (договоров) перевозки груза от имени клиента или от своего имени, отправкой груза и организацией его доставки, а также другие обязанности, связанные с перевозкой груза. Договором транспортной экспедиции в качестве дополнительных услуг может быть предусмотрено выполнение основных операций по доставке груза, таких как получение документов, необходимых для экспорта или импорта, таможенное оформление и оформление иных документов, проверка количества и состояния груза, его погрузка и разгрузка, оплата пошлин и других расходов, которые несет клиент, сопровождение груза, получение его в пункте назначения, а также другие операции и оказание иных услуг, предусмотренных договором. Договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме. Клиент выдает экспедитору доверенность, если это необходимо для выполнения последним своих обязанностей. Если экспедитор докажет, что обязательство нарушено в результате ненадлежащего исполнения договоров транспортной экспедиции, ответственность грузоотправителя перед заказчиком определяется по тем же правилам, что и в случае ответственности перевозчика перед экспедитором. Клиент представляет экспедитору документы и сведения о характере груза и условиях его перевозки, а также иные сведения,

⁴³ <https://www.mfa.am/en/international-organisations/9>

⁴⁴ http://www.translation-centre.am/pdf/Translat/HH_Codes/CIVIL_CODE_en.pdf

необходимые для выполнения обязанностей экспедитора по договору транспортной экспедиции. Экспедитор обязан сообщить клиенту об ошибках в представленной информации, а в случае неполноты информации — запросить у клиента дополнительные данные. Если такая необходимая информация не предоставлена заказчиком, экспедитор вправе не выполнять соответствующие обязанности до предоставления ему такой информации. Клиент несет ответственность за ущерб, причиненный экспедитору в результате несоблюдения его обязанности по предоставлению информации. Если из договора транспортной экспедиции не следует, что экспедитор исполняет свои обязанности лично, он вправе привлекать для их выполнения других лиц. Передача исполнения своих обязанностей третьему лицу не освобождает экспедитора от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора в отношении клиента. Каждая сторона вправе отказаться от договора транспортной экспедиции, предварительно уведомив об этом другую сторону. При одностороннем отказе от договора отказывающаяся сторона возмещает другой стороне убытки, причиненные в результате отказа от договора.

Ответственность экспедитора регулируется главой 26 Гражданского кодекса. Нарушением обязательства признается его неисполнение или ненадлежащее его исполнение (с неисполнением обязательств, с недостатками товаров, работ, услуг либо с нарушением иных условий, определенных содержанием обязательства). Должник, нарушивший обязательство, обязан возместить причиненные кредитором убытки. При определении убытков учитываются цены, действовавшие в месте, где обязательство должно было быть исполнено, на день добровольного удовлетворения должником требования кредитора, а при неудовлетворении требования — цены, действовавшие на день вынесения решения суда, учитываются, если иное не установлено законом, иными правовыми актами или договором. При определении потери прибыли учитываются меры, предпринятые кредитором для ее возвращения, и проведенные с этой целью приготовления. Если за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства установлена неустойка, убытки возмещаются в части, не покрытой неустойкой. Законом или договором могут быть предусмотрены случаи, когда: 1) допускается взыскание только неустойки, но не возмещения убытков; (2) возмещение убытков может быть взыскано в полном объеме, за исключением неустойки; (3) по выбору кредитора могут быть взысканы либо неустойка, либо возмещение убытков.

Договор перевозки (глава 44) - Перевозка груза осуществляется на основании договора перевозки. Договор перевозки заключается в письменной форме. Общие условия перевозки определяются транспортными кодексами, иными законами и правилами, изданными в соответствии с ними. Условия перевозки грузов отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон за такую перевозку определяются с их согласия, если иное не установлено законами и опубликованными правилами. По договору перевозки груза перевозчик обязан доставить вверенный ему грузоотправителем груз до места назначения и выдать его лицу, уполномоченному на получение груза (грузополучатель), а грузоотправитель обязан уплатить сбор, установленный за перевозку груза. Заключение договора перевозки груза удостоверяется вручением грузоотправителю накладной (коносамента или иной грузовой документации).

По договору фрахтования одна сторона (фрахтовщик) обязана за плату предоставить другой стороне (фрахтователю) место для транспортного средства полностью или частично для перевозки груза.

Перевозчик вправе удержать груз и багаж, сданные к перевозке, в обеспечение уплаты провозной платы или иных платежей. Перевозчик обязан в срок, предусмотренный договором перевозки, по заявлению (распоряжению) грузоотправителя для погрузки предоставить последнему транспортные средства, пригодные и исправные для перевозки соответствующего груза. Грузоотправитель вправе отказаться от приема транспортных средств, непригодных для перевозки груза. Погрузка (выгрузка) груза осуществляется транспортной организацией или грузоотправителем (грузополучателем) в порядке, предусмотренном договором, — с соблюдением требований законодательства и принятых в соответствии с ним правил. Погрузка (выгрузка) грузоотправителем (грузополучателем) осуществляется в сроки, предусмотренные договором, если такие сроки не установлены законом и изданными в соответствии с ним правилами. Перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, предусмотренные договором, а при отсутствии таких условий - в разумный срок.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу и повреждение груза, произошедшие после принятия его к перевозке до передачи его грузополучателю, его уполномоченному лицу или лицу, уполномоченному на получение груза, если он не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли при обстоятельствах, предотвратить которые перевозчик не мог и устранение которых было вне сферы его контроля. Перевозчик возмещает ущерб, причиненный грузу или багажу при перевозке.:

- в размере стоимости утраченного или пропавшего груза в случае утраты или недостачи груза;
- при повреждении груза — в размере, равном уменьшению его стоимости в результате повреждения, а при невозможности ремонта груза — в полном размере.
- в размере объявленной стоимости груза в случае предоставления его путем объявления его стоимости. Стоимость груза или багажа определяется ценой, указанной в счетах продавца или предусмотренной в договоре, а при отсутствии условия о цене в счете или договоре - ценой, которая взимается для аналогичных товаров при сопоставимых обстоятельствах.

Одновременно с возмещением вреда, причиненного в результате утраты, недостачи или повреждения груза или багажа, перевозчик возмещает грузоотправителю (грузополучателю) транспортную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего или поврежденного груза или багажа, если она не входит в стоимость груза. Односторонние документы, составленные перевозчиком по причинам повреждения груза и багажа (коммерческий акт, простой акт и др.), в случае спора подлежат рассмотрению судом вместе с другими документами, свидетельствующими о таких обстоятельствах, которые могут служить как основание ответственности перевозчика, отправителя или получателя груза или багажа. *Срок исковой давности по требованиям, связанным с перевозкой груза, составляет один год.*

Статьей 10 **Закона о транспорте** ⁴⁵ предусмотрено, что прямая смешанная перевозка может осуществляться несколькими видами транспорта – по единому документу. Сроки и условия перевозки определяются договором, заключенным между участвующими перевозчиками.

БОЛГАРИЯ

Болгария, будучи членом Европейского Союза с 2007 года, приблизила свое национальное законодательство к европейским законодательным стандартам, непосредственно перенеся нормы Директив ЕС в свои законодательные акты.

Постановление № 53 от 10 февраля 2003 г. о комбинированных перевозках грузов – Определение комбинированных перевозок такое же, как в Директиве ЕС 92/106/ЕЭС от 7 декабря 1992 г. об установлении общих правил для определенных видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами, с внесенными изменениями.

Комбинированные перевозки также присутствуют, когда в рамках комбинированных перевозок грузоотправитель осуществляет автомобильные перевозки на начальном участке за свой счет и/или когда грузополучатель осуществляет автомобильные перевозки за свой счет на конечном участке до места назначения груза. При комбинированной перевозке груз не оформляется при смене вида транспорта. В договоре комбинированной перевозки грузов каждая часть перевозки регулируется применимыми положениями для соответствующего вида транспорта. Настоящий договор не заключается, когда на начальном и конечном участке отправитель или получатель осуществляет автомобильные перевозки за свой счет, а на основном участке перевозка осуществляется одним видом транспорта. Комбинированные перевозки организуются и/или осуществляются операторами. Оператор может выполнять все или часть комбинированных перевозок. В этом случае он имеет права и обязанности перевозчика. Оператор должен соответствовать требованиям законодательства по перевозке грузов для соответствующего вида транспорта. Перевозчики, лицензированные иностранными железнодорожными администрациями, могут участвовать в комбинированных перевозках, если это предусмотрено международными договорами, стороной которых является Республика Болгария. Иностранные автомобильные перевозчики, которые используют дороги Республики Болгарии для международных комбинированных перевозок грузов между пунктами пересечения границы и интермодальными терминалами, а также между интермодальными терминалами и пунктами погрузки и разгрузки, осуществляют перевозки без разрешения, если это оговорено в международных договорах, стороной которых является Республика Болгария. Автоперевозки иностранными водителями грузовых автомобилей осуществляются при наличии свидетельства на внутренние комбинированные перевозки по территории Республики Болгарии по образцу, утвержденному Министром транспорта и

⁴⁵ <https://www.arlis.am/DocumentView.aspx?docID=61806>

коммуникаций. Перевозчики получают сертификат в пункте пересечения границы при въезде в страну и возвращают его при выезде из страны.

Договор комбинированной перевозки – договор перевозки груза, по которому оператор обязуется перед грузоотправителем осуществить за плату автомобильным и железнодорожным и/или внутренним водным или морским транспортом по определенным маршрутам соответствующими видами транспорта, и доставить груз грузополучателю. В договоре на комбинированную перевозку указано:

- 1. наименования железнодорожных станций погрузки и разгрузки, относящиеся к железнодорожному участку транспорта;
- 2. порты погрузки и разгрузки, связанные с участком перевозки по внутренним водным путям;
- 3. морские порты погрузки и разгрузки, связанные с участком для осуществления перевозок морским транспортом.

Данные подтверждаются проставлением штампа на перевозочных документах на соответствующих железнодорожных станциях или в портах. Необходимыми транспортными документами при выполнении комбинированной перевозки являются:

- Коносамент – для автомобильных и железнодорожных перевозок;
- коносамент или коносамент - для каботажных перевозок по внутренним водным путям;
- коносамент — для морских перевозок;
- единый документ, действительный для всех видов транспорта, участвующих в комбинированных перевозках, если такой документ принимается в соответствии с международными соглашениями, стороной которых является Республика Болгария.

В случаях осуществления автомобильных перевозок за свой счет указанный транспортный документ не оформляется. Действительность договора перевозки не зависит от выдачи, правильности или утраты транспортного документа.

Указанные транспортные документы оформляются и подписываются:

- оператором или уполномоченным им лицом;
- соответствующим перевозчиком;
- в соответствии с международными договорами, стороной которых является Республика Болгария.

В транспортных документах должен быть указан только один грузополучатель - физическое или юридическое лицо. На каждую интермодальную транспортную единицу составляется отдельный транспортный документ. В транспортных документах должно быть указано точное наименование груза и его особые свойства, если таковые имеются. Одновременно с транспортными документами оператор передает перевозчикам все документы, требуемые ветеринарными, фитосанитарными, таможенными и другими органами. Транспортные документы должны содержать в обязательном порядке дату, подпись и печать, а также все необходимые данные в соответствии с установленными требованиями для внутренних и международных перевозок. Оператор обязан

осуществить перевозку в указанный срок, защитить целостность груза от приемки до доставки, уведомить грузополучателя об их прибытии и передать их в пункт назначения. Грузоотправитель обязан сдать грузы, погруженные, размещенные и закрепленные в вагонах и интермодальных транспортных единицах, оператору в соответствии с требованиями отдельных видов транспорта и в соответствии со спецификой перевозимых грузов. В случае несоответствия транспортной упаковки оператор может принять груз при условии, что грузоотправитель в письменной форме заявит, что ущерб, который может возникнуть, возмещается за его счет. В случае разногласий между пунктами договора комбинированной перевозки и транспортным документом применяются положения договора. Транспортный документ является доказательством того, что перевозчик получил груз способом, указанным в документе, если не установлено иное. Если в транспортном документе не сделана запись о состоянии груза, считается, что груз принят перевозчиком в исправном состоянии. Погрузка/разгрузка и усиление интермодальных транспортных единиц является обязанностью грузоотправителя/грузополучателя, если не оговорено иное. Грузоотправитель может опломбировать загруженные интермодальные транспортные единицы своими пломбами. Если оператор присутствует при загрузке, он пломбирует интермодальные транспортные единицы своими пломбами. Отправитель уплачивает вознаграждение оператору при заключении договора, если не оговорено иное. Если вознаграждение не уплачено грузоотправителем, оно уплачивается грузополучателем до выдачи груза. При международной комбинированной перевозке суммы в иностранной валюте, указанные в транспортных документах, уплачиваются отправителем по их стоимости в левах по курсу на день. Расходы, возникшие после заключения договора смешанной перевозки, несет грузоотправитель, если не оговорено иное. Если расходы несет грузополучатель, они должны быть оплачены им до выдачи груза. Оператор не обязан давать гарантии по уплате таможенных платежей при транспортировке, импорте и транзите груза, находящегося под таможенным контролем на территории Республики Болгарии. Товар считается доставленным, когда он передан или оставлен в распоряжении грузополучателя или его представителя в соответствии с условиями договора. Договор смешанной перевозки грузов считается исполненным с момента получения грузополучателем или уполномоченным им лицом транспортного документа под роспись после доставки груза.

Ответственность - Грузоотправитель несет ответственность за все убытки, причиненные неправильной погрузкой и усилением груза, выполненными им или уполномоченным лицом, недостатками или дефектами упаковки, а также в случаях использования несоответствующих или поврежденных интермодальных транспортных единиц. Грузоотправитель также несет ответственность за описание грузов и их специфических свойств, их маркировку, количество, массу, габариты и количество, указанные в договоре смешанной перевозки. Оператор несет ответственность за сохранность груза с момента его принятия к перевозке до момента доставки грузополучателю. Оператор несет ответственность за утрату, задержку или повреждение груза, произошедшие в то время, когда он находился в его распоряжении, в т.ч. и в результате ошибок или небрежности с его стороны. Оператор несет ответственность за утрату, задержку или повреждение интермодальных транспортных единиц, произошедшие в то время, когда они находились в его распоряжении. Оператор несет

ответственность за ущерб, причиненный несоблюдением срока поставки. Если комбинированная перевозка осуществляется последовательно несколькими перевозчиками, все они принимают на себя обязательства, вытекающие из транспортных документов, и несут солидарную ответственность перед оператором за выполнение перевозки на всем пути следования до доставки груза на место назначения. *Когда утрата, задержка или повреждение произошли во время международной комбинированной перевозки, в отношении которой применяется международное соглашение, стороной которого является Республика Болгария, применяются положения международного соглашения.* Размер возмещения определяется в соответствии со стоимостью груза в месте и во время доставки в соответствии с конкретными положениями для видов транспорта. Размер возмещения за утрату или повреждение интермодальной транспортной единицы определяется в соответствии со стоимостью оценки, но не более стоимости интермодальной транспортной единицы.

Оператор не несет ответственности, если утрата или повреждение вызваны ошибкой отправителя или по его указанию, присущим грузу дефектом или ненадлежащей упаковкой, если отправитель дал на это согласие. Оператор не несет ответственности в случае наступления непредвиденного или неизбежного события чрезвычайного характера, наступившего после заключения договора, которого он не мог избежать или последствия, которого он не мог предотвратить (форс-мажорные обстоятельства). Действия или бездействие оператора не должны рассматриваться как обстоятельство, которое он не мог предотвратить. В целях освобождения от ответственности оператор не может ссылаться на недостатки транспортного средства, которым осуществляется перевозка, а также на лиц, выполняющих функции, связанные с перевозкой. Оператор также освобождается от ответственности, когда отсутствие или повреждение являются следствием особых рисков, урегулированных правовыми нормами, регулирующими соответствующий вид транспорта. *Грузоотправитель и грузополучатель могут без предъявления других доказательств признать груз утраченным, если он не был доставлен в течение 60 дней после истечения согласованного срока доставки.*

Жалобы, претензии и давность - Право предъявления претензий по договору комбинированной перевозки имеют лица, имеющие право на предъявление претензии к оператору. К претензии прилагаются транспортные документы и все другие документы, подтверждающие претензию по основаниям и сумме. Жалоба подается оператору или уполномоченному им лицу. Если не согласовано иное, оператор обязан принять решение о принятии или отклонении жалобы. При рекламационном производстве применяются положения об отдельных видах транспорта. Ущерб устанавливается актами или протоколами констатации, составленными и подписанными перевозчиком и оператором или уполномоченным им лицом в соответствии с положениями для данного вида транспорта. Заключение относится к моменту установления несоответствия, но до принятия груза грузополучателем, а при отсутствии груза - после истечения срока доставки по договору смешанной перевозки. В случаях, когда получатель не потребовал составления документов, пока не доказано обратное, товар считается доставленным в надлежащем состоянии. *Убытки при международной комбинированной перевозке устанавливаются в порядке и способом, установленным в международных договорах,*

стороной которых является Республика Болгария. Срок исковой давности для предъявления претензий в случае комбинированных перевозок составляет шесть месяцев, а в случае международных комбинированных перевозок — в сроки, установленные в международных договорах, стороной которых является Республика Болгария. Эти сроки исковой давности распространяются также на требования оператора к отправителю и получателю о невзысканных ценах, дополнительных сборах, пошлинах, расходах и других. Течение этих сроков исковой давности начинается со дня выдачи груза грузополучателю, а в случае утраты груза — с момента установления недостачи груза. Отправитель имеет право требования к оператору - до момента выдачи грузополучателем транспортных документов или принятия груза, а грузополучатель - с момента выдачи им транспортных документов или приема груза. Право требования к оператору прекращается в течение одного года со дня передачи груза грузополучателю, а в случае отсутствия груза - с момента установления отсутствия. В случае международных комбинированных перевозок условия соответствуют международным соглашениям, стороной которых является Республика Болгария. К срокам исковой давности применяются положения гражданского законодательства о прерывании, приостановлении и возобновлении срока исковой давности, а также специальные положения для отдельных видов транспорта.

Операторы, предлагающие услуги комбинированных перевозок, должны каждые шесть месяцев представлять соответствующему органу следующую информацию:

- транспортные соединения, используемые при осуществлении комбинированных перевозок;
- количество транспортных средств (прицеп считается за одно транспортное средство), сменных кузовов, полуприцепов и контейнеров, перевозимых на разных транспортных сообщениях;
- масса перевозимого груза в тоннах;
- выполненные услуги в тонно/километрах и другие данные, определяемые соответствующим органом.

Постановление №7 от 14.08.2018 г. о приобретении квалификации по профессии «Экспедитор-логист» – Настоящее постановление определяет государственный образовательный стандарт (ГОС) для приобретения квалификации по профессии 840110 «Экспедитор-логист» в области образования «Транспорт» и специальности 840 «Транспортные услуги» согласно Перечню профессий для профессионального образования и обучения. Экспедитор осуществляет деятельность, связанную с планированием, заключением контрактов, организацией, управлением, контролем и отчетностью по транспортировке, консолидации, складированию, обработке, упаковке и распределению грузов. Также оказывает вспомогательные услуги, такие как декларирование грузов, страхование грузов, инкассация и оплата, предоставление документов на грузы и других, а также консультационные услуги, связанные с этими видами деятельности.

Логистический экспедитор действует в соответствии с Коммерческим законом, Законом об обязательствах и договорах, Законом о таможене, Законом об акцизах и таможенных складах, Таможенным кодексом Европейского Союза и соответствующими законами, а также другими нормативными актами, регулирующими перевозки грузов. При осуществлении деятельности он также соблюдает внутренние правила и положения компании. Экспедитор несет ответственность за материальные и финансовые результаты своей работы, за вверенное ему офисное и информационно-коммуникационное оборудование и за работу подчиненных ему сотрудников (если таковые есть). В своей работе экспедитор-логист оперирует грузами и информацией, принадлежащими другим лицам, и несет ответственность за их защиту. Экспедитор часто работает с ограниченными временными ресурсами для обработки и анализа быстро меняющейся информации, ему приходится быстро принимать решения высокой важности, от которых зависит деятельность других сотрудников компании или подрядчиков компании. Общается с контрагентами из разных географических регионов, с разной языковой и культурной принадлежностью, в том числе с представителями местных и зарубежных государственных структур. Помимо оперативной, он часто ведет официальную переписку с контрагентами или государственными учреждениями и решает конфликтные ситуации. Данная специфика работы требует высокой самодисциплины и организованности, ответственности, самообладания, находчивости, логического мышления, предприимчивости, инициативности, настойчивости, стрессоустойчивости, способности в короткие сроки оценить большой объем информации, быстрой и адекватной реакции. коммуникабельность, гибкость в переговорах, умение работать в команде и избегать конфликтов. Знание иностранного языка крайне важно для успешной практики по профессии.

Закон о торговле (Коммерческий кодекс)⁴⁶ (Глава 25) – Контракт на экспедиторское обслуживание.

По контракту на экспедиторское обслуживание экспедитор обязан за вознаграждение заключить от своего имени за счет принципала договор перевозки груза. Экспедитор может осуществить всю или часть перевозки самостоятельно. В этом случае он имеет права и обязанности перевозчика. Экспедитор может поручить выполнение действий другому экспедитору, не имея на то полномочий от принципала. Принципал обязан уведомить экспедитора об особенностях груза. Если упаковка груза непригодна для перевозки, экспедитор обязан предупредить об этом принципала. Экспедитор обязан соблюдать указания принципала относительно дороги, направления и способа перевозки, а также по выбору перевозчиков и следующих экспедиторов. Если экспедитор отклоняется от указаний принципала, он несет ответственность за убытки, если не докажет, что они произошли бы, даже если бы он следовал указаниям. *Требование о возмещении убытков по контракту на экспедиторское обслуживание погашается с годовой давностью.*

Глава 26 – Договор перевозки

⁴⁶ <file:///Users/boston/Downloads/Commerce Act.pdf> , p.142

По договору перевозки перевозчик обязуется за вознаграждение доставить в определенное место одного человека, багаж или груз. Перевозчик обязан осуществить перевозку в указанный срок, удержать груз от приемки до выдачи, уведомить грузополучателя о прибытии груза и сдать его ему в пункте назначения. При невыдаче коносамента перевозчик обязан выполнить распоряжения грузоотправителя о возврате груза или о его передаче другому лицу, если он не сдал груз или коносамент. Отправитель обязан передать перевозчику груз в состоянии, позволяющим выдержать перевозку, в зависимости от ее вида и особых требований к отдельным видам груза. Грузоотправитель передает перевозчику вместе с грузом и документы, необходимые для доставки груза грузополучателю. Когда упаковка явно не соответствует требованиям, перевозчик может принять груз, если грузоотправитель в письменной форме заявляет, что ущерб, который может возникнуть, будет компенсирован за его счет. Грузоотправитель может попросить перевозчика выдать ему на доставленный груз коносамент, что может быть также и по распоряжению. При выдаче коносамента груз передается законному предъявителю накладной. Грузоотправитель уплачивает вознаграждение при заключении договора, если не оговорено иное. Если вознаграждение не уплачено грузоотправителем, оно уплачивается грузополучателем при приемке груза. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза, за исключением случаев, когда повреждение вызвано обстоятельствами непреодолимой силы, качествами груза или заведомо несоответствующей упаковкой, если грузоотправитель дал на это согласие. Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный задержкой в выполнении перевозки. Соглашение об освобождении от этих обязательств недействительно. В случае обнаружения утерянного груза, за который грузополучателю выплачивается возмещение, перевозчик, приняв необходимые меры по его сохранности, письменно уведомляет об этом грузополучателя. Если последний принимает груз, он должен возместить полученную компенсацию. В случае отказа перевозчик может продать груз за свой счет. После получения груза перевозчик несет ответственность только в том случае, если он был уведомлен о причинении вреда не позднее одного месяца со дня получения.

Если перевозчик осуществляет перевозку полностью или частично с участием других перевозчиков, он несет ответственность за их действия до момента доставки груза. Каждый последующий перевозчик заключает договор и обязан осуществлять права предыдущих перевозчиков, которые указаны в договоре перевозки. Все перевозчики несут солидарную ответственность. Перевозчик имеет право на залог груза в счет своих прав требования по договору. Это право осуществляется последним перевозчиком и существует до истечения срока действия прав всех перевозчиков. Если грузополучателя не могут найти по указанному адресу или он отказывается принять груз, перевозчик обязан оставить его у себя или передать на хранение другим лицам, своевременно известив об этом отправителя. В случае груза, подверженного быстрой порче, применяются правила продажи имущества в случае просрочки кредитора. Требование о возмещении убытков по договору перевозки погашается годовой давностью, срок которой начинается:

- для грузов - со дня их передачи грузополучателю,
- а при невыдаче - со дня, когда они должны были быть ему переданы.

ГРУЗИЯ

Грузия подписала и ратифицировала Соглашение ТРАСЕКА о развитии мультимодальных перевозок, хотя специального закона, устанавливающего права и обязанности оператора мультимодальных перевозок на национальном уровне, а также лимит его ответственности, не существует.

Общие права и обязанности сторон, участвующих в перевозочном процессе, регулируются в основном **Гражданским кодексом Грузии** ⁴⁷ - По договору экспедиторского обслуживания экспедитор обязуется осуществить действия, связанные с отправкой груза, от своего имени и за счет заказчика. Аутсорсер обязан оплатить оговоренную комиссию. Экспедитор, с учетом его добросовестности, отправить груз, выбрать лиц, участвующих в перевозке. При этом он должен защищать интересы отправителя и выполнять его указания. Клиент по требованию экспедитора оперативно предоставляет актуальную информацию о грузе, а также дает необходимые указания для подписания товаросопроводительных документов, выполнения таможенных формальностей и других исполнительских действий и, при необходимости, уплаты ввозной пошлины за необходимую информацию. Кроме того, аутсорсер должен предоставить экспедитору необходимые документы, подтверждающие достоверность указанной информации. При наличии опасных грузов заказчик должен предупредить экспедитора о точном виде опасности и, при необходимости, указать меры безопасности. Груз, об опасности которого экспедитор не знал, может быть выгружен, уничтожен или обезврежен в любое время и в любом месте без обязательства возмещения убытков. Заказчик обязан, если этого требует вид груза, упаковать его в соответствии с транспортными требованиями. Если для идентификации груза необходимы отличительные знаки, то они должны быть нанесены таким образом, чтобы они были хорошо видны до выдачи груза. Клиент несет ответственность за ущерб, причиненный экспедитору в связи с неисполнением обязательств, если экспедитор не указал на отсутствие или дефект упаковки или отличительного знака. Была ли у него информация об этом при получении груза. Клиент может заплатить специальную плату, чтобы попросить экспедитора осмотреть груз отдельно при получении.

Экспедитор обязан застраховать груз только при получении рекомендации от заказчика. При отсутствии специальных указаний экспедитор страхует груз на обычных условиях. Если заказчик прямо не откажет в письменной форме, экспедитор обязан застраховать за счет заказчика любой ущерб, который может быть причинен заказчику действиями экспедитора при выполнении заказа. Экспедитор обязан уведомить заказчика, с которым у него заключен договор страхования груза. Согласно договору страхования, клиент должен позаботиться о своевременном уведомлении о претензии. Если экспедитору отправлено извещение о повреждении, он должен немедленно направить извещение страховщику.

Если грузополучатель не принимает груз в пункте назначения или получение груза невозможно по иным причинам, то права и обязанности экспедитора определяются

⁴⁷ <https://matsne.gov.ge/document/download/31702/75/en/pdf>

правилами договора перевозки. Если невозможно проверить состояние груза в присутствии сторон, то, пока не доказано иное, его получение считается доказательством отсутствия утраты и повреждения, если только грузополучатель не укажет на общий характер повреждения. Если дело касается явной утраты или повреждения, это должно быть указано при получении товара, а если дело не связано с такой утратой или повреждением, не позднее трех дней со дня получения товара.

Если не оговорено иное, экспедитор вправе осуществлять перевозку груза самостоятельно. Осуществление этого права не должно противоречить правам и интересам клиента. Если экспедитор реализует это право, то он также имеет права и обязанности перевозчика. Если ущерб причинен третьим лицом по договору, то по требованию заказчика экспедитор обязан передать его требование к третьему лицу, за исключением случаев, когда экспедитор обязуется использовать требование за счет и риск клиента. Экспедитор не может ссылаться на правила, исключющие или ограничивающие его ответственность или перекладывающие бремя доказывания, если он причинил ущерб умышленно или по грубой небрежности. Комиссионные уплачиваются после того, как экспедитор передал груз транспортной организации.

По договору перевозки перевозчик обязуется передать груз в пункт назначения за оговоренную плату. Если грузое транспортное средство подлежит перевозке на одном участке автомобильного, железнодорожного или воздушного транспорта и груз не выгружается, то данные положения распространяются на весь маршрут.

Договор перевозки заключается в форме коносамента (или иного документа). Независимо от отсутствия накладной, ее дефекта или утраты содержание и подлинность договора перевозки определяются нормами Гражданского кодекса. Накладная составляется в трех экземплярах, которые подписываются отправителем и перевозчиком. Первый экземпляр остается у грузоотправителя, второй прикрепляется к грузу, а третий остается у перевозчика. Если отправка разделена на несколько поставок, или речь идет о разных видах груза, или разделена на отдельные партии, то и отправитель, и перевозчик могут потребовать оформления такого количества поставок, сколько имеется партий или видов груза. Отправитель несет ответственность за все расходы и убытки, возникшие из-за неверной или неполной информации. Если в накладной не указаны требуемые данные, отправитель несет ответственность за все расходы и убытки, понесенные лицом, имеющим право на отправку, в связи с не указанием таких данных.

Перевозчик обязан при приемке груза проверить:

- конкретное количество груза, достоверность данных об отметках и номерах в накладной;
- внешнее состояние груза и его упаковки.

Если перевозчик не имеет надлежащих средств для проверки данных, он должен указать в накладной условия, которые должны быть выполнены. Точно так же он должен включать условия, касающиеся внешнего состояния груза и его упаковки. Эти условия не являются обязательными для грузоотправителя, если он прямо не признал их в накладной. Отправитель может потребовать от перевозчика проверить вес груза или его иное

указанное количество. Также может потребоваться, чтобы перевозчик проверил содержимое груза. Перевозчик имеет право потребовать возмещения расходов, связанных с этой инспекцией. Результаты проверки должны быть отмечены в счете-фактуре.

Коносамент (коносамент или иные бланки, полученные с партией груза) до утверждения об обратном является доказательством того, что договор перевозки заключен, его содержание определено и груз принят перевозчиком. Если условия перевозки не указаны в накладной, предполагается, что груз и его упаковка на момент получения партии груза находились в исправном состоянии и определенное количество груза, его маркировки и номера соответствуют данным в накладной. Грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком за вред, причиненный некачественной упаковкой груза лицам, материалам и иному имуществу, а также за расходы, понесенные вследствие некачественной упаковки, за исключением случаев, когда дефект был очевиден или перевозчик знал о нем и не давал никаких обещаний.

Отправитель обязан приложить к накладной все документы, необходимые для выполнения таможенных формальностей и иных подобных действий до доставки партии груза, либо передать эти документы перевозчику и предоставить ему всю необходимую информацию. Перевозчик не обязан проверять правильность и достаточность этих документов и сведений. Грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные неполнотой и недостоверностью документов и данных, за исключением случаев, когда это произошло по вине перевозчика. Перевозчик несет ответственность за утрату документов, указанных в накладной и приложенных к ней или переданных перевозчику, либо их неправильное использование; перевозчик не может нести ответственность в размерах, превышающих те, которые зафиксированы в момент утраты груза.

Если получатель при осуществлении права распоряжения дал указание о выдаче груза третьему лицу, последнее, в свою очередь, не вправе назначать другого получателя. Право распоряжения осуществляется с соблюдением следующих правил:

- грузоотправитель или грузополучатель, если он желает воспользоваться своим правом распоряжения, должен предъявить первому лицу накладную, которая должна содержать новые указания, данные перевозчику, и возместить ему все расходы и убытки, возникшие в результате следующих инструкций;
- инструкции подлежат исполнению в момент их передачи лицу, которому должны быть даны инструкции, и не должны мешать нормальной деловой деятельности перевозчика, а также не должны наносить ущерб грузоотправителю или другому грузополучателю;
- инструкции не должны приводить к распределению груза.

Если перевозчик не в состоянии выполнить полученные инструкции, он обязан немедленно уведомить об этом лицо, давшее инструкции. Перевозчик, не выполнивший указаний, выданных с соблюдением требований настоящей статьи, либо выполнивший их без требования первого лица накладной, несет ответственность перед уполномоченным

лицом за причиненные, в связи с этим убытки. Если после прибытия груза в место назначения возникают обстоятельства, препятствующие передаче груза, перевозчик обязан запросить указания грузоотправителя. В случае отказа получателя принять груз грузоотправитель вправе сам распорядиться отправлением без предъявления первого лица накладной. Грузополучатель может потребовать передачи груза, даже если он отказался принять груз, до тех пор, пока перевозчик не получит указание отправителя об обратном.

В случае невозможности исполнения договора или обстоятельств, препятствующих передаче груза, перевозчик может немедленно выгрузить груз за счет уполномоченного лица. Поставка считается завершенной после разгрузки. Затем перевозчик должен зарезервировать груз для уполномоченного лица. Он может доверить хранение груза третьему лицу. В таком случае он несет ответственность только за выбор третьей стороны. Все дебиторские задолженности и расходы по коносаменту возмещаются из стоимости груза. Перевозчик может продать груз, не дожидаясь указания уполномоченного лица, если груз является скоропортящимся, или если состояние груза оправдывает такое действие, или когда расходы по хранению превышают его стоимость. Он может продать груз и в других случаях, если не получит указаний ни от одной из сторон в указанный срок. Если груз был реализован в соответствии с этими правилами, то сумма, за вычетом расходов, связанных с грузом, перечисляется доверенному лицу. Если эти расходы превышают выручку, перевозчик может потребовать разницу.

Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза полностью или частично, если груз был поврежден или утерян при доставке по расписке в установленный срок, а также - при доставке за просрочку. Перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, повреждение или задержка в доставке груза произошли по вине уполномоченного лица или по указанию того же лица, за которые перевозчик ответственности не несет; Также, если дефект груза вызван обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать, равно как и их последствий, которые не могли быть предотвращены. В целях освобождения от ответственности перевозчик не может указывать ни на дефект транспортного средства, использованного для перевозки, ни на вину арендодателя или обслуживающего персонала работодателя. Перевозчик освобождается от ответственности, если утрата или повреждение груза явились следствием особой опасности, связанной с обстоятельствами, указанными ниже, в частности, когда:

- используется открытое или крытое транспортное средство, если его использование было прямо оговорено и указано в накладной;
- груз не упакован или упакован некачественно, что, в зависимости от характера груза, создает риск утраты или повреждения;
- осмотр, погрузка, хранение или выгрузка груза осуществляются отправителем, получателем или действующим за них третьим лицом;
- в силу особенностей некоторых грузов существует риск их полной или частичной утраты или повреждения, в частности, поломки, окисления, коррозии, высыхания, просыпания, обычной утраты или воздействия насекомых и грызунов;

- груз недостаточно маркирован или пронумерован;
 - перевозятся животные.

Уполномоченное лицо может считать груз утраченным и без представления дополнительных доказательств, если груз не доставлен в место назначения в течение *тридцати дней после истечения согласованного срока перевозки либо, если такой срок не установлен, - через шестьдесят дней после того, как груз должен был быть доставлен. Уполномоченное лицо может, в случае выплаты компенсации за утерянный груз, потребовать в письменной форме немедленного извещения, если утерянный груз появится в течение одного года после выплаты компенсации за утерянный груз. На этот запрос также необходимо ответить в письменной форме.*

Если перевозчик обязан возместить ущерб за полную или частичную утрату груза, то возмещение вреда исчисляется по цене груза, действующей в месте и времени доставки груза. Стоимость груза определяется биржевой ценой, а при отсутствии такой цены - рыночной ценой. Если такой цены нет, тогда - аналогично для груза подобного типа и стоимости. Если срок доставки груза превышен и уполномоченное лицо докажет, что в связи с этим возник ущерб, перевозчик возмещает его только в пределах стоимости этого груза. Возмещение стоимости может быть произведено только в том случае, если имелась особая заинтересованность в поставке или была указана стоимость груза. Возмещение ущерба не должно превышать суммы, которая:

- подлежала выплате в случае полной утраты груза, если в результате повреждения весь груз полностью обесценился;
- подлежала выплате в случае утраты поврежденной части груза, если в результате повреждения обесценилась только одна часть груза.

Жалоба (претензия) и судебный иск - Если грузополучатель получает груз без проверки его состояния у перевозчика и не предъявляет перевозчику общую претензию об утрате или повреждении, предполагается, что грузополучатель получил груз в указанном на грузовой накладной состоянии. Указанная жалоба должна быть подана *в день доставки груза, в случае явно заметных убытков и повреждений, и в случае внешне незаметных убытков и повреждений - не позднее семи дней после доставки.* Если дело касается внешне незаметных убытков и убытков, претензия (претензия) должна быть предъявлена в письменной форме. *Если грузополучатель и перевозчик совместно осмотрели состояние партии груза, доказательство обратного по результатам осмотра допускается только в том случае, если дело касается внешне незамеченных убытков и повреждений, а грузополучатель не представил письменных заявлений в течение семи дней после получения. Возмещение ущерба из-за просрочки может быть запрошено только в том случае, если грузополучатель подает письменные запросы перевозчику в течение двадцати одного дня после доставки.* При исчислении сроков следующие показатели в эти сроки не засчитываются: дни отправки, осмотра или вручения груза грузополучателю.

Срок исковой давности прав, вытекающих из поставок, составляет один год. В случае умышленной или грубой неосторожности этот срок составляет три года.

Поставки последовательными перевозчиками - Если поставка осуществляется по одному договору несколькими последовательными перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю поставку. Второй и каждый последующий перевозчик становится стороной договора путем получения накладной и товарно-транспортной накладной. Перевозчик, получивший груз от предыдущего перевозчика, обязан передать документ, подтверждающий получение груза и подписанный им. В коносаменте от первого лица он должен указать свое имя и адрес. При необходимости перевозчик вносит в накладную от второго лица сведения о полученном грузе и подтверждение о получении груза.

Претензии о возмещении убытков за утрату, повреждение или задержку отправки, за исключением встречного иска или отзыва, могут быть предъявлены только к первому, последнему перевозчику или перевозчику, чей груз был утерян, поврежден или превышен срок доставки; Один и тот же иск может быть предъявлен к нескольким перевозчикам. Если перевозчик уже возместил ущерб, он имеет право на взыскание в следующих случаях:

А) если перевозчик, причинивший утрату или повреждение груза, должен возместить ущерб, возмещенный им или несколькими перевозчиками самостоятельно;

В) если утрата или повреждение груза произошли по вине двух и более перевозчиков, каждый возмещает соответствующую сумму доли ответственности. Если это невозможно установить, то каждый несет ответственность пропорционально своей доле в полученных расходах по доставке;

(С) Когда невозможно определить, какой перевозчик должен нести ответственность за ущерб, все перевозчики должны платить пропорционально подпункту (b).

Если один из перевозчиков является неплатежеспособным, сумма, подлежащая уплате, но еще не выплаченная, распределяется между другими перевозчиками пропорционально их доле в полученной плате за доставку.

В Железнодорожном кодексе Грузии ⁴⁸ экспедитор определяется как лицо, которое на основании договора, заключенного с заказчиком, оказывает услуги по перевозке грузов от своего имени и за счет заказчика. Коносамент представляет собой договор перевозки, заключенный в письменной форме между железной дорогой и грузоотправителем (грузополучателем), сопровождающий груз на всем его пути следования и содержащий сведения о перевозке груза, предусмотренные Гражданским кодексом Грузии и настоящим Кодексом. *Под мультимодальными (комбинированными) перевозками понимаются перевозки, осуществляемые на основании одного договора перевозки не менее чем двумя видами транспортных средств и одним транспортным документом (перевозки последовательными перевозчиками).*

⁴⁸ <https://matsne.gov.ge/ka/document/download/14404/6/en/pdf>

Прямые смешанные грузовые перевозки железнодорожным транспортом с участием других видов транспорта - Железная дорога осуществляет прямые смешанные грузовые

перевозки с участием предприятий (организаций) морского, речного, воздушного и автомобильного транспорта. Прямая смешанная перевозка грузов железнодорожным транспортом осуществляется на основании единой товарно-транспортной накладной и других транспортных документов, сопровождающих груз на всем пути следования. Порядок прямой смешанной перевозки грузов определяется договорами, заключенными между транспортными предприятиями (организациями и т.п.) соответствующих видов на основании законодательства Грузии и настоящего Кодекса. В прямой смешанной перевозке товаров участвуют:

- железнодорожная станция, предназначенная для оказания услуг по перевозке грузов (для выполнения работ);
- Морской порт, автовокзал, аэропорт.

Наливные грузы, перевозимые вагоном-цистерной, а также лес, привязанный к вагону, к прямым смешанным перевозкам не принимаются, за исключением случая перевозки груза паромом. Перечень опасных грузов, разрешенных к прямой смешанной перевозке, и грузов, которые должны сопровождаться отправкой грузоотправителя (грузополучателя), определяется «Правилами перевозки грузов железнодорожным транспортом». Перевалка груза в опломбированном вагоне (контейнере) в пункте перевалки осуществляется с проверкой целостности запорного устройства и соответствия данным, указанным в товаросопроводительных документах. В случае прямого смешанного железнодорожно-морского груза его масса определяется в пункте перевалки по требованию Стороны, принимающей груз:

- в вагонном масштабе - по железной дороге;
- по шкале фрахта - по порту.

При прямой смешанной железнодорожно-автомобильной перевозке груза его массу определяет сторона, осуществляющая разгрузку и погрузку груза в пункте перевалки, совместно с представителем соответствующего вида транспорта, участвующего в перевозке. Если единичный груз, помещенный в контейнер, принятый к перевозке закрытым или открытым подвижным составом, в соответствии со стандартом или с весом, установленным отправителем в каждом грузовом месте, прибыл в пункт перевалки с неповрежденным грузом, он должен перегружаться с одного вида транспорта на другой. Таким же образом распределяется груз в пункте назначения. При наличии признаков утраты или повреждения (порчи) груза его передислокация (выдача) производится с проверкой мест с признаками утраты или повреждения (порчи) с учетом массы и фактического состояния. Грузы, прямая смешанная отправка которых производится вагоном (контейнером), перегружаются после проверки целостности вагона (контейнера) и запорного устройства. Порядок предоставления вагона (контейнера) при прямой смешанной перевозке грузов и условия его использования определяются договором, заключаемым между заинтересованными транспортными предприятиями (организациями и т.п.). При прямой смешанной перевозке груза он перегружается в месте перегрузки:

- в порту - при перевалке с морского судна и портового склада на грузовой вагон, а также с грузового вагона на морское судно и портовый склад;

- по железной дороге - при перегрузке из товарного вагона и со склада железнодорожного вокзала в автомобиль, а также из автомобиля в товарный вагон и на склад железнодорожного вокзала.

Порт осуществляет специальную подготовку и расстановку грузовых вагонов и морских судов для размещения грузов в несколько ярусов, а также для крепления тяжеловесных, больших по длине и объему грузов. Грузоотправитель предоставляет необходимые материалы для погрузки, крепления и перевозки груза в грузовом вагоне и на морском судне, другое оборудование для упаковочных средств. Плата за услугу (выполненную работу) порта вместе со стоимостью материалов указывается в накладной и оплачивается грузополучателем (грузоотправителем). Условия работы железнодорожной станции, порта и транспортных предприятий (организаций и т.п.), участвующих в прямых смешанных грузоперевозках, определяются совместным договором, заключаемым между сторонами, который оформляется в соответствии с Правилами перевозки грузов по железной дороге на 3 года. Совместное соглашение об изменении технического оснащения и технологии железнодорожной станции или порта может быть изменено полностью или частично по требованию одной из сторон до истечения срока его действия. Спорные вопросы, связанные с совместным договором, решаются в порядке, установленном законодательством Грузии.

При прямой смешанной перевозке грузов сроки доставки до места назначения определяются с учетом сочетания установленных сроков доставки грузов железнодорожным транспортом и других видов грузов и рассчитываются по правилам для расчета сроков доставки для каждого вида груза. В случае нарушения общего срока доставки груза до места назначения имущественную ответственность несет сторона, нарушившая этот срок.

При прямой смешанной железнодорожно-морской перевозке груза оплата за его перевозку производится:

- на железнодорожной станции отправки товара - грузоотправителем, в зависимости от дальности перевозки железнодорожным транспортом;
- в порту перевалки или груза - грузоотправителем (грузополучателем), в зависимости от дальности морской перевозки.

При прямой смешанной морской-железнодорожной перевозке груза оплата его перевозки производится:

- в порту отгрузки - грузоотправителем в зависимости от дальности морской перевозки;
- на железнодорожной станции перевалки грузов - грузоотправителем (грузополучателем) в соответствии с дальностью перевозки железнодорожным транспортом.

Провозную плату может уплачивать экспедитор, выполняющий функции грузоотправителя (грузополучателя). За подачу (вывоз) вагона (контейнера) локомотивом в порт уплачивается плата, указанная в «Правилах перевозки грузов железнодорожным транспортом». На основании совместного соглашения в учетную карточку вносятся параметры выполнения норм перегрузки с грузового железнодорожного транспорта на

морской и наоборот с учетом вида груза. Форма учетной карточки и требования к ее заполнению определяются «Правилами перевозки грузов железнодорожным транспортом». В случае нарушения норм перегрузки при прямой смешанной железнодорожно-морской перевозке грузов железная дорога (порт) несет имущественную ответственность так же, как и за неисполнение заявки на перевозку груза. Железная дорога (порт) освобождается от имущественной ответственности за нарушение норм перегрузки грузов при:

- форс-мажорных обстоятельствах, когда погрузка и разгрузка груза запрещена и/или невозможна, а также при аварии на транспортном предприятии (организации и т.п.);
- в иных случаях прекращения или ограничения перевозки грузов в порядке, установленном законодательством Грузии.

Ответственность, права и обязанности порта и железной дороги при погрузке и выгрузке морского судна определяются заключенным между ними совместным договором при прибытии вагона (контейнера) на железнодорожную станцию или в порт по вине грузоотправителя (грузополучателя) или экспедитора либо прибытии на место погрузочно-разгрузочных (перегрузочных) работ либо ожидании освобождения этого места, также по адресу грузополучателя. Во время пребывания на станции указанные лица обязаны уплачивать железной дороге фиксированную плату за пользование вагоном (контейнером) и хранение груза за весь период его задержки. Порт обеспечивает охрану груженого или порожнего вагона (контейнера) на территории порта. Снятие запорного устройства с вагона (контейнера), поданного под перегрузку, в пункте перевалки и установка запорного устройства (пломбирования) на вагон (контейнер), предназначенный для непосредственной смешанной перевозки грузов, осуществляется в соответствии с правилом о «Железнодорожных перевозках». Имущественная ответственность предприятий (организаций и т.п.) железнодорожного и других видов транспорта за не сохранность груза, принятого для прямой смешанной перевозки, определяется действующими правилами на соответствующем виде транспорта. Если установлено, что утрата, повреждение, порча или утеря груза произошли по вине железной дороги или порта, то ответственность, таким образом, лежит на железной дороге или порте. Перед подачей искового заявления о перевозке груза необходимо подать письменную жалобу на железную дорогу. Право предъявить претензию или иск к железной дороге о возмещении ущерба, причиненного местной перевозкой, имеют:

- грузоотправитель (грузополучатель) или уполномоченное им лицо при представлении оригинала грузовой квитанции об отправке, на которой имеется отметка о неприёме груза железнодорожной станцией назначения - в случае полной утраты груза;
- грузоотправитель (получатель) при предъявлении оригиналов товарно-транспортной накладной и коммерческого акта - в случае повреждения, порчи, утраты, ухудшения качества груза и т.п.;
- грузополучатель - в случае просрочки доставки груза, с накладной;
- грузополучатель - в случае просрочки выдачи оригиналов транспортной квитанции и акта общей формы.

Грузоотправитель (грузополучатель) вправе передать полномочия по подаче жалобы другому лицу. При прямом смешанном сообщении претензии, связанные с перевозкой грузов, предъявляются:

- Железной дороге назначения - если конечным пунктом перевозки груза является железнодорожная станция;
- соответствующему управлению других видов транспорта, которое обслуживает конечный пункт перевозки груза или находится в управлении этого пункта.

Претензия по перевозке груза может быть предъявлена железной дороге в случае отказа железной дороги в удовлетворении жалобы полностью или частично либо в случае непредоставления железной дорогой ответа заявителю в течение 2 месяцев со дня получения жалобы. При международной перевозке претензия может быть предъявлена в срок, указанный в Договоре о международной железнодорожной перевозке. Претензия по перевозке груза может быть предъявлена железной дороге в случае отказа железной дороги в удовлетворении жалобы полностью или в части либо в случае непредоставления железной дорогой ответа заявителю в течение 2 месяцев со дня получения жалобы. При международной перевозке претензия может быть предъявлена в срок, указанный в Договоре о международных железнодорожных перевозках. Сроки подачи претензии исчисляются:

- в связи с повреждением, порчей или утратой груза - со дня выдачи груза;
- в связи с утратой груза – через 10 дней после истечения срока доставки;
- в связи с превышением срока доставки груза - с даты выдачи грузовой накладной;
- возврат платы за пользование вагоном (контейнером) - со дня уплаты этой платы взыскателем;
- в связи с неисполнением заявки на перевозку груза - 5 дней после оплаты сбора;
- вследствие повреждения, причиненного самовольным захватом вагона (контейнера), принадлежащего отправителю (грузополучателю) или иному предприятию (организации и т.п.) железной дорогой, - по истечении срока доставки или доставки груза таким подвижным составом на ж.-д. вокзал;
- в иных случаях, возникающих в связи с перевозкой, - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Железная дорога обязана рассмотреть жалобу и уведомить заявителя о результатах ее рассмотрения в письменной форме в течение 2 месяцев со дня получения претензии. В случае признания претензии железная дорога обязана в течение 2 недель со дня извещения претензии возместить заявителю ущерб, причиненный при перевозке груза. В случае подачи претензии с приложением неполных документов, она должна быть возвращена заявителю без рассмотрения в течение 10 дней. Если железная дорога частично удовлетворяет или отклоняет претензию, в ответе должны быть указаны основания решения. В этом случае документы, представленные с претензией, возвращаются заявителю. Железная дорога вправе предъявить претензию грузоотправителю (грузополучателю) или иному лицу в сроки, установленные законодательством Грузии.

За превышение грузоподъемности вагона (контейнера) грузоотправитель уплачивает железной дороге за перевозку лишнего груза в пятикратном размере. Грузоотправитель также возмещает железной дороге расходы по выгрузке и хранению лишнего груза и ущерб, причиненный аварией, вызванной перегрузкой вагона (контейнера). В случае повреждения или утраты вагона (контейнера) или его съемных частей и вагонов, подаваемых железной дорогой, грузоотправитель (грузополучатель) и иное соответствующее лицо, по вине которых вагон (контейнер) или его детали и приспособления повреждены или утеряны, обязаны либо выплатить компенсацию железной дороге за причиненный ущерб в размере трехкратной стоимости, а при невозможности ремонта (возврата) - уплатить их стоимость в тройном размере. Если железная дорога повредила вагон (контейнер), принадлежащий отправителю (грузополучателю) или иному лицу, железная дорога обязана отремонтировать такой вагон (контейнер) либо возместить собственнику вред, причиненный повреждением вагона (контейнера) в размере трехкратной стоимости. В случае утраты вагона (контейнера), принадлежащего грузоотправителю (грузополучателю) или иному лицу, железная дорога по ее требованию передает вагон (контейнер) соответствующего вида с правом безвозмездного пользования на определенный срок, а если железная дорога в течение 3 месяцев не вернет владельцу утраченный вагон (контейнер), передать его ему в собственность в порядке, установленном законодательством Грузии. Порядок замены вагона (контейнера), переданного в аренду, поврежденного или утраченного железной дорогой, определяется договором аренды. Если железная дорога с согласия грузоотправителя предоставила ему порожний неубранный вагон (контейнер) с открытыми люками, дверями и съемными креплениями, железная дорога возмещает грузоотправителю стоимость соответствующих работ. Грузоотправителю предоставляется разумный срок для их выполнения. В случае нарушения грузополучателем требований он обязан возместить железной дороге стоимость выполненных работ и уплатить плату за пользование вагоном (контейнером) в соответствии с Железнодорожной тарифной политикой. В случае несвоевременной доставки груза к месту назначения международной перевозки, а также несвоевременной доставки порожних вагонов, принадлежащих отправителю (получателю), к месту назначения, железная дорога или сторона по причине задержки в прямом смешанном сообщении уплачивает компенсацию за международные перевозки.

Если по требованию грузополучателя груз не выдан ему в течение 30 дней после истечения срока доставки груза, в случае прямой смешанной перевозки в срок, предусмотренный в Договоре о международных железнодорожных перевозках, груз считается утерянным. Если груз доставлен по истечении указанного срока, грузополучатель имеет право на его получение, если железная дорога выплатит компенсацию полученную за утрату груза. Если грузополучатель отказывается принять груз или не распоряжается им в течение 4 дней после получения уведомления о доставке груза, железная дорога вправе реализовать груз в порядке, установленном законодательством Грузии. Железная дорога возмещает ущерб, причиненный перевозкой груза, в следующих размерах:

- в случае убытков или утраты груза - в размере стоимости утраченного груза или убытков;
- при повреждении (порче) груза - в размере суммы, на которую уменьшилась его стоимость, а при невозможности взыскания груза - в размере его общей стоимости;

- при утрате груза объявленной ценности - в размере всей или части его объявленной стоимости, соответствующей утраченной, поврежденной, испорченной или утраченной части груза. Стоимость груза определяется в соответствии с нормами, установленными законодательством Грузии.

ИСЛАМСКАЯ РЕСПУБЛИКА ИРАН

К настоящему времени Исламская Республика Иран не подписала Соглашение ТРАСЕКА о развитии мультимодальных перевозок и не имеет конкретных национальных законодательных актов по этому вопросу. Тем не менее, Иран прилагает значительные усилия для развития своего транзитного потенциала, увеличения национального товарооборота, а также увеличения транспортных услуг⁴⁹.

В части регулирования перевозок двумя и более видами транспорта и установления пределов ответственности перевозчика или лица, ответственного за организацию перевозки, некоторые правовые нормы содержатся в Гражданском кодексе, принятом в 1928 г., а также в изменениях, внесенных в 1969 г. а также и в 1982-1983 гг.⁵⁰.

Раздел 3 Гражданского кодекса⁵¹ содержит положения «О действии договоров». Статья 221 гласит: «Если какая-либо сторона обязуется совершить какое-либо действие или воздержаться от него, она обязана выплатить компенсацию другой стороне в случае невыполнения ею своего обязательства при условии, что компенсация таких убытков указана в договоре или понимается в договоре в соответствии с обычным правом или при условии, что такая компенсация по закону считается гарантированной». Статья 222 регулирует и гласит, что «в случае несоблюдения вышеуказанных положений судья может, соблюдая указанную статью, уполномочить сторону, в пользу которой взято обязательство, совершить данное действие самостоятельно и присудить стороне, не выполняющей своих обязательств возместить понесенные расходы.»

Статья 516 устанавливает, что «Договоры наземной, морской или воздушной перевозки предусматривают те же обязательства в отношении защиты и заботы о предметах, вверенных перевозчику, закрепленных в договорах о хранении; следовательно, в случае чрезмерного использования или злоупотребления (это лицо, получившее предметы для перевозки) несет материальную ответственность за уничтожение или повреждение предметов, и эта ответственность возлагается на него со дня передачи этих предметов». В статье 517 отмечается, что положения статьи 509 также применяются к перевозке грузов, которая, в свою очередь, гласит, что при найме животных может быть поставлено условие о том, что в случае, если собственник не доставит груз в пункт назначения в назначенный срок, определенная сумма будет вычтена из наемной платы.

⁴⁹ <https://www.tehrantimes.com/news/470625/Transit-of-goods-via-Iran-increasing>

⁵⁰ https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&p_isn=42163

⁵¹ <https://www.refworld.org/pdfid/49997adb27.pdf>

Некоторые положения, касающиеся ответственности, содержатся в **Торговом кодексе Ирана** ⁵². Следует отметить, что ответственность перевозчика в иранском законодательстве основана на презумпции виновности, в отличие от конвенций ООН (например, CMR, CIM, Монреальская конвенция) и международных правил перевозки, где презумпция невиновности является принципиальной. Так, в статьях 386 и 387 Торгового кодекса предусмотрено, что перевозчик несет ответственность за просрочку доставки, за утрату груза, а в случае его повреждения при перевозке - за его ремонт.

Морской кодекс Ирана состоит из юридических норм о морских перевозках и согласован в общих чертах с Гамбургскими правилами, тем не менее, вопросы пределов ответственности и деталей морского контракта нуждаются в пересмотре в соответствии с последними международными документами⁵³.

Подробно порядок транзитной перевозки и пакет необходимых документов содержится в **«Законе о транзите иностранных товаров через территорию Исламской Республики Иран»**⁵⁴ и «Имплементационных положениях Закона о транзите иностранных товаров через территорию Исламской Республики Иран», которые обеспечивают процедуры оформления транзита. Статья 29 Имплементационного регламента гласит, что для транзитной декларации требуются следующие документы:

Для товаров, прибывших наземным транспортом:

1. С.М.Р., в случае представления ксерокопии обязательно предъявление ее оригинала таможенной службе транзита в целях удостоверения и подтверждения.
2. Фотокопия счета-фактуры.
3. Фотокопия упаковочного листа в случае неоднородного товара.

Для товаров, прибывших морем:

1. Копия коносамента.
2. Ордер на выдачу транзитных грузов.
3. Фотокопия счета-фактуры.
4. Фотокопия упаковочного листа в случае неоднородного товара.

Для товаров, прибывших поездом:

1. Коносамент или его ксерокопия, подтвержденная Железнодорожной компанией Исламской Республики Иран.
2. Фотокопия счета-фактуры
3. Фотокопия упаковочного листа, если необходимо.

Для товаров, прибывших воздушным транспортом:

⁵²https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&p_isn=79503&p_country=IRN&p_count=168&p_classification=01.03&p_classcount=15

⁵³ <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03321374/document>

⁵⁴ http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Iran/IR_Law_Foreign_Goods.pdf

1. Авианакладная или ее ксерокопия, заверенная соответствующей авиакомпанией или ее агентом.
2. Фотокопия счета-фактуры.
3. Фотокопия упаковочного листа, если необходимо.

В иранском законодательстве нет определения мультимодального оператора как такового, но определение экспедитора используется в эквивалентном значении. В ноябре 2015 года Иранская торгово-промышленная, горнодобывающая и сельскохозяйственная палата (ICSIMA) учредила и зарегистрировала **Федерацию транспорта и логистики Ирана (TLFI)**, в состав которой вошли ассоциации иранских союзов, институты и сообщества работодателей в области международных дорог, воздушных, морских, портовых, железнодорожных перевозок и логистики.⁵⁵ В соответствии с национальным законом «О постоянном улучшении деловой среды Ирана» все иранские национальные ассоциации, участвующие в международной транспортной отрасли, должны стать членами TLFI. С 2021 года TLFI является ассоциативным членом FIATA и предоставляет своим членам различные услуги, как юридические, так и экспедиторские, а также обучающие курсы.

РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

На сегодняшний день Казахстан не присоединился к Соглашению ТРАСЕКА о развитии мультимодальных перевозок, однако вопросы мультимодальных перевозок хорошо урегулированы на национальном законодательном уровне.

Гражданским кодексом предусмотрена «Статья 694. Смешанные перевозки»⁵⁶, которая уточняет, что отношения при перевозках двумя и более видами транспорта (смешанные перевозки) по единой накладной (едином коносаменте), а также порядок организации этих перевозок определяются договорами между участниками смешанной перевозки, заключаемыми в соответствии с законодательными актами Республики Казахстан в области транспорта.

28 декабря, 2015г. в Закон Республики Казахстан «О транспорте»⁵⁷ были внесены изменения в части мультимодального транспорта. Так, действующая редакция Закона определяет смешанную перевозку, содержание договора смешанной перевозки и договора взаимодействия при смешанной перевозке, права и обязанности оператора смешанной перевозки и перевозчиков, а также правила относительно единой накладной.

В соответствии с Законом железнодорожные, морские, внутренние водные, воздушные и автомобильные перевозки создают мультимодальную транспортную систему с использованием принципов транспортной логистики и транспортной инфраструктуры. Участниками мультимодальной перевозки являются заказчик (грузоотправитель, грузополучатель, пассажир, фрахтователь), оператор мультимодальной перевозки и

⁵⁵ <http://tlfi.ir/en/home.php>

⁵⁶ https://kodeksy-kz.com/ka/grazhdanskij_kodeks_osobennaya_chast/694.htm

⁵⁷ <https://adilet.zan.kz/eng/docs/Z940007000>

перевозчики различных видов транспорта. Порядок и условия осуществления смешанной перевозки, основные положения и порядок заключения договоров смешанной перевозки и взаимодействия при смешанной перевозке устанавливаются правилами смешанной перевозки, утверждаемыми уполномоченным государственным органом.

Правила смешанных перевозок (мультимодальных) перевозок (далее – Правила)⁵⁸ разработаны в соответствии с Законом «О транспорте» и определяют порядок и условия осуществления смешанных перевозок, основные положения и порядок заключения договоров смешанных перевозок и взаимодействие в мультимодальных перевозках, форма и порядок заполнения единой транспортной накладной (единого коносамента), размеры убытков за просрочку и порядок их определения.

Казахстанское законодательство определяет мультимодальные перевозки как перевозки двумя и более видами транспорта по одной транспортной накладной (единому коносаменту). Оператор смешанной перевозки определяется как физическое или юридическое лицо, организующее смешанную перевозку в соответствии с указанным Законом. В Правилах смешанных перевозок дается широкое определение оператора смешанной перевозки, например оператора, который организует смешанную перевозку и заключает договор смешанной перевозки с клиентом (грузоотправителем, грузополучателем, пассажиром, фрахтователем) на перевозку грузов.

Закон определяет два вида договоров:

- договор смешанной перевозки - соглашение, заключаемое между оператором смешанной перевозки и клиентом (грузоотправителем, грузополучателем, пассажиром, фрахтователем) на смешанную перевозку. Оператор выбирает виды транспорта и оптимальный маршрут для каждой смешанной перевозки, если иное не предусмотрено договором мультимодальной перевозки.

- Договор взаимодействия в области смешанной перевозки - соглашение, заключаемое между оператором смешанной перевозки и перевозчиками разных видов транспорта. Договор взаимодействия в мультимодальной перевозке заключается между оператором и перевозчиками различных видов транспорта после заключения договора смешанной перевозки между оператором и клиентом.

Соглашение о смешанной перевозке должно включать:

- 1) права и обязанности заказчика (грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, фрахтователя) и оператора смешанной перевозки;
- 2) ответственность заказчика (грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, фрахтователя) и оператора смешанной перевозки;
- 3) порядок заполнения единой транспортной накладной (единого коносамента);
- 4) сроки и условия поставки;
- 5) пункты назначения;

⁵⁸ <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500012569>

6) объем груза;

7) стоимость и порядок оплаты.

Соглашение о смешанной перевозке может содержать иные условия организации смешанной перевозки, не предусмотренные указанным Законом и правилами смешанной перевозки. По договору смешанной перевозки заказчик предоставляет оператору информацию о грузе и условиях его перевозки, которая необходима для заполнения единой транспортной накладной (единого коносамента) и осуществления перевозки. Заказчик предоставляет груз оператору по предъявлении первого экземпляра единой транспортной накладной (единого коносамента). При получении груза под свою юрисдикцию оператор предъявляет его первому перевозчику, участвующему в мультимодальной перевозке, для перемещения груза по его участку пути. По прибытии груза в пункт назначения последний перевозчик сдает доставленный груз лицу, указанному в единой накладной (едином коносаменте), которое своевременно уведомляют о прибытии груза, в соответствии с соглашением о смешанной перевозке. Заказчик может потребовать от оператора остановить перевозку или вернуть груз или сделать другой заказ в соответствии с положениями соглашения о смешанной перевозке. Если заказчик дал указание изменить маршрут, конечный пункт доставки, изменить грузополучателя, приостановить перевозку груза или изменить другие существенные условия первоначального соглашения о смешанной перевозке, повлекшие за собой дополнительные расходы, заказчик компенсирует эти расходы. Все указания заказчика по изменению соглашения о смешанной перевозке должны быть сделаны в письменной форме и в течение срока, указанного в договоре смешанной перевозки. Помимо следующих прав, оператор смешанной перевозки имеет также иные права, установленные законодательством Республики Казахстан и соглашением о смешанной перевозке:

- 1) отказаться от осуществления смешанной перевозки груза, который по своим свойствам, массе и габаритам не соответствует данным о грузе, указанным в соглашении о смешанной перевозке;
- 2) в случае невозможности доставки груза в связи с обстоятельствами непреодолимой силы в новый пункт назначения, указанный заказчиком (грузоотправителем, грузополучателем, пассажиром, фрахтователем), отказаться от смешанной перевозки и вернуть груз грузоотправителю, предварительно уведомив его об этом. При этом дополнительные расходы оператора смешанной перевозки оплачиваются грузоотправителем (грузополучателем), если иное не предусмотрено договором;
- 3) требовать от заказчика (грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, фрахтователя) надлежащего исполнения обязательств по соглашению о смешанной перевозке.

Оператор смешанной перевозки обязан:

- 1) Принять груз в указанные сроки;
- 2) организовать перевозку грузов различными видами транспорта из пункта отправления в пункт назначения;
- 3) обеспечить контроль за перемещением груза на каждом этапе перевозки;

- 4) обеспечить сохранность груза на всем пути следования;
- 5) обеспечить своевременную доставку груза;
- 6) обеспечить доставку груза лицу, уполномоченному на получение груза (получателю).

Оператор смешанной перевозки выполняет также иные обязанности, установленные законодательством Республики Казахстан и договором смешанной перевозки.

Среди прочих прав в соответствии с законодательством Республики Казахстан и договором смешанной перевозки заказчик (грузоотправитель, грузополучатель, пассажир, фрахтователь) имеет право:

- 1) получать информацию о маршруте, составе и видах транспорта для перевозки декларируемого груза;
- 2) требовать от оператора смешанной перевозки надлежащего исполнения обязательств по договору смешанной перевозки;
- 3) требовать возмещения ущерба, причиненного при мультимодальной перевозке, при предъявлении письменных документальных доказательств.

Заказчик (грузоотправитель, грузополучатель, пассажир, фрахтователь) обязан:

- 1) предоставить груз оператору смешанной перевозки в сроки, указанные в договоре смешанной перевозки;
- 2) оплатить оператору смешанной перевозки все платежи, предусмотренные в договоре смешанной перевозки.

Договор взаимодействия в области смешанной перевозки -

Для осуществления смешанной перевозки оператор заключает договор о взаимодействии с перевозчиками разных видов транспорта при мультимодальных перевозках. Договор о взаимодействии в области смешанной перевозки должен содержать:

- 1) права и обязанности оператора смешанной перевозки и перевозчиков, участвующих в смешанной перевозке;
- 2) условия и порядок смешанной перевозки;
- 3) стоимость и порядок оплаты;
- 4) порядок взаимодействия перевозчиков и перевалки груза с одного вида транспортного средства на другой;
- 5) порядок заполнения единой транспортной накладной (единого коносамента);
- 6) сроки и условия поставки.

В случае принятия перевозчиками грузов после объявленного срока их приемки к смешанной перевозке расходы по изменению условий перевозки (хранение, переадресация, увеличение провозной платы) несет перевозчик, если не предусмотрено иное по договору взаимодействия в области смешанной перевозки. В период открытия или закрытия навигации по согласованию с оператором и перевозчиками других видов транспорта морские и речные порты устанавливают сроки начала и окончания приема

портами грузов от перевозчиков. Оператор не допускает перевозку грузов перевозчиком водным транспортом после окончания навигационного периода. Мультимодальные перевозки и обработка грузов осуществляются через железнодорожные станции, порты, автовокзалы, аэропорты, транспортно-логистические центры. При перегрузке груза перевозчик, выдающий груз, и перевозчик, принимающий груз, или грузополучатель проверяют сохранность груза и его соответствие сведениям, указанным в единой

В соответствии с договором взаимодействия в области смешанной перевозки оператор мультимодальной перевозки имеет право:

- 1) отказать перевозчику в смешанной перевозке груза, если транспортное средство перевозчика по своим свойствам, массе и габаритам не соответствует параметрам груза, указанным в договоре взаимодействия при смешанной перевозке;
- 2) в случае невозможности доставки груза в связи с обстоятельствами непреодолимой силы в новый пункт назначения, указанный заказчиком (грузоотправителем, грузополучателем, пассажиром, фрахтователем), отказать от мультимодальной перевозки и обеспечить возврат груза грузоотправителю, предварительно уведомив его об этом. Дополнительные расходы перевозчика возмещаются оператором смешанной перевозки, если иное не предусмотрено договором;
- 3) требовать от перевозчика надлежащего исполнения обязательств по договору взаимодействия при смешанной перевозке;
- 4) требовать возмещения ущерба, причиненного при мультимодальной перевозке, при предъявлении письменных документальных доказательств.

Оператор смешанной перевозки также имеет иные права, установленные законодательством Республики Казахстан и договором о взаимодействии в области смешанной перевозки.

Оператор смешанной перевозки обязан передать груз перевозчику в установленные сроки. Оператор смешанной перевозки также несет иные обязанности, установленные законодательством Республики Казахстан и договором о взаимодействии в области смешанной перевозки.

Помимо иных прав, установленных законами Республики Казахстан и договором о взаимодействии в области смешанной перевозки, перевозчик смешанной перевозки имеет право:

- 1) отказать от смешанной перевозки груза, который по своим свойствам, весу и габаритам не соответствует данным о грузе, указанным в договоре взаимодействия при смешанной перевозке;
- 2) выгрузить груз, если дальнейшая перевозка груза угрожает безопасности перевозки и сохранности груза.

Перевозчик смешанной перевозки, который также выполняет иные обязанности, установленные законодательством Республики Казахстан и договором о взаимодействии в области смешанной перевозки, должен:

- 1) незамедлительно уведомлять оператора смешанной перевозки об угрозе безопасности перевозки и сохранности товаров в пути следования, выполнять указания, полученные от оператора смешанной перевозки, а также предпринимаемые им действия по обеспечению безопасности перевозки и сохранность грузов;
- 2) при приемке груза проверять правильность записей в единой транспортной накладной (едином коносаменте) о грузе и его упаковке;
- 3) контролировать укладку и крепление груза в целях соблюдения установленных норм загрузки транспортного средства, обеспечения безопасности перевозки и сохранности груза;
- 4) предоставить оператору смешанной перевозки информацию о маршруте, составе и видах транспорта для перевозки декларируемого груза;
- 5) предоставить оператору возможность отслеживать местонахождение груза на соответствующем участке перевозки;
- 6) передать груз следующему перевозчику смешанной перевозки в срок, указанный в договоре взаимодействия при смешанной перевозке, или лицу, уполномоченному на получение груза (грузополучателю).

Заказчик уплачивает оператору вознаграждение за организацию и осуществление мультимодальной перевозки в соответствии с договором мультимодальной перевозки. Оператор осуществляет расчеты со всеми участниками мультимодальных перевозок в соответствии с договором о взаимодействии в мультимодальных перевозках. Плата за перевозку грузов, дополнительные сборы и иные платежи, возникающие при смешанной перевозке грузов, определяются договором смешанной перевозки и договором взаимодействия при смешанной перевозке.

Оказание услуг и выполнение условий договора смешанной перевозки удостоверяются единой товарно-транспортной накладной (единой накладной), которая оформляется по форме в соответствии с вышеуказанными Правилами и подтверждает прием груза оператором в свою юрисдикцию, а также его обязательство по доставке груза в соответствии с условиями договора смешанной перевозки. Для международных мультимодальных перевозок используется единая накладная (единая накладная) международного образца, принятого международными организациями.

При мультимодальных перевозках единая транспортная накладная (единый коносамент) оформляется в месте приема груза к перевозке (пункте отправления). Единая транспортная накладная (единый коносамент) составляется в четырех экземплярах:

- первый экземпляр вручается заказчику при его подписании до начала мультимодальной перевозки;
- второй экземпляр остается у оператора при его подписании до начала мультимодальной перевозки;

- третий экземпляр передается первому перевозчику, осуществляющему смешанную перевозку, с последующей его передачей следующему перевозчику, осуществляющему смешанную перевозку, и следует с грузом по всему маршруту следования независимо от количества перевозчиков и используемых видов транспорта;
- четвертый экземпляр следует вместе с третьим экземпляром и вручается грузополучателю после его подписания в момент доставки.

По решению оператора и заказчика количество экземпляров единой транспортной накладной (единого коносамента) может быть изменено. Форма единой накладной (единого коносамента) утверждается Правилами смешанных перевозок. Единая транспортная накладная (единый коносамент) составляется в письменной форме и содержит следующие сведения:

- 1) наименование оператора и его адрес;
- 2) наименование заказчика и его адрес;
- 3) наименование грузополучателя и его адрес для уведомления;
- 4) наименование груза, его общий характер, стоимость, маркировку (код), вид, характеристики, вес и размеры груза, необходимые для идентификации груза;
- 5) дату принятия груза оператором;
- 6) пункт отправки (место погрузки);
- 7) пункт назначения (место доставки груза);
- 8) время доставки груза в место назначения, если оно прямо согласовано сторонами;
- 9) дату подписания единой транспортной накладной (единого коносамента), принятия груза оператором в свою юрисдикцию;
- 10) перечень прилагаемых заказчиком сопроводительных документов;
- 11) количество и маркировка пломб (при наличии - в соответствии с правилами, принятыми для каждого вида транспорта, задействованного в перевозке);
- 12) подписи участников смешанной перевозки;
- 13) маршрут перевозки и используемые виды транспорта;
- 14) наименование перевозчиков, участвующих в мультимодальных перевозках;
- 15) иные сведения, которые могут быть включены в единую транспортную накладную (единый коносамент) по согласованию участников смешанной перевозки, если они не противоречат законодательству Республики Казахстан.

Лицевая сторона единой транспортной накладной (единого коносамента), содержащая сведения, указанные в подпунктах 1)-10), заполняется оператором, подписывается заказчиком и оператором, что подтверждает получение груза оператором. Обратная сторона единой транспортной накладной (единого коносамента), содержащая сведения, указанные в подпунктах 11)-15), заполняется оператором, подписывается оператором и первым перевозчиком, осуществляющим смешанную перевозку, что подтверждает получение груза. При необходимости единая накладная (единый коносамент) дополняется перевозчиками по маршруту следования, а количество перевозчиков, указанное на обратной стороне единой накладной (единого коносамента), может быть изменено, если иное не предусмотрено Договором взаимодействия в области смешанных перевозок. К единой транспортной накладной (единому коносаменту) при необходимости прилагается товаросопроводительный документ (комплект товаросопроводительных

документов), определяемый для используемого вида транспорта в порядке, установленном Статьей 36 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 г. «О железнодорожном транспорте»⁵⁹, Статьей 30 Закона Республики Казахстан от 4 июля 2003 года «Об автомобильном транспорте»⁶⁰ и оформляется на тот вид транспорта, который будет использоваться для перевозки из пункта отправления.

В соответствии с Гражданским кодексом (статья 703) Республики Казахстан за утрату, повреждение, повреждение, недостачу груза перевозчики при смешанной перевозке несут солидарную ответственность перед грузоотправителем (грузополучателем). Последний перевозчик несет ответственность за задержку, если не докажет, что задержка произошла не по вине перевозчиков. Гражданский кодекс также регулирует транспортно-экспедиторскую деятельность. Глава 35 полностью посвящена этому вопросу. Гражданский кодекс определяет договор транспортной экспедиции, как одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (заказчика - грузоотправителя, грузополучателя или иного лица, заинтересованного в услугах экспедитора), выполнять или организовывать предоставление перечисленных в договоре экспедиторских услуг, связанных с перевозкой грузов, в том числе заключать от имени заказчика или от своего имени договор(ы) перевозки грузов. В качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких операций, необходимых для доставки грузов, как получение документов, необходимых для экспорта или импорта, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, оплата пошлин, сборов и другие расходы, понесенные заказчиком, хранение груза, получение его в пункте назначения, а также выполнение других операций и услуг. С согласия заказчика экспедитор может сам решить, какой вид транспорта использовать для доставки груза заказчика, с учетом его интересов, уровня тарифов и сроков доставки. Договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме. Заказчик должен выдать разрешение экспедитору, если это необходимо для выполнения его обязанностей. Заказчик обязан предоставить экспедитору документы и иную информацию о свойствах груза, условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую экспедитору для выполнения обязательств, предусмотренных договором. Экспедитор обязан сообщить клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполной информации запросить у заказчика необходимые дополнительные данные. В случае не предоставления заказчиком необходимой информации, экспедитор вправе не приступать к выполнению соответствующих обязанностей до предоставления такой информации. Клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с нарушением обязанности по предоставлению информации. Если из договора транспортной экспедиции не вытекает обязанность экспедитора исполнять свои обязанности лично, экспедитор вправе привлекать к исполнению своих обязанностей других лиц. Возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности перед заказчиком за исполнение договора. Если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано

⁵⁹ https://kodeksy-kz.com/ka/o_zheleznodorozhnom_transporte/36.htm

⁶⁰ https://kodeksy-kz.com/ka/ob_avtomobilnom_transporte/30.htm

ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед заказчиком определяется по тем же правилам, по которым соответствующий перевозчик несет ответственность перед экспедитором.

Течение срока исковой давности начинается со дня, когда лицо узнало или должно было узнать о нарушении права. По обязательствам с определенным сроком исполнения течение срока исковой давности начинается с момента окончания срока исполнения. По обязательствам, срок исполнения которых не определен или определяется моментом требования, течение срока исковой давности начинается с момента предъявления требования об исполнении обязательства, а если должнику предоставлена отсрочка для исполнения такого требования исчисление срока исковой давности начинается с окончания указанного срока. По регрессным обязательствам течение срока исковой давности начинается с момента исполнения основного обязательства.

Оператор смешанной перевозки или перевозчик, участвующий в смешанной перевозке, в одностороннем порядке в случае возникновения спора подлежат оценке судом наряду с иными документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для привлечения к ответственности перевозчика, отправителя или получателя груза. Если качество груза изменилось настолько, что его невозможно использовать по назначению, получатель груза вправе отказаться и потребовать возмещения его утраты. В случаях утраты или недостачи груза оператор смешанной перевозки заказчику (грузоотправителю, грузополучателю, пассажиру, фрахтователю) и перевозчик оператору смешанной перевозки вместе с выплатой компенсации возвращают плату за перевозку утраченного груза оператору смешанной перевозки, либо багаж. Груз считается утерянным, **если груз не прибыл в пункт назначения перевозки в течение семи дней после истечения срока доставки.**

До предъявления претензии к оператору мультимодальной перевозки или перевозчику по спорам, связанным с перевозкой, в обязательном порядке предъявляется жалоба (извещение) на него. Жалобы могут быть поданы **в течение трех месяцев, а жалобы по уплате штрафов и пени - в течение одного месяца.** В случае отклонения претензии или неполучения ответа в срок, установленный настоящей статьей, заявитель вправе предъявить претензию. ***Срок исковой давности и порядок предъявления претензий по спорам, связанным с международными перевозками, устанавливаются международными договорами, соглашениями или конвенциями.***

За просрочку доставки груза при смешанной перевозке перевозчик уплачивает оператору смешанной перевозки, а оператор смешанной перевозки заказчику

(грузоотправителю, грузополучателю, пассажиру, фрахтователю) пеню в размере пяти процентов от провозной платы за каждый день просрочки, но не более пятидесяти процентов провозной платы. Грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком за все убытки, которые могут возникнуть из-за неточности, неполноты или неверности сведений, указанных в транспортных документах.

Таким образом, все вопросы, касающиеся мультимодальных перевозок в Республике Казахстан, подробно описаны и закреплены в Правилах мультимодальных перевозок. На законодательном уровне также определен вид единого документа для данного вида перевозки. При этом Правила не отменяют использование иных перевозочных документов для различных видов транспорта. Форма единого документа объединяет основные графы путевых листов, используемых при железнодорожных, автомобильных и морских перевозках. Сам по себе единый документ является дополнительным документом, который не облегчает смешанные перевозки и может использоваться только для внутренних перевозок, а не для международных.

КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Кыргызская Республика является одним из шести государств-членов, подписавших Соглашение ТРАСЕКА о развитии мультимодальных перевозок, а Закон «Об автомобильных перевозках» от 19 июля 2013 года №154 закрепляет понятие мультимодальных перевозок.⁶¹

Другой национальный Закон о транспорте в статье 10 дает определение «Прямое смешанное сообщение»⁶², которое предоставляет уполномоченному органу в области транспорта право определять порядок организации перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

Устав железной дороги Кыргызской Республики (статьи 66-81)⁶³ содержит наиболее подробную информацию, в которой описывается порядок организации перевозки, ответственность за мультимодальную перевозку, взвешивание, порядок использования контейнеров, требования к оборудованию вагонов и судов и др.). Он также уполномочивает компетентный орган в области транспорта разрабатывать и утверждать Правила перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

По общим вопросам транспортного регулирования в стране вся информация содержится в Гражданском кодексе КР⁶⁴. Вышеупомянутые законодательные акты будут подробно описаны ниже.

Гражданский кодекс Кыргызской Республики - по договору на экспедирование грузов экспедитор обязуется выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой грузов, определенных в договоре, для или за счет заказчика - грузоотправителя или грузополучателя. Договором на экспедирование грузов может быть предусмотрена обязанность экспедитора организовать перевозку грузов транспортом и по маршруту, выбранному экспедитором или заказчиком, заключить экспедиторский договор (договоры) от имени заказчика или своего собственного имени, чтобы обеспечить доставку и приемку. В качестве дополнительной услуги договор на экспедирование грузов

⁶¹ <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/203963>

⁶² <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/97?cl=ru-ru>

⁶³ <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/7356?cl=ru-ru>

⁶⁴ <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/4?cl=ru-ru>

включает в себя получение документов, необходимых для экспорта или импорта, выполнение таможенных и иных действий, проверку количества и качества груза, его погрузку и разгрузку, оплату пошлин, сборов и других понесенных заказчиком расходов, хранение груза, прием его в месте назначения, а также выполнение иных операций и услуг, предусмотренных договором. Условия исполнения договора на экспедирование грузов определяются соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательством о транспортном экспедировании.

Заказчик обязан предоставить экспедитору документы и иную информацию о свойствах груза, условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую экспедитору для выполнения обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции. Заказчик несет ответственность за ущерб, причиненный экспедитору в связи с нарушением обязанности по предоставлению необходимой информации.

Если договором на экспедирование грузов не предусмотрено, что экспедитор должен исполнять свои обязанности лично, экспедитор вправе привлекать к исполнению своих обязанностей других лиц. Исполнение обязательства перед третьим лицом не освобождает экспедитора от ответственности перед заказчиком за исполнение договора.

Ответственность за нарушение обязательства – лицо, не исполнившее или ненадлежащим образом исполнившее обязательство, несет ответственность в случае совершенной вины (умышленной или по неосторожности), если законом или договором не предусмотрены иные основания ответственности. Лицо считается невиновным, если оно принимает все необходимые меры для надлежащего исполнения обязательства в соответствии с обстоятельствами обязательства и степенью осторожности и бдительности, требуемой от него по условиям обращения. Отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство. Если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон, суд соответственно уменьшает размер ответственности должника. Суд может также уменьшить размер ответственности должника, если кредитор умышленно или по неосторожности способствовал увеличению размера вреда, причиненного неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства, либо не принял надлежащих мер по уменьшению его размера. В случаях, когда за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства установлена ограниченная ответственность, вред может быть возмещен штрафом или сверх него либо в части, подлежащей возмещению, в пределах, установленных таким ограничением. Право на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность) может быть ограничено законом по отдельным видам обязательств и обязательств, связанных с определенным видом бизнеса.

Перевозка груза - По договору перевозки перевозчик обязуется доставить вверенный ему поставщиком груз в соответствующий пункт и передать его лицу (грузополучателю), уполномоченному на получение груза, а отправитель обязуется оплатить установленную плату за перевозку. Заключение договора перевозки удостоверяется заключением транспортной накладной (коносамента или иного документа, предусмотренного уставами и транспортными кодексами). Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов любыми видами транспорта по единому транспортному документу, а

также порядок организации этих перевозчиков определяются договорами между соответствующими видами транспортных организаций. Перевозчик несет ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон, за непредоставление транспортных средств для перевозки грузов в соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором, а также за непредоставление груза или использование предоставленных транспортных средств по другим причинам. Перевозчик и грузоотправитель освобождаются от ответственности в случае невыдачи транспортных средств или неиспользования переданного транспортного средства, если:

- форс-мажорные обстоятельства, а также стихийные бедствия (пожары, оползни, наводнения) и военные действия;
- приостановление или ограничение перевозок по отдельным направлениям в порядке, установленном транспортными уставами или кодексами;
- в иных случаях, предусмотренных транспортными уставами или кодексами.

Если перевозчик не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли по обстоятельствам, которые он не мог устранить или устранение не было связано с ним, то перевозчик несет ответственность за сохранность багажа. Ущерб, причиненный при перевозке груза, подлежит возмещению перевозчиком в следующих размерах:

- в случае утраты или недостачи груза - в размере суммы утраченного или недостающего груза;
- при повреждении груза - в размере его уменьшенной стоимости, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости;
- в случае утраты или недостачи груза, доставленного к перевозке с объявленной ценностью, - в размере объявленной ценности груза.

Стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в накладной продавца или оговоренной в договоре, а при отсутствии накладной или в договоре - в относительных обстоятельствах, обычно исходя из цены, полученной за такой груз. Если провозная плата за перевозку утраченного, уменьшенного, поврежденного груза не включена в стоимость груза, перевозчик возвращает эту плату грузоотправителю (грузополучателю) вместе с установленным ущербом, связанным с утратой, недостачей, повреждением.

До предъявления претензии к перевозчику, вытекающей из перевозки груза, на него должна быть предъявлена претензия в порядке, предусмотренном транспортными уставами или кодексами. В случае отказа перевозчика полностью или частично удовлетворить претензию или неполучения ответа от перевозчика в течение тридцати дней грузоотправитель или грузополучатель вправе предъявить претензию перевозчику. Срок исковой давности по требованиям, возникающим при перевозке грузов, устанавливается на один год с момента его определения в соответствии со статьей 208 настоящего Кодекса. Статья 208 устанавливает, что течение исковой давности начинается со дня, следующего за календарным днем, или со дня, следующего за днем, в который определено начало события.

Документы, составленные перевозчиком в одностороннем порядке о причинах не хранения груза (коммерческий акт, акт общей формы и др.), должны оцениваться вместе

с другими документами, удостоверяющими ситуацию, которая может быть основанием для привлечения перевозчика к ответственности, грузоотправителя или грузополучателя.

Закон Кыргызской Республики об автомобильном транспорте ⁶⁵ -

Мультимодальные перевозки определяются как перевозки, осуществляемые несколькими видами транспорта. Заключение договора перевозки удостоверяется коносаментом.

Коносамент составляется грузоотправителем. Форма и порядок заполнения коносамента устанавливаются правилами перевозки грузов. Документы, предусмотренные санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами, а также сертификаты, паспорта качества, иные документы, установленные законодательством Кыргызской Республики, иными нормативными правовыми актами, в целях беспрепятственной перевозки грузов включаются в накладную.

Договор перевозки может быть заключен перевозчиком при принятии поручения к исполнению, а также при наличии договора об организации перевозки по требованию грузоотправителя. Обязательные реквизиты заказа, заявления и порядок их оформления устанавливаются правилами перевозки грузов. Автомобильные перевозки грузов товарного характера оформляются коносаментом. Грузы товарного характера, не оформленные коносаментом, к автомобильным перевозкам не принимаются. Перевозка грузов нетоварного характера (грунтовые отвалы, снег и другие грузы, складирование которых не производится) может быть оформлена актом обмера или актом взвешивания. Порядок составления таких актов, а также порядок приема и передачи грузов нетоварного характера устанавливаются правилами перевозки грузов. Если законодательством Кыргызской Республики предусмотрена необходимость дополнительных документов, сопровождающих груз (сертификат соответствия, ветеринарные и фитосанитарные сертификаты, сертификаты происхождения и т.п.), грузоотправитель должен их предварительно зарегистрировать и приложить к коносаменту. Перевозчик не обязан проверять правильность оформления дополнительных документов, сопровождающих груз. В случае утери или ненадлежащего использования дополнительных документов, сопровождающих груз, ответственность несет перевозчик. При приеме груза к перевозке водитель транспортного средства предъявляет грузоотправителю документ, удостоверяющий личность, доверенность и проездной документ. Грузоотправитель обязан подготовить груз таким образом, чтобы обеспечить безопасность и целостность перевозки груза, а также предотвратить повреждение транспортного средства или контейнера. При предъявлении груза к упаковке грузоотправитель обязан маркировать каждое место груза в соответствии с правилами перевозки грузов.

Груз считается не заявленным к перевозке грузоотправителем в следующих случаях:

- несвоевременная доставка на транспортировку;
- передача для перевозки в пункт доставки, не указанный в договоре перевозки;
- передача к перевозке, не предусмотренная договором перевозки;

⁶⁵ <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/203963>

- несоответствие состояния груза, указанного к перевозке, требованиям, установленным правилами перевозки грузов, и несоответствие требованиям, указанным грузоотправителем, в срок, установленный договором перевозки.

В случае непредоставления перевозчиком груза для перевозки перевозчик вправе отказаться от исполнения договора перевозки и применить к перевозчику штрафы, предусмотренные Законом. Отправитель вправе объявить его стоимость при предъявлении к перевозке. Прием к перевозке груза с объявленной ценностью осуществляется в порядке, установленном правилами перевозки грузов.

Перевозчики обязаны доставить груз в сроки, установленные договором перевозки, а если сроки, указанные в договоре перевозки, не установлены, в сроки, установленные договором перевозки грузов. Перевозчик обязан уведомить грузоотправителя и грузополучателя о задержке доставки. Если иное не предусмотрено договором перевозки, грузоотправитель и грузополучатель считают груз утраченным и требуют возмещения **утраченного груза в случае не доставки груза грузополучателю в течение тридцати дней со дня вручения грузополучателю при перевозке на дальние расстояния.**

Законодательство Кыргызской Республики, Конвенции и международные договоры в области автомобильного транспорта, участницей которых является Кыргызская Республика, вступившие в силу в установленном законодательством порядке, являются основой правового регулирования международных автомобильных перевозок. Международные автомобильные перевозки осуществляются в соответствии с законодательством Кыргызской Республики об автомобильном транспорте, международными договорами, участницей которых является Кыргызская Республика, вступившими в силу в установленном законодательством порядке. Разрешения и иные документы, необходимые для осуществления международных автомобильных перевозок в соответствии с международными договорами в области международных автомобильных перевозок, должны быть в наличии у водителей транспортных средств и предъявляться по требованию должностного лица уполномоченного органа в области автомобильных перевозок.

Перевозка грузов иностранным перевозчиком между пунктами, расположенными на территории Кыргызской Республики (каботаж), не допускается. Международные автомобильные перевозки с территории Кыргызской Республики на территорию третьего государства или с территории третьего государства на территорию Кыргызской Республики транспортным средством, принадлежащим иностранному перевозчику, осуществляются в соответствии с разрешительными документами, если иное не предусмотрено международными договорами. В случае нарушения иностранным перевозчиком правил международных договоров Кыргызской Республики в области автомобильного транспорта уполномоченный государственный орган в области транспорта выдает перевозчику или его представителю обязательное для исполнения предписание об устранении нарушения и (или) имеет право сообщить о нарушении этого правила в государственные органы. Невыполнение иностранным перевозчиком письменного предписания уполномоченного государственного органа в области транспорта влечет запрет на въезд на территорию Кыргызской Республики.

Если иное не предусмотрено договором перевозки груза, перевозчик уплачивает грузоотправителю штраф в размере двадцати процентов от установленной платы за перевозку груза за невывоз предусмотренного договором перевозки груза по вине перевозчика. Грузоотправитель также вправе требовать от перевозчика возмещения причиненного перевозчиком ущерба в порядке, установленном законодательством Кыргызской Республики.

За несвоевременную подачу транспортного средства или контейнера, предусмотренных договором перевозки, перевозчик уплачивает грузоотправителю штраф в размере, установленном договором перевозки, за каждый пропущенный полный час, и в следующих размерах:

- один процент от среднесуточной стоимости перевозки при международной перевозке в соответствии с условиями перевозки, установленными договором перевозки.

Если утрата, недостача или повреждение груза не могут быть доказаны в результате обстоятельств, не зависящих от перевозчика, то перевозчик уполномочивает грузополучателя принять груз на хранение, но несет ответственность за груз до момента передачи к передаваемому лицу. Перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, в следующих размерах:

- стоимость утерянного или пропавшего груза;
- в случае повреждения (утери) груза стоимость груза уменьшается, а в случае невозможности восстановления поврежденного (пришедшего в негодность) груза - на сумму уменьшенной стоимости груза;
- объявленная доля объявленной стоимости переданного к перевозке груза, в случае недостаточности, повреждения (утери) груза, недостающей или поврежденной (поврежденной) части груза;
- объявленная стоимость груза, переданного к перевозке, в случае невозможности восстановления утраченного груза.

Стоимость груза определяется исходя из цены груза, указанной в накладной продавца или договоре перевозки груза. Если указанная плата за перевозку не включена в стоимость груза, перевозчик или грузополучатель возвращает транспортную плату, полученную за перевозку товаров и груза в случае причинения ущерба утратой, недостачей и повреждением перевозимого груза. *Если иное не предусмотрено договором перевозки, перевозчик уплачивает грузополучателю пеню в размере девяти процентов провозной платы за каждый день, пропущенный по причине просрочки доставки груза. Общая сумма штрафа за несвоевременную доставку не может превышать размер провозной платы.* Если иное не предусмотрено договором перевозки, просрочка доставки груза исчисляется от двадцати четырех часов дня, в который груз должен быть доставлен. Отметка в путевом листе, подтверждающая прибытие транспортного средства в пункт выгрузки, является основанием для начисления неустойки за несвоевременную доставку груза.

Если иное не предусмотрено договором перевозки, грузоотправитель уплачивает перевозчику штраф в размере двадцати процентов тарифа, установленного за перевозку груза, за неуплату за перевозку груза, предусмотренную договором перевозки. Перевозчик вправе требовать от грузоотправителя возмещения причиненного ему ущерба. За отсутствие в транспортной карте специальных знаков либо необходимых мер предосторожности при перевозке груза либо за нарушение сведений о свойствах груза с отправителя взимается штраф в размере двадцати процентов от провозной платы груза, включая его массу, габариты, состояние и степень опасности. Уплата неустойки не освобождает грузоотправителя от возмещения ущерба, причиненного перевозчику такими нарушениями.

За задержку (простой) транспортных средств, предоставленных под погрузку и выгрузку, грузоотправитель и грузополучатель уплачивают штраф за каждый полный час задержки (простоя) соответственно в размере, указанном в договоре перевозки, и если размер штрафа указан в договоре перевозки. Если не указано, платить ежемесячно в следующем размере:

- один процент от среднесуточной стоимости проезда в международном сообщении, определяемой в соответствии с условиями соответствующей перевозки, установленными договором.

При задержке (простое) специализированных транспортных средств эта сумма штрафа увеличивается в два раза, если иное не предусмотрено договором перевозки. Штрафы за задержку (простой) транспортных средств взыскиваются независимо от штрафа за неуказание к перевозке грузов, предусмотренного договором перевозки грузов. Отметки в путевых листах или путевых листах о времени прибытия и отправления транспортных средств служат основанием для исчисления штрафа за задержку (простой) транспортных средств. За просрочку погрузки и выгрузки контейнеров, принадлежащих перевозчику и предусмотренных договором перевозки, грузоотправители, грузополучатели уплачивают установленную договором перевозки штраф за каждый полный час просрочки (простоя) соответственно. а если размер указанного штрафа не установлен договором перевозки, штраф уплачивается в следующих размерах:

- один процент от среднесуточной стоимости проезда в международном сообщении, определяемой в соответствии с условиями соответствующей перевозки, установленными договором.

Взыскания за задержку (простой) контейнеров взимаются независимо от штрафа, не указанного за перевозку груза, что предусмотрено договором перевозки груза. Отметки о времени подачи и отправки контейнеров в путевых листах или техпаспортах служат основанием для исчисления штрафа за задержку (простой) контейнеров.

До выдвижения иска против перевозчиков, вытекающего из договоров перевозки грузов, претензии к таким лицам предъявляются в обязательном порядке. Перевозчики обязаны рассмотреть жалобы и письменно уведомить заявителей о результатах их рассмотрения **в течение тридцати дней со дня получения соответствующей жалобы**. В случае частичного удовлетворения или отклонения жалобы перевозчика в уведомлении должны быть указаны основания для принятия такого решения. В этом случае документы,

представленные с жалобой, возвращаются заявителю. Если при рассмотрении жалобы будет установлено, что грузы были переадресованы или переданы другому получателю по требованию грузоотправителя или первоначального получателя, грузы подлежат возврату для непосредственного расчета с лицом, которому эти грузы были переадресованы, или передача грузов состоялась. Претензии к перевозчикам считаются полностью или частично отклоненными истцами, если перевозчики не дают ответа в течение тридцати дней со дня получения соответствующих жалоб.

Срок исковой давности составляет один год для претензий, вытекающих из договоров перевозки грузов. Эти сроки исчисляются со дня происшествия, послужившего основанием для предъявления претензии или иска, в том числе:

- возмещение ущерба, причиненного недостающим, поврежденным (пришедшим в негодность) грузом, с момента доставки груза;
- возмещение ущерба, причиненного утратой груза, со дня признания груза утраченным;
- задержка доставки груза с даты предполагаемой доставки груза.

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА

Молдова не имеет специального закона о мультимодальных перевозках и не является стороной Соглашения ТРАСЕКА о развитии мультимодальных перевозок. Большинство подробностей и нюансов о правилах, порядке и пределах ответственности за перевозку грузов содержится в главе XII Гражданского кодекса Республики Молдова⁶⁶, и стоит отметить, что они основаны на положениях Конвенции ООН о смешанных перевозках 1980 г.

В частности, статья 1413 **Гражданского кодекса** определяет последовательные и комбинированные перевозки:

- Последовательная перевозка – это вид перевозки, при котором несколько перевозчиков сменяют друг друга, используя один и тот же вид транспорта (например, одно и то же транспортное средство).

- Комбинированные перевозки - вид перевозок, при которых перевозчики сменяют друг друга, используя разные виды транспорта (разные транспортные средства).

Если перевозка, являющаяся предметом одного договора, осуществляется несколькими последовательными перевозчиками, каждый из них несет ответственность за выполнение всей перевозки. Второй перевозчик и любой последующий перевозчик, принимая груз и накладную, становятся сторонами договора в соответствии с условиями, изложенными в накладной. Перевозчик, который принимает груз от предыдущего перевозчика, должен предоставить ему подтверждение получения, датированное и подписанное. Он должен написать свое имя и адрес на втором экземпляре накладной. При необходимости он

⁶⁶ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=125043&lang=ru

напишет свои оговорки в отношении груза на втором экземпляре транспортной накладной и в расписке о получении.

Накладная служит доказательством, пока не доказано иное, заключения и содержания договора перевозки, а также принятия груза перевозчиком. Если он выплатил компенсацию, перевозчик имеет право на возмещение уплаченной суммы вместе с процентами и понесенными расходами в отношении перевозчиков, участвовавших в исполнении договора перевозки, в соответствии со следующими правилами:

- а) если ущерб причинен перевозчиком, он должен предоставить возмещение, выплаченное им самим или другим перевозчиком;
- б) если ущерб причинен действиями двух или более перевозчиков, каждый из них уплачивает сумму, пропорциональную его доле ответственности. Если доля ответственности каждого не может быть определена, перевозчики несут ответственность в соответствии со своей долей транспортных расходов;
- в) если невозможно установить, кто из перевозчиков несет ответственность за причинение вреда, возмещение распределяется между всеми перевозчиками в пропорции, определяемой по правилу, указанному в п. б).

В случае просрочки платежа перевозчиком сторона, имеющая право на получение компенсации и не уплатившая, этот платеж будут покрывать другие перевозчики пропорционально их доле транспортных расходов. Перевозчик, в отношении которого осуществляется регресс, не может возражать против того, чтобы перевозчик, осуществляющий регресс, уплатил пострадавшей стороне без обязательств, если возмещение было установлено решением суда и если перевозчик, в отношении которого оно было осуществлено, был должным образом уведомлен о регрессе и о текущем процессе с возможностью вмешательства в этот процесс. Положения о сроке исковой давности применяются к регрессным действиям между перевозчиками. Однако срок исковой давности исчисляется либо в день вынесения окончательного решения по определению подлежащей выплате компенсации, либо, при отсутствии такого решения, в день фактической выплаты. Перевозчики имеют право без ущерба для интересов грузоотправителя или грузополучателя согласовывать между собой правила, отступающие от положений о праве регресса или неплатежеспособности одного из перевозчиков. Без ущерба для этого положения любой пункт, прямо или косвенно отступающий от раздела Гражданского кодекса об условиях перевозки последовательными перевозчиками, должен быть исключен с абсолютной недействительностью. Недействительность таких пунктов не влечет за собой ничтожность других пунктов договора. В частности, соглашение о предоставлении перевозчику права на страхование груза, а также любое аналогичное соглашение ничтожно. Конвенция, на основании которой бремя доказывания прекращается, также недействительна.

Договор перевозки - По договору перевозки одна сторона (перевозчик) обязуется перед другой стороной (грузоотправителем) доставить груз до места назначения, а другая сторона обязуется уплатить оговоренное вознаграждение. В случае, если перевозчик

полностью или частично передает исполнение своих обязательств, замещающее его лицо считается участником договора перевозки. Перевозчик обязан перевезти груз в сроки, установленные законом или договором, а при отсутствии таких сроков - в разумный срок. Перевозка должна осуществляться по кратчайшему и разумному маршруту. Плата за транспортировку уплачивается до момента перевозки груза, если иное не предусмотрено законом или договором. Перевозчик имеет право удержания груза до оплаты стоимости перевозки. *Договор перевозки оформляется накладной (коносаментом или иным равнозначным документом). Отсутствие, утеря или повреждение накладной не влияет на действительность договора перевозки.* Накладная составляется отправителем, если стороны не договорились об ином. Накладная составляется не менее чем в 3 экземплярах и подписывается грузоотправителем и перевозчиком, причем эти подписи могут быть распечатаны или заменены печатями грузоотправителя и перевозчика. Первый экземпляр остается у отправителя, второй сопровождает товар, а третий передается перевозчику. Если груз погружен в несколько транспортных средств или в случае грузов разных видов или грузов, распределенных разными партиями, как перевозчик, так и грузоотправитель могут потребовать составления накладных в количестве, равном количеству использованных транспортных средств или количество товара или партии товара. Грузоотправитель несет ответственность за все расходы и ущерб, причиненные перевозчику по причине неточности или недостаточности, совершенных им, для выдачи накладной или для включения в нее.

Грузоотправитель вправе в любое время расторгнуть договор перевозки.

Отправитель имеет право распоряжаться грузом. Он может, в частности, потребовать от перевозчика не перевозить груз дальше, изменить место доставки или грузополучателя, указанных в накладной.

Накладная не подлежит обороту, если в ней нет прямого упоминания об этом или если законом не предусмотрено иное. Если накладная оборотная, она направляется актом, а накладная - вручением. Когда накладная выдается в соответствии с требованием или на предъявителя, право собственности на груз переходит вследствие передачи этого письма. Форма и последствия гарантий, аннулирование и замена накладной регулируются положениями, касающимися переводного векселя и простого векселя. Последний гарант непрерывной череды индоссаментов, являющийся держателем титула, считается владельцем. Должник, исполнивший свое обязательство по титулу, освобождается только в том случае, если с его стороны не было мошенничества или грубой небрежности. После прибытия груза в место, предусмотренное для доставки, грузополучатель вправе потребовать от перевозчика под расписку второй экземпляр накладной и выдачи груза. Если констатирована утрата груза или если груз не прибыл в оговоренный срок, грузополучатель может от своего имени использовать против перевозчика права, вытекающие из договора перевозки. Получатель, осуществляющий эти права, должен уплатить полную сумму платежей, вытекающих из накладной. В случае каких-либо разногласий по этому поводу перевозчик обязан доставить груз только в случае предоставления грузополучателем гарантий.

Перевозчик освобождается от ответственности за уничтожение, утрату, повреждение имущества или за превышение срока доставки, если:

- они обусловлены виной лица, имеющего право распоряжаться имуществом;
- они обусловлены показаниями лица, имеющего право распоряжаться имуществом, если они не были вызваны виной перевозчика;
- они вызваны собственным дефектом товара;
- они обусловлены обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить.

Перевозчик не может быть привлечен к ответственности ни за повреждение транспортного средства, которое он использует для перевозки, ни по вине арендодателя или его предшественника. Перевозчик освобождается от ответственности, если уничтожение, утрата или повреждение груза являются следствием особых рисков, присущих статье 1449 п. (3) Гражданского кодекса Республики Молдова.

Если перевозчик должен выплатить компенсацию за полную или частичную утрату груза, то компенсация рассчитывается исходя из стоимости груза в месте и во время получения. Стоимость груза определяется на основании биржевой цены, а при отсутствии такой цены - на основе рыночной цены, а при отсутствии таких цен - на основании обычной цене груза с такими же характеристиками. **Однако компенсация не может превышать 8,33 расчетных единиц СПЗ за кг веса брутто.**

Помимо возмещения стоимости грузов, транспортные налоги, таможенные пошлины и другие транспортные расходы подлежат возмещению, а именно при полной утрате груза - полностью, а при частичной утрате - частично. Иное возмещение убытков не причитается. Если груз был доставлен с опозданием и лицо, имеющее право на требование, докажет, что ему причинен ущерб, перевозчик выплачивает компенсацию, которая не будет превышать размер транспортной платы. Более высокая компенсация может быть затребована только в случае объявления стоимости товара или заявления об особом интересе к поставке. **Отправитель может заявить в накладной, за уплату согласованной надбавки к цене, стоимость груза, превышающую лимит (8,33 расчетной единицы СПЗ за кг), и в этом случае объявленная стоимость заменяет этот лимит.** В случае повреждения груза перевозчик несет равную ответственность за обесценивание товара. Компенсация не может превышать:

- если общая стоимость груза обесценена в результате повреждения, сумма, которая должна была быть выплачена в случае полной утраты;
- если в результате повреждения была обесценена только часть груза, сумма, которая должна быть выплачена в случае утраты амортизируемой части.

Подача претензий - Если грузополучатель получил груз, не проверив его должным образом в противоречии с перевозчиком, или если, самое позднее во время доставки, в случае очевидной утраты или повреждения, или в течение 7 дней, игнорируя воскресные или праздничные дни, со дня доставки, в случае неявной утраты или

повреждения, он не сделал оговорки перевозчику, указав общий характер утраты или повреждения, то предполагается, пока не доказано иное, что он получил груз. В случае какой-либо очевидной потери или повреждения вышеуказанные оговорки должны быть сделаны в письменной форме. Если грузополучатель и перевозчик совместно проверили состояние груза, доказательство, противоречащее результатам такой проверки, допускается только в случае утраты или повреждения, которые не могут быть обнаружены при внешнем осмотре (очевидном), при условии, что грузополучатель направил письменное возражение перевозчику в течение 7 дней, игнорируя воскресные и праздничные дни, с даты этой проверки. **Компенсация за нарушение срока доставки может быть потребована только в том случае, если в течение 21 дня после предоставления груза грузополучателю перевозчику будет представлен письменный протест.** Перевозчик и грузополучатель обязаны предоставить все надлежащие условия для необходимых выводов и проверок.

Срок исковой давности в транспортных отношениях составляет один год. В случае умысла или грубой неосторожности срок исковой давности составляет 3 года.

Экспедиционное обслуживание - По договору экспедиции сторона (грузоотправитель) обязуется от имени и по поручению другой стороны (заказчика) или от своего имени организовать перевозку груза путем заключения договора перевозки и выполнения иных действий, необходимые для осуществления перевозки, а клиент обязуется уплатить оговоренное вознаграждение (комиссию). Договор перевозки заключается в письменной форме. Заказчик обязан выдать доверенность отправителю, если это необходимо для исполнения договорных обязательств. Положения, касающиеся обязанностей или, в зависимости от случая, поручений, применяются к отчетам, вытекающим из договора об отправке, если не предусмотрено иное. Положения договора перевозки применяются, когда грузоотправитель выступает в качестве перевозчика. Грузоотправитель должен организовать перевозку, в частности, в отношении выбора вида транспорта и маршрута, перевозчика, заключить необходимые договоры перевозки, хранения и экспедиции, предоставить необходимую информацию и дать необходимые инструкции для выполнения таких договоров, действуя с вниманием добросовестного грузоотправителя. Отправитель может взять на себя по договору об отправке иные услуги, связанные с перевозкой, такие, как защита и упаковка грузов, маркировка грузов и обеспечение таможенных процедур, включая заключение необходимых для этого договоров. Отправитель заключает договоры от своего имени, а если он прямо уполномочен заказчиком - от имени заказчика. При выполнении своих обязанностей грузоотправитель должен учитывать интересы заказчика и выполнять его указания.

Если состояние груза установлено в отсутствии сторон, то вручение груза грузополучателю объясняет презумпцию получения груза без потерь и повреждений, если только грузополучатель не возражал против лица, осуществившего доставку.
Если утрата или повреждение могут быть установлены извне, возражение должно быть сделано не позднее, чем во время доставки, а если утрата и повреждение не могут быть констатированы при внешнем осмотре, возражение должно быть сделано не позднее чем на 3-й день со дня доставки. В случае, если грузополучатель не

доставляет груз до места назначения или если груз не может быть доставлен по иным причинам, права и обязанности грузоотправителя определяются в соответствии с правилами по договору перевозки.

Положения ст. 1449 (положения, освобождающие перевозчика от ответственности), 1455 (Определение стоимости груза при его утрате и выплата возмещения), 1460 (Право перевозчика в случае внедоговорных претензий) и 1461 (Запрет на освобождение перевозчика от ответственности) Гражданского кодекса Республики Молдова применяются соответственно. Отправитель обязан возместить ущерб, не подпадающий под положения статей 1449, 1455, 1460 и 1461, если он нарушил обязательства, связанные с проявлением осмотрительности. Грузоотправитель не несет ответственности, если докажет, что ущерба нельзя было избежать даже в случае проявления должной осмотрительности. Если причинению ущерба способствовало поведение заказчика или конкретные дефекты груза, обязанность по выплате возмещения и размер возмещения зависят от того, в какой степени эти обстоятельства способствовали причинению вреда. Положения об исковой давности применяются к претензиям, вытекающим из договоров перевозки. Если грузоотправитель обязался по договору об отправке заключить договор перевозки и совершить иные действия, необходимые для перевозки, от своего имени и по поручению другой стороны (заказчика), а третье лицо, нанятое грузоотправителем, нарушило его обязательства, заказчик вправе путем письменного уведомления отправителя и третьей стороны передать права отправителя третьей стороне. Если ущерб причинен третьей стороной, участвующей в исполнении договора, отправитель обязан по требованию заказчика передать его претензии третьей стороне, если по специальному соглашению отправитель не принимает на себя капитализацию претензии на счет и на риск заказчика. Вознаграждение, согласно договору перевозки, причитается, когда грузоотправитель доставил груз перевозчику.

Глава XIII «ПОРУЧЕНИЕ» (данная глава может применяться и при оказании транспортно-экспедиторских услуг) - По договору поручения одна сторона (доверитель) уполномочивает другую сторону (агента) представлять ее при совершении юридических действий или иным образом непосредственно влиять на правовое положение принципала в отношении третьего лица, а агент, принимая поручение, обязуется действовать от имени и по поручению принципала. Положения, касающиеся поручения, применяются соответствующим образом, даже если агент имеет только право, а не обязанность действовать от имени и по поручению принципала. Принципал обязан сотрудничать с агентом для выполнения поручения.

Глава XV – Комиссия (данные положения могут распространяться и на транспортно-экспедиторские услуги): По договору комиссии одна сторона (уполномоченный) обязуется составлять юридические акты от своего имени, но - выплачивать вознаграждение (комиссию) от имени другой стороны (принципала). Юридический акт, составленный уполномоченным с третьей стороной, порождает права и обязанности только для уполномоченного, даже если последний назначен или участвовал в составлении юридического документа. Уполномоченный обязан уважать указания, полученные от

принципала, и исполнять взятые на себя обязательства в максимально благоприятных для него условиях. В случае совершения уполномоченным актов на более выгодных условиях, чем те, которые предусмотрены принципалом, выгода делится поровну между ним и доверителем, если иное не предусмотрено договором. Принципал обязан предоставить уполномоченному вознаграждение, установленное договором или таможенной. Уполномоченный может требовать выплаты комиссии и в том случае, если исполнение заключенной им документа не имело места, но этот факт обусловлен виной принципала или связан с его личностью. Уполномоченный вправе отступить от указаний принципала, если того требуют интересы принципала или если он не имеет возможности запросить предварительное согласие принципала либо не получил ответа в установленный срок. В целях обеспечения прав требования, вытекающих из договора комиссии, уполномоченный вправе удерживать грузы, которые должны быть переданы принципалу или указанным им лицам. Уполномоченный должен исполнить все обязанности и осуществить все права, вытекающие из сделки, совершенной от его имени, но за счет принципала. Уполномоченный не отвечает за неисполнение обязательств третьей стороной, за исключением случая, когда он гарантировал принципалу исполнение обязательств третьей стороной.

17 июля 2014 г. № 150 Правительство Молдовы утвердило новый **Кодекс автомобильного транспорта**⁶⁷, который определяет права, обязанности и ответственность государственных органов, отвечающих за организацию автомобильного транспорта, а также физических и юридических лиц, осуществляющих такую деятельность. Позднее, в соответствии с положениями Кодекса были разработаны и приняты Правила перевозки грузов автомобильным транспортом.

Постановление Правительства Республики Молдова № 773 от 20.06.2016 г. «**Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов**»⁶⁸ - Международные автомобильные перевозки грузов осуществляются в соответствии с международными договорами и соглашениями и межправительственными соглашениями, стороной которых является Республика Молдова, а также - с ее национальным законодательством. В тех случаях, когда национальное законодательство противоречит международному праву, преимущественную силу имеют соглашения и конвенции. Для целей настоящего Регламента следующие термины означают:

- **бенефициар** - физическое или юридическое лицо, в интересах которого осуществляется транспортная операция, оплачивающее транспортные расходы;
- **договор поставок** - заключенное в письменной форме соглашение, по которому одна сторона (поставщик или грузоотправитель) обязуется от имени другой стороны (поставщика) или от своего имени заключить договор перевозки и выполнить необходимые действия для осуществления перевозки, а поставщик обязуется уплатить оговоренное вознаграждение (комиссию). Поставщик (заказчик)

⁶⁷ https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=70200#B4OA0IXHTC

⁶⁸ https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=86594

обязан выдать отправителю доверенность, если это необходимо для исполнения договорных обязательств;

- **договор перевозки** - заключенный в письменной форме договор, по которому перевозчик оказывает транспортные услуги, обязывая другую договаривающуюся сторону (грузоотправителя или поставщика) доставить груз в пункт назначения в порядке, в сроки и способом, которые предусмотрены в договоре и отправить его грузополучателю груза, указанного в счете-фактуре, при этом поставщик или грузоотправитель обязаны выплатить перевозчику оговоренное вознаграждение;
- **грузополучатель** - физическое или юридическое лицо, имеющее право на получение груза от перевозчика, осуществление погрузочно-разгрузочных работ, разгрузки, а также другие операций, необходимых для получения груза;
- **грузоотправитель** - физическое или юридическое лицо, имеющее право в соответствии с условиями договора поставок распоряжаться грузом для передачи перевозчику и осуществлять операции по обработке, погрузке, закреплению, а также другие операции необходимо для перевозки грузов;
- **поставщик грузов** - физическое или юридическое лицо, собственник грузов, имеющее право распоряжаться грузами для передачи перевозчику или грузоотправителю и осуществлять операции по обработке, погрузке, закреплению, а также другие операции, необходимые для перевозки грузов;
- **оператор автомобильного транспорта** - физическое или юридическое лицо, осуществляющее автомобильные перевозки за плату, имеющее в собственности или арендуящее автотранспортные средства, на которое распространяется режим лицензирования;
- **экспедирование грузов** - перевозка грузов к другому месту назначения или грузополучателю, если изменения произошли после начала транспортной операции, в процессе ее развития, по причинам, не зависящим от перевозчика;
- **транспортная накладная** - товаросопроводительный документ установленного образца, выдаваемый поставщиком или грузоотправителем, свидетельствующий о заключении договора перевозки груза, служит документом, удостоверяющим содержание договора перевозки, и актом приема-передачи, когда груз был взят у поставщика или грузоотправителя и доставлен грузополучателю.

Молдова, являясь кандидатом на вступление в Европейский Союз, постепенно внедряет европейские стандарты в свое национальное законодательство, а новые нормативные акты основываются на соответствующих Директивах ЕС или прямо указывают на перенос конкретных Директив ЕС в Закон или Кодекс Молдовы. Это в полной мере относится к Директиве Совета 92/106/ЕЭС от 7 декабря 1992 г., устанавливающей общие правила для некоторых видов комбинированных перевозок грузов. Так, в начале февраля 2022 г. после длительных и тщательных доработок Парламент Республики Молдова принял Кодекс № 19 от 03.02.2022 г.⁶⁹ для железнодорожного транспорта. В частности, статья 84 Кодекса посвящена комбинированным перевозкам грузов и определяет, что порядок

⁶⁹ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=129962&lang=ru

осуществления комбинированных перевозок грузов устанавливается правилами, утверждаемыми Министерством (в разработке).

РУМЫНИЯ

1 января 2007 года, наряду с Болгарией, Румыния стала государством-членом Европейского Союза в рамках пятой волны расширения ЕС. В целях максимального приближения румынской законодательной базы к европейской, осуществлен перенос ряда директив и положений, затрагивающих комбинированные перевозки, транспортно-экспедиционные услуги и перевозки одним видом транспорта.

С полным текстом Правил можно ознакомиться на официальном сайте Ассоциации экспедиторов Румынии ⁷⁰. Таким образом, национальное законодательство, регулирующее деятельность по экспедированию грузов, основывается на:

- Гражданском кодексе Румынии;
- Постановлении Правительства №25/2011 об автомобильном транспорте с последующими поправками;
- Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) – принятой в Женеве в 1956 году, к которой Румыния присоединилась после принятия Указа №451/1972;
- Конвенции о международных перевозках по железной дороге (КОТИФ) – принятой 9 мая в 1980 году в Берне, ратифицированной Румынией Указом №100/1983;
- Международной конвенции об унификации некоторых правовых норм, касающихся коносаментов (Гаагские правила) - принятой в Брюсселе в 1924 году, стороной которой Румыния стала в 1937 году;
- Брюссельском протоколе 1968 года, внесшим изменения в Гаагские правила, известным как «Гаагско-Висбийские правила»;
- Монреальской конвенции об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок – принятой в Монреале 28 мая 1999 года и ратифицированной Румынией Постановлением Правительства №107/2000, утвержденным Законом №14/2001;
- Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) – принятым 30 сентября 1957 года, в Женеве – членом которой (согласно Закону №31) Румыния стала 18 мая 1994 года;
- Типовых правилах FIATA, регулирующих экспедиторскую деятельность;
- Документах FIATA.

Гражданский кодекс Румынии ⁷¹ – устанавливает основные понятия, принципы перевозки грузов, базовые условия различных видов перевозок и правовые нюансы в определении ответственности. Конкретного определения мультимодальных перевозок нет, однако существует утверждение, что они представляют собой *“...перевозку, которая*

⁷⁰ <https://user.ro/versiunea-in-limba-engleza/>

⁷¹ <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/175630>

может осуществляться одним или несколькими перевозчиками, и в таком случае, она может быть последовательной или комбинированной”.

Последовательная перевозка - выполняется двумя или более последовательными перевозчиками, использующими один и тот же вид транспорта, а комбинированная перевозка – та, при которой один и тот же перевозчик или последовательные перевозчики используют разные виды транспорта. Последовательные перевозчики должны доставлять друг другу грузы, перевозимые в пункт назначения без вмешательства отправителя.

Гражданский кодекс должным образом регулирует права и обязанности отправителя и получателя, а также применяемые уровни ответственности, предоставляя подробную информацию по данному вопросу.

В частности, в Томе V, Главе VIII Гражданского кодекса Румынии отмечается, что: ...перевозчик не несет ответственности за полную или частичную потерю груза или если, в зависимости от обстоятельств, повреждения были вызваны:

- фактами, связанными с погрузкой или разгрузкой груза, если данная операция была выполнена отправителем или получателем;
- отсутствием или дефектом упаковки, если при получении товара для транспортировки, согласно внешнему виду данный факт нельзя было установить;
- отправкой под ненадлежащим, неточным или неполным наименованием некоторых грузов, исключенных из перевозки или допущенных к перевозке только при определенных условиях, наряду с несоблюдением отправителем мер безопасности, предусмотренных для последних;
- стихийными бедствиями, присущими перевозке в открытых транспортных средствах, если в соответствии с положениями специального закона или договора груз должен перевозиться таким образом;
- характером перевозимого груза, если это подвергает его потере или повреждению в результате дробления, разрушения, коррозии, самопроизвольного внутреннего изменения и т.п.;
- уменьшением веса перевозимого груза, вне зависимости от пройденного расстояния, если и в той мере, в какой перевозимые грузы относятся к числу тех, которые по своей природе испытывают такую потерю, как правило, самим фактом транспортировки;
- рисками при перевозке живых животных;
- тем фактом, что ответственное лицо отправителя, сопровождающее груз во время перевозки, не приняло необходимые меры для обеспечения сохранности груза;
- любым другим обстоятельством, предусмотренным специальным законом.

Перевозчик также освобождается от ответственности, если он докажет, что вся или часть утраты, изменения или повреждения были совершены умышленно либо по вине отправителя или получателя, либо по указаниям, данным одним из них, а также в результате форс-мажорных обстоятельств или действий третьей стороны, за которые перевозчик не несет ответственности. Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в результате осуществления перевозки или задержки в доставке.

Между тем, перевозчик по-прежнему несет ответственность перед третьими сторонами за любой ущерб, причиненный таким образом, с правом регресса к отправителю.

Если иное не предусмотрено законом, при последовательной или комбинированной перевозке, иск об ответственности может быть предъявлен либо перевозчику, заключившему договор перевозки, либо последнему перевозчику. В рамках их взаимоотношений, каждый перевозчик вносит свой вклад в компенсацию пропорционально своей доле в цене перевозки. Однако, если ущерб причинен умышленно или по вине одного из перевозчиков, вся компенсация ложится на перевозчика, заключившего договор. Если один из перевозчиков докажет, что ущерб не был причинен во время его перевозки, он не обязан вносить свой вклад в компенсацию. Предполагается, что груз был передан в хорошем состоянии от одного перевозчика другому, если они не требуют, чтобы в транспортном документе указывалось состояние, в котором груз был принят. При последовательной или комбинированной перевозке последний перевозчик представляет интересы других перевозчиков в отношении взыскания сумм, причитающихся им по договору перевозки.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 88 от 30 августа 1999 года об установлении правил комбинированных перевозок грузов ⁷² - Положения настоящего постановления

применяются к комбинированным перевозкам грузов по территории Румынии, далее именуемыми комбинированными перевозками, осуществляемыми транспортными операторами, имеющими лицензию/разрешение, в соответствии с законом. Для целей настоящего Постановления комбинированная перевозка означает перевозку грузов, для которой грузовик, прицеп, полуприцеп с тягачом или без него, передвижной ящик или контейнер длиной 20 футов и более перемещаются, в зависимости от обстоятельств, автомобильным транспортом во время начальной и/или конечной поездки, а остальная часть транспортировки осуществляется по железной дороге, внутренним водным путям или по морскому пути, превышающему 100 км по прямой. Начальный и /или конечный автомобильный маршрут может быть:

- между пунктом погрузки грузов и ближайшей подходящей железнодорожной станцией погрузки для начального этапа, а также между ближайшей подходящей железнодорожной станцией разгрузки и пунктом разгрузки грузов для конечного этапа, или
- в радиусе, не превышающем 150 км по прямой от порта внутреннего водного транспорта или морского порта погрузки или разгрузки.

Комбинированные перевозки, кроме собственного использования, должны осуществляться на договорной основе, и транспортный документ должен содержать следующую информацию:

- наименование и адрес отправителя и получателя;
- характер и вес груза;
- указание железнодорожной станции отправления и назначения или, в зависимости от обстоятельств, речных/морских портов погрузки и выгрузки;
- место и дата получения груза для транспортировки;
- место, куда должен быть доставлен груз.

⁷² http://www.cdep.ro/pls/legis/legis_pck.htm?act_text?id=20632

Вышеуказанная информация должна быть зарегистрирована до осуществления перевозки и подтверждена нанесением штампов железнодорожными станциями или портовым оператором соответствующих речных или морских портов, когда путешествие, совершенное по железной дороге или внутренним водным или морским путям, завершено. Любой оператор автомобильного транспорта, базирующийся в Румынии и имеющий лицензию на грузовые перевозки, имеет право осуществлять начальные и/или конечные автомобильные перевозки, которые являются неотъемлемой частью комбинированных перевозок и которые могут требовать или не требовать пересечения государственной границы, в соответствии с действующим законодательством. Экономические операторы, осуществляющие комбинированные перевозки, будут временно освобождены от уплаты налога на реинвестированную прибыль, по решению Правительства, только для развития инфраструктуры, а также для приобретения/модернизации оборудования, специфичного для данного вида транспорта, элементы которого представлены в приложении, являющемся неотъемлемой частью настоящего постановления. Единицы оборудования для комбинированных перевозок включают следующее:

- подвижной состав, предназначенный для комбинированных перевозок;
- автотранспортные средства, осуществляющие перевозку во время начальной и/или конечной поездки комбинированной перевозки;
- интермодальные транспортные единицы (ICU): контейнеры, передвижные ящики, полуприцепы, пригодные для интермодальных перевозок;
- оборудование и устройства для обработки интермодальных транспортных единиц;
- логистика, связанная с комбинированными перевозками: ИТ, компьютеры, сопутствующее программное обеспечение.

Комбинированные перевозки для их пользы должны сопровождаться транспортными документами. Транспортный документ комбинированной перевозки по железной дороге может быть:

- Накладная на вагон;
- накладная ЦИМ (CIM);
- накладная CIM - UIRR;
- накладная ЦИМ, сопровождаемая бюллетенем о переводе денежных средств в международных перевозках INTERCONTAINER
- накладная СМГС.

К интермодальной транспортной единице (контейнеру, передвижному ящику, полуприцепу) прилагается один из следующих документов:

а) во время поездки от отправителя (получателя) до терминала для начала комбинированной перевозки:

- Железнодорожный документ – форма “Квитанция-квитанция” с пометкой: “Это часть комбинированной перевозки”;
- Дорожные документы – транспортный ваучер, транспортное письмо, международная транспортная накладная CMR, дорожная карта для грузовых транспортных средств;

b) во время поездки к терминалу получателя или другому терминалу:

- Железнодорожный документ – форма “Квитанция-квитанция” с пометкой: “Это часть комбинированной перевозки”;
- Дорожные документы – транспортный ваучер, транспортное письмо, международная транспортная накладная CMR, дорожная карта для грузовых транспортных средств;

При комбинированной перевозке в документах должно быть указано следующее:

- Накладная на вагон - в графе "Сведения об отправителе..." будет написано: "Это часть комбинированной перевозки".;
- Накладная ЦИМ - в графе 13 "Декларации" будет написано: "Это часть комбинированной перевозки".;
- Накладная СИМ - UIRR - в графе 13 "Декларации" будет написано: "Это часть комбинированной перевозки".;
- Накладная СМГС - в графе 4 "Особые указания перевозчика" будет написано: "Это часть комбинированной перевозки".;
- Выписка-квитанция будет заполнена следующим образом: "Выписка-квитанция / является частью комбинированной перевозки";
- Выписка о получении заявления будет заполнена следующим образом: " Выписка-квитанция / является частью комбинированной перевозки";
- Дорожная карта для грузовых транспортных средств - в графе 6 "Нотариальные удостоверения водителя" будет написано: "Это часть комбинированной перевозки";
- Международная транспортная накладная CMR - в графе 18 будет написано: "Это часть комбинированной перевозки";
- Перевозочный документ/коносамент для речной или морской перевозки, в зависимости от обстоятельств - в графе "Особые указания" будет написано: "Это часть комбинированной перевозки".

Постановление от 20 января 2005 года о железнодорожном транспорте в Румынии⁷³

- Оператор железнодорожного транспорта может принимать к перевозке любые грузы, перевозка которых не запрещена законодательными положениями. Грузы, для которых законодательными положениями установлены особые условия, могут перевозиться на условиях, предусмотренных этими положениями. Опасные грузы допускаются к перевозке в соответствии с Правилами Международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ) - Приложением С к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ).

Согласно соглашениям, заключенных с заказчиками, железнодорожные операторы могут устанавливать конкретные условия, касающиеся заказа перевозки. Погрузкой является процесс погружения груза в транспортное средство, в соответствии с положениями настоящих правил, сопровождаемый накладной. Экспедицией является перемещение железнодорожным транспортным средством на собственных колесах, сопровождаемое накладной. Доставка и получение отправок будет осуществляться, в соответствии с

⁷³ <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/72173>

графиком работы оператора железнодорожного транспорта, в месте и на условиях, установленных заказом или соглашениями, заключенными между операторами железнодорожного транспорта и клиентами. Отправитель несет ответственность за точность и идентичность отправляемого товара в соответствии с данными, указанными в документах доставки и в накладной, а также за целостность груза, загруженного им в транспортное средство. Грузоотправитель и железнодорожный оператор договариваются о погрузке и разгрузке груза. При отсутствии соглашения для повагонных отправок и интермодальных транспортных единиц ответственность за погрузку несет отправитель, а за разгрузку - грузополучатель. За исключением случаев, когда груз перевозится железнодорожным оператором, отправитель несет ответственность за все последствия неправильной погрузки транспортного средства и возмещает ущерб, причиненный в результате, даже если погрузка была произведена другим лицом от имени отправителя. Вагоны, интермодальные транспортные единицы и грузы, принадлежащие железнодорожному оператору, которые предоставляются отправителю для погрузки, должны быть в хорошем состоянии, чистыми и соответствовать характеру грузов, подлежащих погрузке.

Отправитель несет ответственность за последствия использования транспортных средств, неподходящих для вида груза и способа его доставки, даже после их доставки железнодорожному оператору. Оператор железной дороги должен уведомить отправителей или грузополучателей о предоставлении транспортных средств для погрузки и разгрузки соответственно. Железнодорожный оператор не обязан получать от клиентов подтверждение одобрения предоставления транспортного средства, если не оговорено иное. Перегрузка/перемещение грузов между вагонами разной колеи или в случае поломки вагонов или при любых других обстоятельствах, обусловленных условиями эксплуатации, осуществляется оператором железнодорожного транспорта или уполномоченными агентами на основании соглашения, заключенного с оператором железнодорожного транспорта. Перегрузка/передача грузов, которые требуют специальных средств или условий или которые представляют особую опасность для тех, кто их обрабатывает, осуществляется по просьбе оператора железнодорожного транспорта отправителем, получателем или уполномоченными агентами. Если погрузка, разгрузка или перегрузка/передача грузов осуществляются отправителем, получателем или уполномоченными агентами, они несут ответственность за повреждение грузов, транспортных средств, материалов или оборудования транспортных операторов, вызванные их виной, а также за потерю движущихся частей из-за их некачественной сборки после погрузки, разгрузки или перегрузки/передачи.

Неточности в накладной или ее утрата не влияют на существование или действительность договора перевозки, на который распространяются положения правил. Для отправок вагонов, интермодальных транспортных единиц и посылок транспортным документом является накладная. Грузоотправитель несет ответственность за все расходы и ущерб, понесенные железнодорожным оператором в связи с внесением отправителем в накладную некоторых неправильных, неточных, неполных упоминаний или внесением их в другом месте, кроме места, отведенного для каждого из них, а также за пропуск некоторой информации, предоставленной Приложением С к КОТИФ.

Транспортные сборы, дополнительные сборы, таможенные пошлины, дополнительные сборы и другие сборы, понесенные во время заключения договора перевозки для выполнения перевозки, оплачиваются отправителем, если между отправителем и железнодорожным оператором нет соглашения об обратном. Если на основании соглашения между отправителем и железнодорожным оператором сборы взимаются с получателя, а получатель не отозвал накладную или не внес изменения в договор перевозки, отправитель обязан оплатить сборы. Если стоимость перевозки не может быть точно определена в момент сдачи груза к перевозке, железнодорожный оператор имеет право потребовать в качестве обеспечения внесения депозита в размере, приблизительно соответствующим этим расходам. Расчет с отправителем производится после выдачи отправления на станции назначения. Платеж железнодорожному перевозчику должен быть произведен, в зависимости от обстоятельств:

- в связи с заключением договора перевозки;
- после разрешения на отгрузку;
- периодически, путем выставления счетов, когда об этом есть договоренность.

В случае несвоевременной оплаты транспортной услуги оператор железнодорожного транспорта имеет право:

- получать увеличение времени задержки в соответствии со своими собственными тарифами или заключенными соглашениями;
- отказываться от поставок.

Оператор железнодорожного транспорта не обязан проверять, являются ли представленные документы достаточными и точными, за исключением случаев, предусмотренных действующими правилами. Отправитель несет ответственность перед оператором железной дороги за любой ущерб, возникший в результате отсутствия, недостаточности или неточности этих документов, а также за отсутствие каких-либо записей в накладной, если только это не является виной самого оператора железной дороги.

Полномочное лицо может без предоставления каких-либо доказательств считать груз утерянным, если груз не был доставлен получателю или не был предоставлен ему в течение 30 дней после даты заключения договора перевозки. Общие обнаруженные или заявленные убытки должны быть расследованы оператором железнодорожного транспорта, а результаты расследований доводятся до сведения заинтересованных лиц. Если полномочное лицо получило компенсацию за утерянный груз, оно может потребовать немедленного уведомления, если груз будет найден, но не позднее 12 месяцев с даты получения компенсации. В течение 30 дней с момента получения подтверждения о получении груза полномочное лицо может потребовать, чтобы груз был доставлен ему бесплатно либо на станцию отправки, либо на станцию назначения, указанную в накладной, в обмен на возврат полученной им компенсации и при условии предоставления всех прав, вытекающих из несвоевременного выпуска груза.

Оператор железной дороги несет ответственность за любой ущерб, возникший в результате полной или частичной потери и повреждения груза с момента заключения

договора перевозки до разрешения на отгрузку, а также за любой ущерб, возникший в результате превышения срока исполнения договора.

Административные жалобы, вытекающие из договора перевозки грузов, являются обязательными и должны быть направлены оператору железнодорожного транспорта в письменной форме в течение 3 месяцев с даты заключения договора перевозки. **Право на предъявление претензии, вытекающее из договора перевозки, истекает в течение одного года. Жалоба подается отдельно по каждой отправке. Срок исковой давности составляет 2 года в отношении иска:**

- для оплаты возмещения, полученного оператором железнодорожного транспорта от получателя;
- для оплаты остатка цены продажи, произведенной оператором железнодорожного транспорта;
- на основании ущерба, причиненного в результате действия или бездействия, совершенных либо с намерением причинить ущерб, либо имея представление о том, что такой ущерб может возникнуть, и признавая его возникновение;
- на основании одного из договоров перевозки перед отправкой;
- для возмещения транспортной цены или некоторых частей транспортной цены, а также для возврата некоторых дополнительных сумм, взимаемых оператором железнодорожного транспорта.

Если перевозка, являющаяся предметом единого договора перевозки, осуществляется несколькими последовательными железнодорожными предприятиями, каждое железнодорожное предприятие, принимающее на себя груз, должно участвовать в договоре перевозки в соответствии с положениями накладной, вытекающей из них. В этом случае каждый следующий железнодорожный оператор несет ответственность за выполнение перевозки в течение всего пути следования до выпуска груза. Любое последующее железнодорожное предприятие, которое взяло либо при отправке, либо в пункте назначения плату за проезд или другие требования, вытекающие из договора перевозки, или которое должно было взыскать эти тарифы или другие требования, выплачивает соответствующим железнодорожным предприятиям принадлежащую им сумму. Способы оплаты определяются соглашениями, заключенными между последовательными железнодорожными операторами. Железнодорожный оператор, который выплатил компенсацию, имеет право регресса против следующих друг за другом железнодорожных операторов, участвовавших в перевозке грузов.

РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН

Таджикистан подписал и ратифицировал Соглашение ТРАСЕКА о развитии мультимодальных перевозок. На сегодняшний день на национальном уровне не существует определения мультимодальных перевозок и специального закона по развитию данного вопроса. Однако статья 14 **Кодекса автомобильного транспорта**⁷⁴

⁷⁴ http://ncz.tj/system/files/Legislation/1689_ru_0.pdf

посвящена прямым смешанным перевозкам с участием различных видов транспорта. В частности, в нем отмечается следующее:

"... Железнодорожный, внутренний водный, воздушный и автомобильный транспорт образуют единую смешанную систему.

Отношения между транспортными организациями при прямой смешанной системе, а также порядок организации транспортных перевозок определяются договорами, заключенными между организациями соответствующих видов транспорта в соответствии с правилами автомобильного транспорта, утвержденными уполномоченным государственным органом в области автомобильного транспорта."

Национальное законодательство предусматривает, что взаимоотношения транспортных организаций в прямых мультимодальных перевозках, а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключенными в соответствии с правилами прямых мультимодальных перевозок, утвержденными уполномоченным органом.

Глава III Кодекса автомобильного транспорта касается экспедиционной деятельности в области автомобильного транспорта и определяет ее цели и задачи. Кроме того, в статьях данной главы содержится информация о документах автотранспортной экспедиции, правах и обязанностях грузовладельца и экспедитора.

Транспортная накладная – это документ, содержащий информацию о товарно-материальных ценностях груза, предназначенный для учета и контроля их перемещения и подтверждения факта перевозки, в том числе заключения договора перевозки. Транспортно-экспедиционная деятельность - это деятельность, связанная с организацией перевозки грузов автомобильным транспортом, с оформлением груза, подготовкой документов для таможенных и других целей, а также оказанием экспедиторских услуг на основании договора экспедирования грузов. Экспедитор - физическое или юридическое лицо, оказывающее транспортно-экспедиторские услуги в соответствии с договором экспедирования грузов. Отношения между транспортными организациями в случае прямого смешанного сообщения, а также порядок организации перевозок определяются соглашениями, заключаемыми между организациями соответствующих видов транспорта в соответствии с правилами автомобильного транспорта, утвержденными уполномоченным государственным органом.

Грузоэкспедиторская деятельность в сфере автомобильного транспорта осуществляется юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями на основании договора экспедирования грузов, заключаемого между владельцем груза и экспедитором. Целями грузоэкспедиторской деятельности в области автомобильного транспорта являются:

- Обеспечение гарантированного уровня качества грузоэкспедиторских услуг в сфере автомобильных перевозок для физических и юридических лиц
- Развитие национальной транспортно-экспедиторской деятельности в области автомобильного транспорта в целях обеспечения ее устойчивого функционирования.

Документами, подтверждающими выполнение грузоэкспедиторской услуги, являются: заказ на доставку, складская квитанция, экспедиторская расписка.

Грузовладелец имеет право выбирать маршрут следования груза. Грузовладелец может потребовать от экспедитора предоставления информации о процессе перевозки груза, если это предусмотрено договором на экспедиторское обслуживание. Владелец груза имеет право давать указания экспедитору в соответствии с договором на экспедиторское обслуживание. Грузовладелец обязан своевременно предоставить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренную договором на экспедиторское обслуживание. Грузовладелец обязан уплатить причитающееся экспедитору вознаграждение, а также возместить понесенные им расходы, в интересах владельца груза.

Права экспедитора – Экспедитор вправе выбирать или изменять маршрут перевозки груза, исходя из интересов грузовладельца, если иное не указано в договоре экспедирования грузов. Если договором экспедирования грузов предусмотрено, то экспедитор вправе держать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах грузовладельца расходов либо до исполнения перевозчиком своих обязательств по выплате вознаграждения и возмещения понесенных им расходов. В этом случае грузовладелец также оплачивает расходы, связанные с хранением груза. Грузовладелец несет ответственность за возникшую порчу вследствие его хранения экспедитором. Экспедитор имеет право не инициировать представление грузовладельцем необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей. Экспедитор имеет право проверить достоверность необходимых документов, представленных грузовладельцем, а также информацию о свойствах груза, об условиях перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором экспедирования грузов.

Обязанности экспедитора – Экспедитор обязан:

- Оказывать услуги в соответствии с договором экспедирования;
- Своевременно информировать владельца о потерях, недостатке или повреждении (порчи) груза;
- Оповещать заказчика о несоблюдении инструкций владельца грузов и (или) о неполучении ответа в течение одних суток, о несоблюдении инструкции в порядке, установленном договором;
- Передавать владельцу экспедиторские документы, а также оригиналы договоров, заключенных от имени заказчика на основании доверенности в соответствии с договором экспедирования грузов.

Ответственность грузовладельца и экспедитора – Экспедитор и грузовладелец несут ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором экспедирования грузов, на основании и в размере, определенных Гражданским кодексом Республики Таджикистан и настоящим Кодексом. В случае одностороннего отказа от исполнения договора экспедирования грузов,

грузовладелец или экспедитор возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф, предусмотренный договором экспедирования грузов. Экспедитор несет ответственность перед грузовладельцем в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после его принятия экспедитором и до выдачи груза получателю в следующих размерах:

- За утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;
- За утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части.

Экспедитор обязан возместить грузовладельцу убытки, причиненные в результате несоблюдения условий исполнения обязательств по договору экспедирования грузов, если указанным договором не предусмотрено иное и экспедитор не может доказать, что имело место несоблюдение условий экспедирования грузов.

Обязанности грузоотправителя, грузополучателя и грузовладельца:

- грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке таким образом, чтобы обеспечить безопасность перевозки и сохранность груза, а также не допустить повреждения автотранспортного средства;
- при предъявлении для перевозки груза в контейнере или упаковке, грузоотправитель обязан маркировать каждый груз в соответствии с правилами автомобильного транспорта по вопросам перевозок грузов;
- в случае неготовности груза к перевозке, ответственность лежит на грузоотправителе;
- погрузка груза в автотранспортное средство осуществляется грузоотправителем, а выгрузка груза из автотранспортного средства грузополучателем, если договором перевозки груза не установлено иное;
- погрузка груза в автотранспортные средства и выгрузка груза из них должны выполняться в сроки, установленные договором перевозки груза, и в случае, если указанные сроки в договоре перевозки груза не установлены, в сроки, предусмотренные правилами автомобильного транспорта по вопросам перевозок грузов;
- время подачи автотранспортного средства под погрузку исчисляется с момента предъявления водителем автотранспортного средства грузоотправителю документа, удостоверяющего личность и грузовой накладной в пункте погрузки, расчеты за перевозку производятся в пункте выгрузки;
- приспособления, необходимые для погрузки, выгрузки и перевозки груза, предоставляются и (или) устанавливаются на автотранспортном средстве грузоотправителем и снимаются с транспортного средства грузополучателем, если договором перевозки груза не установлено иное;
- вес груза определяется грузоотправителем в присутствии перевозчика;
- запись в товарно-транспортной накладной о весе груза с указанием способа его определения осуществляется грузоотправителем, если договором перевозки груза не установлено иное;

- груз в контейнере или упаковке, а также массовый груз принимаются для перевозки с указанием в грузовых накладных массы груза и количества грузовых мест;
- по окончании погрузки крытые автотранспортные средства, предназначенные одному грузополучателю, должны быть маркированы, если договором перевозки груза не установлено иное;
- маркировка транспортных средств осуществляется перевозчиком;
- после выгрузки определенных опасных, насыпных, наливных грузов автотранспортные средства должны быть очищены от остатков этих грузов и при необходимости промыты и продезинфицированы;
- обязанность по очистке, промывке и дезинфекции автотранспортных средств возложена на грузополучателя;
- перевозчик по согласованию с грузополучателем вправе принимать на себя за плату выполнение работ по промывке и дезинфекции автотранспортных средств.

Обязанности перевозчика по договору перевозки груза:

- предоставить в сроки, установленные договором перевозки груза, автотранспортные средства, пригодные для перевозок соответствующего груза;
- в случае не предоставления перевозчиком автотранспортных средств, пригодных для перевозок соответствующего груза, или подачи автотранспортных средств в пункт погрузки с опозданием, грузоотправитель вправе отказаться от исполнения договора перевозки груза;
- осуществлять доставку грузов в сроки, установленные договором перевозки груза;
- при городских и пригородных перевозках - в течение десяти дней со дня приёма груза к перевозке;
- при перевозке в междугороднем сообщении - в течение тридцати дней со дня приёма груза к перевозке;
- в случае задержки доставки груза грузоотправитель обязан проинформировать об этом грузоотправителя и грузополучателя;
- если договором перевозки груза не установлено иное, грузоотправитель и грузополучатель вправе считать груз утраченным и потребовать возмещения ущерба за утраченный груз, если он не был выдан грузополучателю по его требованию;
- доставить и выдать груз грузополучателю по адресу, указанному грузоотправителем в накладной, грузополучатель обязан принять доставленный ему груз;
- порядок проверки веса груза, состояния груза, количества груза в пункте назначения должен соответствовать порядку проверки веса груза и количества груза в пункте приемки груза;
- если при проверке веса, состояния груза, количества груза, перевозимого в пункт назначения будут обнаружены повреждения груза, грузополучатель и перевозчик обязаны определить размер фактической недостачи, повреждения груза;
- в случае отказа грузополучателя принять груз по причинам, не зависящим от перевозчика, грузополучатель вправе доставить груз по указанному грузоотправителем новому адресу (переадресация груза), а при невозможности доставки груза по новому адресу вернуть груз грузоотправителю;

- расходы на перевозку груза при его возврате или переадресовке возмещаются за счет грузоотправителя.

Статья 35 Кодекса автомобильного транспорта об ответственности грузоотправителя и экспедитора.

В случае одностороннего отказа от исполнения договора экспедирования грузов, грузовладелец или экспедитор возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф, предусмотренный договором экспедирования грузов.

Экспедитор несет ответственность перед грузовладельцем в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачи груза получателю в следующих размерах:

- за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором к перевозке с объявлением ценности, в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;

- за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором к перевозке без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части.

Экспедитор возмещает убытки, причиненные грузовладельцу нарушением срока исполнения обязательств по договору экспедирования грузов, если указанным договором не предусмотрено иное, и экспедитор не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине грузовладельца.

Грузовладелец несет ответственность за несвоевременную уплату вознаграждения экспедитору и возмещение понесенных им в интересах грузовладельца расходов в виде уплаты неустойки в размере одной десятой процента от вознаграждения экспедитору и понесенных им в интересах грузовладельца расходов за каждый день просрочки, но не более чем в размере причитающегося экспедитору вознаграждения и понесенных им в интересах грузовладельца расходов.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором экспедирования грузов, экспедитор и грузовладелец несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются Гражданским Кодексом Республики Таджикистан и Кодексом автомобильного транспорта.

Гражданский кодекс Республики Таджикистан⁷⁵ - Перевозка грузов осуществляется на основании договора перевозки. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз на место назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки грузов

⁷⁵ http://ncz.tj/system/files/Legislation/802_ru_0.pdf

подтверждается составлением транспортного пакета, коносамента или иного документа, предусмотренного транспортными уставами и кодексами.

За перевозку грузов взимается плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательством. Работы и услуги, выполняемые по требованию грузовладельцев и не предусмотренные тарифами, оплачиваются по соглашению сторон. Перевозчик имеет право держать переданные ему для перевозки грузы в обеспечение причитающейся ему провозной платы и других платежей по перевозке, если иное не установлено законом. В случаях, когда в соответствии с законом или иными правовыми актами по размеру провозной платы за перевозку грузов установлены льготы или преференции, связанные с этим расходы возмещаются транспортной организацией из соответствующего бюджета. Перевозчик обязан предоставить грузоотправителю транспортное средство, пригодное для перевозки соответствующего груза, в срок, указанный в полученной заявке (распоряжении), договоре об организации перевозки или ином договоре. Отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза. Погрузка (разгрузка) грузов осуществляется транспортной организацией или отправителем (получателем) в порядке, предусмотренном договором, с соблюдением правил, установленных транспортными уставами, кодексами и изданными в соответствии с ними правилами. Погрузка (разгрузка) груза, осуществляемая силами и средствами отправителя (получателя) груза, должна производиться в сроки, предусмотренные договором, если такие сроки не установлены транспортными уставами и кодексами и изданными в соответствии с ними правилами. Перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в место назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков - в разумный срок. Соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

Перевозчик несет ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон за непредоставление транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором на перевозку груза, и за отказ использовать предоставленные транспортные средства либо по иным причинам. Перевозчик и отправитель груза освобождаются от ответственности в случае непредоставления или несвоевременной доставки транспортных средств, либо неиспользования транспортных средств, если это произошло вследствие:

- непреодолимой силы или иных явлений стихийного характера, а также военных действий;
- прекращения или ограничения перевозки грузов по определенным направлениям или по определенным направлениям, установленного в порядке, установленном транспортными уставами или кодексами;
- иных случаев, предусмотренных транспортными уставами и кодексами.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение принятого к перевозке груза, если он не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза

произошли не по его вине. В транспортных уставах и кодексах могут быть предусмотрены случаи, когда грузоотправитель обязан предоставить доказательство вины перевозчика в утрате, недостатке или повреждении груза. Ущерб, причиненный при перевозке грузов или багажа, возмещается перевозчиком в размере:

- в случае утраты или недостачи груза - в размере стоимости утраченного или недостающего груза;
- в случае повреждения груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости;
- в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности - в размере объявленной стоимости груза.

Стоимость груза определяется с учетом цены, указанной в цене продавца или предусмотренной в договоре, а при отсутствии цены, договор ее не определяет. Наряду с фактическим ущербом грузоотправителю (грузополучателю) транспортная организация возмещает также сумму фрахта, уплаченного за перевозку утраченного, недостающего, поврежденного груза, если этот платеж не включен в стоимость груза.

За утрату, порчу, повреждение, недостачу груза перевозчики при совершении прямого смешанного сообщения несут перед грузоотправителем (грузополучателем) солидарную ответственность. Ответственность за просрочку несет последний перевозчик, если не докажет, что просрочка произошла не по его вине.

До предъявления перевозчику претензии, вытекающей из перевозки груза, необходимо представить возражение в порядке, предусмотренном транспортными уставами или кодексами. Претензия к перевозчику может быть предъявлена грузоотправителем или грузополучателем в случае отказа перевозчика полностью или частично удовлетворить возражение либо при отсутствии ответа перевозчика в течение тридцати дней. **Срок исковой давности устанавливается сроком на один год в соответствии с требованиями, возникающими при перевозках, с момента его определения в соответствии с транспортными уставами или кодексами.**

Согласно **договору экспедирования грузов**, экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет заказчика (грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой груза и определенных договором экспедирования грузов. В договор экспедирования может быть включено обязательство экспедитора осуществить перевозку грузов и в направлении движения, выбранного экспедитором или заказчиком, обязательство экспедитора заключать договор (договоры) от имени заказчика или от своего имени; иные обязательства, связанные с перевозкой. В качестве дополнительных услуг договором экспедирования может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на отправителя (получателя), хранение

груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг, предусмотренных договором. Грузоотправитель (грузополучатель) несет ответственность за хранение грузов, их получение в месте назначения, а также за другие операции и услуги. Правила, применимые к экспедитору, применяются к случаям, когда обязательства экспедитора по договору выполняются перевозчиком. Условия исполнения договора транспортного экспедирования грузов определяются соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательством о транспортно-экспедиторской деятельности. Договор транспортного экспедирования должен быть заключен в письменной форме. Грузоотправитель (грузополучатель) должен уполномочить экспедитора, если это необходимо для выполнения его обязательств.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору экспедиции экспедитор несет ответственность в соответствии с применимыми правилами. Если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим выполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед отправителем (получателем) определяется теми же правилами, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

Заказчик обязан предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором. Экспедитор обязан сообщить заказчику об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполноты информации запросить у заказчика необходимые дополнительные данные. В случае непредоставления заказчиком необходимой информации, экспедитор вправе не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до предоставления такой информации. Заказчик несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с нарушением обязанности по предоставлению информации. Если из договора экспедирования грузов не вытекает обязанность экспедитора исполнять свои обязанности лично, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц. Возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности перед заказчиком за выполнение договора.

Заказчик или экспедитор вправе отказаться от исполнения договора экспедирования грузов в течение двух недель, предупредив об этом другую сторону. Сторона, заявившая отказ, возмещает другой стороне убытки, вызванные прекращением договора.

Международные автомобильные перевозки грузов осуществляются в соответствии с международно-правовыми актами, признанными Таджикистаном, а также законодательством Республики Таджикистан. Международные перевозки грузов осуществляются национальными юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями только при наличии у них соответствующих разрешений. Перевозка грузов иностранными перевозчиками регулируется двусторонними соглашениями о международных автомобильных перевозках.

Таможенный кодекс Республики Таджикистан ⁷⁶ определяет транспортные (перевозочные) документы, коносамент, или иные документы, подтверждающие наличие и содержание договора перевозки грузов и сопровождающие перевозку грузов и транспортные средства при международных перевозках.

ТУРЕЦКАЯ РЕСПУБЛИКА

Турция обладает большим потенциалом с точки зрения интермодальных перевозок благодаря своему привилегированному географическому положению среди стран Европы, Центральной Азии и Ближнего Востока. В рамках Рамочной программы ЕС по оказанию помощи на этапе до присоединения (были завершены этапы данной программы IPA I и IPA II, а IPA III был принят ЕС на период 2021-2027 годов)⁷⁷ Турция внедрила множество инновационных решений для расширения интермодальных возможностей путем объединения автомобильного, морского, железнодорожного транспорта и разработки новых Ro-Ro и Ro-La Линий внутри страны и между Турцией и различными европейскими/кавказскими и ближневосточными регионами. Строительство железной дороги Карс-Тбилиси-Баку, железнодорожный туннельный переход Мармарай (Стамбульский пролив), контейнерные порты Филис (Западное Черное море) и Кандарли (Северное Эгейское море) и третий мост через Стамбульский пролив - вот некоторые из амбициозных проектов, расширяющих деятельность интермодальных перевозок в Турции и через нее. Тем не менее, в настоящее время Турецкая Республика не имеет специального закона о мультимодальных/или комбинированных перевозках и не подписала соглашение ТРАСЕКА о развитии мультимодальных перевозок. Государственное регулирование грузовых перевозок различными видами транспорта осуществляется на основе отраслевых национальных кодексов и законов, международных конвенций и правил, договаривающейся стороной которых является Турция, а также руководствуется статьями соответствующих межправительственных соглашений.

Согласно турецкому законодательству, режим ответственности устанавливается как личный и неограниченный. Однако при определенных обстоятельствах законодательство предпочитает ограничивать ответственность, учитывая баланс интересов сторон. В этом отношении Турецкий Коммерческий кодекс (ТСС) ⁷⁸ принял ограниченную ответственность морского перевозчика при некоторых условиях, предусмотренных в ТСС, а именно в статьях 1178-11192. Кроме того, ТСС полностью освобождает перевозчика от ответственности за убытки или ущерб, возникшие в результате конкретных обстоятельств, предоставляя существенную выгоду морскому перевозчику. Следует отметить, что, хотя положения, касающиеся ответственности перевозчика в соответствии с ТСС, главным образом основаны на Гаагско-Висбийских Правилах, некоторые положения Гамбургских правил также отражены в ТСС.

⁷⁶ http://ncz.tj/system/files/Legislation/62_RU.pdf

⁷⁷ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_4730

⁷⁸ <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6102.pdf>

Ответственность Перевозчика - Основным принципом заключается в том, что перевозчик обязан проявлять должную осмотрительность при выполнении договора перевозки, которая не должна быть ниже уровня осмотрительности, который можно ожидать от любого осмотрительного перевозчика, особенно при погрузке, укладке, обрезке, транспортировке, хранении и разгрузке грузов. Однако стороны могут договориться в договоре о том, что погрузка, укладка и выгрузка грузов будут осуществляться грузоотправителем и грузополучателем (т.е. пункты FIO). Статья 1141 ТСС отражает статью 3/1 Гаагско-Висбийских правил: Перевозчик обязан до и в начале рейса проявлять должную осмотрительность для обеспечения мореходности судна и пригодности груза.

Статья 1178 ТСС устанавливает, что перевозчики несут ответственность за потерю или повреждение груза или задержку в доставке, вызванные обстоятельствами, которые произошли, когда груз находился на хранении у перевозчика. В соответствии со статьей 1191 ТСС все положения об ответственности перевозчика также применяются к фактическому перевозчику в отношении той части перевозки, которую он выполнил. Однако перевозчик несет ответственность за всю перевозку, независимо от того, была ли перевозка осуществлена полностью или частично фактическим перевозчиком. В связи с этим ТСС предусматривает, что перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный по вине или небрежности фактического перевозчика или его сотрудников. Этот период ответственности включает время, в течение которого перевозчик несет ответственность за груз в портах погрузки и разгрузки - период "от порта до порта".

Перевозчики не несут ответственности, если ущерб или убытки возникли из-за ошибки в техническом управлении судном или пожара на борту, при условии, что ущерб или убытки возникли не по вине перевозчика. Другими словами, в таких случаях перевозчик освобождается от ответственности, даже если убытки или ущерб были вызваны небрежностью или виной сотрудников перевозчика. Кроме того, перевозчик освобождается от ответственности, если убытки или ущерб возникли во время спасения или попытки спасти жизни или имущество на море.

Таким образом, ответственность перевозчика основана на вине. Однако вина перевозчика будет считаться доказанной, если истец докажет, что он понес убытки или ущерб, вызванные обстоятельствами, которые произошли, когда груз находился на хранении у перевозчика. На перевозчике лежит ответственность за то, чтобы доказать отсутствие вины или халатности.

Чтобы опровергнуть это предположение, перевозчик должен доказать, что ущерб не был причинен или причинен по его вине или небрежности, а также по вине или небрежности его служащих и агентов. Если перевозчик не опровергает это предположение, предполагается, что он виновен или проявил небрежность. С другой стороны, при определенных обстоятельствах, предусмотренных статьей 1182 УПК, презумпция виновности отменяется. Согласно статье 1182 Коммерческого кодекса, наличие следующих обстоятельств является основанием для доказательства *prima facie* отсутствия ответственности перевозчика:

1. Опасности и несчастные случаи, происходящие на море или в других водах, в которых может работать судно;

2. Военные действия, волнения и беспорядки, действия врагов народа, приказы властей или карантинные ограничения;
3. Изъятия по решению суда;
4. Забастовки, локауты или другие трудовые ограничения;
5. Действия или бездействие грузоотправителя или владельца груза и их агентов или представителей;
6. Потеря объема или веса как таковая или внутренний дефект продукта или естественный внешний вид или качество продукта;
7. Недостаточная упаковка; а также
8. Недостаточная маркировка

В связи с этим, если убытки, ущерб или задержка в доставке произошли по вышеуказанным причинам, будет считаться, что потеря, ущерб или задержка в доставке не были вызваны виной или небрежностью перевозчика или его служащих и агентов. В таких случаях истец должен доказать, что ущерб действительно был причинен по вине или небрежности перевозчика.

Общая сумма, подлежащая взысканию с перевозчика, рассчитывается на основе стоимости такого груза в месте и во время доставки. Стоимость грузов определяется в соответствии с биржевой ценой или, если такой цены нет, в соответствии с их рыночной ценой, или, если такой цены нет, в соответствии с обычной стоимостью грузов того же вида и качества.

Задержка в доставке возникает, когда груз не доставлен в место назначения, указанное в договоре перевозки, в течение любого явно оговоренного срока или, при отсутствии такого соглашения, в течение времени, которое разумно ожидалось бы от добросовестного перевозчика. В соответствии со статьей 1178/5 ТСС, груз считается утерянным, если он не доставлен в течение шестидесяти последовательных дней после истечения срока доставки.

Ограничение ответственности - Если стоимость груза не была заявлена грузоотправителем и включена в коносамент, ответственность перевозчика за убытки или ущерб грузу или задержку в доставке ограничивается 666,67 расчетных единиц (SDR) за упаковку или единицу, или 2 SDR за килограмм веса брутто товара, в зависимости от того, что больше. Когда грузы объединены в контейнере, поддоне или другой транспортной единице, упаковки, перечисленные в коносаменте, считаются упаковками/транспортными единицами. В противном случае грузы в контейнере или таких транспортных единицах считаются одной упаковкой/транспортной единицей. Если стоимость была заявлена и включена в коносамент, то перевозчик не имеет права ссылаться на ограничение и обязан возместить заявленную стоимость.

С другой стороны, в соответствии со статьей 1186/8 ТСС, пределы потери, повреждения, так и задержки в доставке, предусмотренные выше, могут быть увеличены по соглашению сторон в договоре перевозки. В этом случае величина, согласованная сторонами, будет считаться пределом ответственности.

Ответственность перевозчика за задержку в доставке ограничивается суммой, эквивалентной двум с половиной фрахтам, подлежащим оплате за задержанный груз; однако эта сумма не может превышать общую сумму фрахта, подлежащую оплате по договору перевозчика. Если груз поврежден или считается полностью утерянным из-за задержки в доставке,

ответственность перевозчика ограничивается суммой лимита, принятого за потерю или повреждение груза.

Уведомление об потере, повреждении и задержке - Уведомление о потере или повреждении с указанием общего характера такой потери или повреждения должно быть направлено перевозчику в письменной форме до или во время доставки (статья 1185 ТСС). Если потеря или повреждение не являются очевидными, уведомление должно быть направлено в течение трех дней с момента доставки. Нет необходимости в уведомлении, если состояние груза проверяется судом или компетентными органами. Без такого уведомления будут получены доказательства *prima facie* в отношении состояния груза, при условии, что он доставлен в состоянии, описанном в транспортном документе. В случае повреждения или потери груза будут представлены доказательства *prima facie*, которые предполагают, что причина повреждения или потери не связана с перевозчиком. Уведомление в письменной форме должно быть направлено перевозчику в течение 60 последовательных дней после доставки груза получателю, в противном случае перевозчик не может требовать возмещения убытков, возникших в результате задержки доставки.

Потеря права на ограничение ответственности - Умышленное неправомерное поведение и грубая небрежность перевозчика приводят к потере права на ограничение ответственности. В соответствии со статьей 1187/1 ТСС перевозчик не имеет права ссылаться на ограничение ответственности, при условии, что потеря, повреждение или задержка в доставке явились результатом действия или бездействия перевозчика, совершенных с намерением вызвать такую потерю, повреждение или задержку в доставке, или по неосторожности и с осознанием того, что скорее всего, это приведет к такой потере, повреждению или задержке в доставке. Тот же принцип применим и к служащим и агентам перевозчика.

Фактический перевозчик - В некоторых случаях перевозчик поручает выполнение всей или части перевозки третьей стороне. Эта третья сторона называется фактическим перевозчиком. Статья 1191/2 ТСС регулирует ответственность фактического перевозчика, которая заимствована из статьи 10/2 Гамбургских правил. Соответственно, положения, регулирующие ответственность перевозчика в соответствии с ТСС, также применяются к ответственности фактического перевозчика за выполненную им перевозку. С другой стороны, перевозчик остается ответственным за всю перевозку, даже если выполнение всей или части перевозки поручено фактическому перевозчику.

Срок для предъявления иска - Требования о выплате компенсации к перевозчику должны быть предъявлены в течение года. Этот период начинается с момента поставки груза или если груз не доставлен на дату, на которую груз должен был быть доставлен.

Рынок экспедирования грузов в Турции до 2019 года регулировался различными государственными учреждениями, и для различных видов транспорта требовалось несколько лицензий. Положение об экспедиторах, вступившее в силу 1 июля 2019 года, значительно прояснило и упростило сектор логистики⁷⁹.

⁷⁹ <https://www.utikad.org.tr/Detay/Duyurular/6240/new-regulation-governing-freight-forwarding-in-turkey>

С учетом указанных данных экспедиторы, которые собираются предоставлять свои услуги в области железнодорожного, автомобильного, морского и воздушного транспорта, должны получить Лицензию на разрешение Экспедиторов.

Новый законодательный акт вводит единую лицензию для экспедиторов, которые собираются вести бизнес любым из четырех различных видов транспорта или комбинированными перевозками, охватывающими перевозки от двери до двери. Согласно новому закону претендентами на получение разрешительной лицензии могут быть как частные, так и корпоративные компании, и представить следующие:

- Письмо - заявка,
- Сертификат коммерческого регистра, полученный от Торгово-промышленной палаты,
- Зарегистрированный адрес электронной почты для корпоративных компаний,
- Образцы бюллетеней коммерческого реестра компании,
- Капитал компании или оборотный капитал в размере не менее 300 000 TL,
- Адрес места работы головного офиса и/или филиалов,
- Банковская квитанция об оплате сертификационного сбора,
- Сертификат старшего менеджера как минимум для одного сотрудника и Сертификат менеджера среднего звена как минимум для двух сотрудников административного уровня.

Документы будут переданы в Министерство транспорта и инфраструктуры, в Главное управление опасных грузов и комбинированных перевозок или в Региональные управления транспорта. Уведомление будет отправлено компании-заявителю после того, как документы будут одобрены администрацией. После получения уведомления сертификационный сбор в размере 150 000 турецких лир будет зачислен на номер счета, указанный в уведомлении, в течение 10 дней. После того, как весь процесс будет завершен и одобрен администрацией, компания получит право на получение Лицензии на авторизацию экспедиторов. Лицензия действительна в течение 5 лет, и она будет продлена за 5% от текущего лицензионного сбора в год продления. Авиаперевозчики, в дополнение к этим требованиям, должны иметь Лицензию Уполномоченного агентства гражданской авиации от Генерального директората гражданской авиации.

Ответственность Экспедитора в рамках Концепции перевозки - Положения, касающиеся экспедитора, регулируются статьями 917 и 930 Коммерческого кодекса Турции под номером 6102 ("ТСС"). В соответствии со статьей 917 ТСС, в соответствии с договором экспедирования грузов, экспедитор обязуется перевезти груз за согласованную плату. Другая сторона договора, именуемая в ТСС "грузоотправителем", определяется как лицо, которое назначает экспедитора для перевозки груза и обязуется уплатить плату, оговоренную в договоре.

В соответствии с договором экспедирования грузов экспедитор обязуется обеспечить перевозку груза, но не перевозить его лично. Под выражением "перевезти груз" следует понимать организацию перевозки. В этом контексте экспедитор обязан определить виды транспорта и маршрут перевозки, назначить перевозчика или перевозчиков для выполнения фактической перевозки, заключить необходимые договоры перевозки, складирования и экспедирования груза, предоставить необходимую информацию и

инструкции перевозчику или перевозчикам, а также обеспечить права грузоотправителя в отношении компенсации.

Кроме того, выполнение таких функций, как страхование, упаковка, маркировка и таможенное оформление товаров, согласованных для перевозки, входит в сферу обязанностей экспедитора. В соответствии с договором экспедирования грузов, если не предусмотрено иное, экспедитор обязан заключить необходимые соглашения для выполнения этих работ.

В соответствии со статьей 918 ТСС экспедитор заключает необходимые соглашения от своего имени. В этом контексте считается, что между отправителем и экспедитором установлены отношения косвенного представительства. Если это разрешено отправителем, он заключает соответствующие соглашения от имени отправителя. В этом случае экспедитор будет непосредственно представлять грузоотправителя. Это важно с точки зрения того, кто будет считаться ответственным перед перевозчиком по договору перевозки и от имени кого (экспедитора или грузоотправителя) должен быть заключен договор перевозки между экспедитором и перевозчиком.

Экспедитор обязан защищать интересы отправителя и выполнять указания отправителя при выполнении своих обязанностей.

Осуществление перевозки груза Экспедитором - Экспедитор может взять на себя обязательство осуществить перевозку груза. Если он использует это право, экспедитор считается перевозчиком с точки зрения прав и обязанностей, вытекающих из перевозки. В этом случае, в дополнение к плате, которую необходимо запросить за свою деятельность, экспедитор может потребовать свою обычную плату за перевозку.

Аналогичным образом, если сумма, включая транспортные расходы, определяется как единовременная выплата, экспедитор приобретает права и обязанности перевозчика в отношении перевозки. Плата может быть определена отдельно в отношении пересылки, или она может быть определена как единовременная цена, включающая плату за перевозку.

Право экспедитора на удержание - В соответствии со статьей 923 ТСС экспедитор имеет право наложить арест на товар по всем видам дебиторской задолженности, вытекающей из договора экспедирования. Право на наложение залога может быть определено как вещное право, которое дает кредитору право воздерживаться от возврата имущества, принадлежащего должнику, и конвертировать дебиторскую задолженность в денежные средства для взыскания при наличии определенных условий.

Долги Грузоотправителя по Договору экспедирования грузов - По договору экспедирования грузов основной долг грузоотправителя заключается в уплате оговоренной в договоре платы. Экспедитор также имеет право взимать расходы. Расходы возникают в результате деятельности, осуществляемой экспедитором для перевозки грузов, указанных в договоре экспедирования, а также покрывают дополнительные расходы, такие как перевозка, склад и оформление грузов, а также расходы на страхование. Кроме того, отправитель обязан выполнить упаковку, маркировку груза, предоставить необходимые документы и предоставить экспедитору необходимую информацию, чтобы экспедитор мог выполнить свои функции, если потребуется. Еще

одной обязанностью грузоотправителя является возмещение экспедитору любых убытков, вызванных неисполнением договора.

Ответственность Экспедитора - Экспедитор несет ответственность за повреждение или потерю груза, находящегося в его распоряжении. Для того, чтобы экспедитор был привлечен к ответственности за эти убытки, событие, причинившее ущерб, должно произойти, пока имущество находится во владении экспедитора. Даже если повреждение произошло позже, если событие, вызвавшее повреждение, произошло, когда имущество находилось во владении экспедитора, экспедитор, опять же, несет ответственность за ущерб. Если повреждение или потеря груза происходят во время нахождения во владении перевозчика, экспедитор не несет ответственности. Экспедитор несет ответственность за убытки, не связанные с потерей или повреждением груза, находящегося в его распоряжении, только в том случае, если он нарушает одно из своих обязательств в соответствии со статьей 918. Если ущерб не может быть предотвращен, несмотря на должное внимание осмотрительного продавца, экспедитор освобождается от ответственности. Если ущерб вызван действиями отправителя или особым дефектом груза, принимается во внимание, в какой степени эти факты действительны при выполнении обязательства по возмещению ущерба и определении его объема.

УКРАИНА

В Украине вопрос мультимодальных перевозок грузов в полной мере урегулирован на законодательном уровне. Верховная Рада Украины приняла Закон "О мультимодальных перевозках" от 17 ноября 2021 года; Украина также подписала и ратифицировала соответствующее Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА.

На практике, если этап мультимодальной перевозки, на котором произошла потеря, повреждение или задержка, точно установлен, то меры ответственности для перевозчика применяются в соответствии с: Конвенцией об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция), Конвенцией о Договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ), Конвенцией о международных железнодорожных перевозках COTIF-CIM, Соглашением о международном грузовом сообщении (СМГС). Украина присоединилась ко всем вышеперечисленным международным конвенциям, включая поправки и протоколы к ним. Если этап мультимодальной перевозки не установлен, то применяются режимы ответственности, предусмотренные Законодательством Украины. Чтобы охватить все конкретные детали по этому вопросу, Министерство инфраструктуры Украины разрабатывает "Правила организации и осуществления мультимодальных перевозок грузов", чтобы принять их к концу 2022 года и утвердить Постановлением Кабинета Министров.⁸⁰

Следует отметить, что до принятия Закона о мультимодальных перевозках в Украине, как и в большинстве постсоветских государств, перевозка грузов различными видами

⁸⁰ <https://www.railinsider.com.ua/miu-planuye-rozrobyty-nastupnogo-roku-kilka-regulyatornyh-aktiv-shhodo-zaliznychnogo-transportu/>

транспорта по единому документу имела название "прямые смешанные/или комбинированные перевозки" и регулировалась конкретными правилами или межправительственными соглашениями относительно определенного вида транспорта или определенного маршрута. Например, в Украине были приняты и применены следующие законодательные акты, которые до сих пор не отменены и поэтому могут быть использованы при необходимости:

- Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), (действует с 01.11.1951, принято постановлением Кабинета Министров Украины от 03.04.1993 № 246, с комплексными изменениями и дополнениями на 01.07.2015, которые устанавливают единые правовые нормы договора о перевозке грузов в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении, и предусматривают взаимодействие перевозчиков (договорного и последующего) при передаче грузов, в т.ч. на водном участке пути);
- Правила перевозок грузов в вагонах в международном прямом железнодорожно-паромном сообщении между Украиной и Республикой Болгарией. (ПРАВИЛА МПЖС) (утверждены 20.11.1995);
- Правила перевозок грузов в вагонах в международном прямом железнодорожно-паромном сообщении через порты Ильичевск - Поти/Батуми между Украиной и Грузией (подписаны 17.04.1999, ратифицированы Украиной 16.03.2000, вступили в действие для Украины с 22.01.2002);
- Правила перевозки грузов в международном прямом грузовом железнодорожно-паромном сообщении между портами Украины и портами Турецкой Республики, имеющими железнодорожное сообщение, между Кабинетом Министров Украины и Правительством Турецкой Республики (ратифицированы Законом Украины от 09.10.2013 № 633-VII, Законом Турецкой Республики от 16.03.2017 № 6827);
- Правила по организации эксплуатации грузовых вагонов в международном грузовом железнодорожно-паромном сообщении между портами Украины и портами Турецкой Республики, имеющими железнодорожное сообщение, между Кабинетом Министров Украины и Правительством Турецкой Республики (утверждены постановлением КМУ от 17.07.2013 № 520, Турецкой Республики от 16.03.2017 № 6827);
- Договор о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (Договор о ПГВ), подписанный в Тегеране, 01.05.2008 вступил в действие с 01.01.2009 с изменениями и дополнениями);
- Правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (статьи 79-99 Устава железных дорог Украины) (утвержденный приказом Министерства транспорта Украины от 28.05.2002 № 334);
- Другими документами, регулирующими вопросы осуществления перевозок в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении.

Закон о Мультимодальных перевозках ⁸¹ - Закон определяет правовые и организационные принципы мультимодальных перевозок и направлен на создание условий для их развития и совершенствования, поощрение использования более

⁸¹ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>

экологически чистых видов транспорта в целях охраны окружающей среды, предотвращения изменения климата и чрезмерного энергопотребления. Закон предусматривает реализацию Директивы Совета 92/106/ЕЕС от 7 декабря 1992 года, устанавливающей общие правила для определенных видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами (в соответствии с Приложением XXXII к Главе 7 "Транспорт", Раздел V "Экономическое и отраслевое сотрудничество" Соглашения об ассоциации Украина-ЕС).

Закон определяет концепцию мультимодальной и комбинированной перевозки грузов, мультимодального терминала, документа мультимодальной перевозки, оператора и заказчика мультимодальных перевозок, определения договора мультимодальной перевозки, его базовые условия, права, обязанности его сторон, основные принципы государственного регулирования и государственной помощи. Закон закрепляет право участников мультимодальных перевозок осуществлять перевозку грузов на основе единого договора (договора мультимодальной перевозки) на всех этапах перевозки независимо от изменений видов транспорта и перевозить грузы по одному транспортному документу (мультимодальному транспортному документу). Закон предусматривает, что при предоставлении услуги мультимодальной перевозки ответственность оператора мультимодальной перевозки за груз перед заказчиком услуги охватывает период с момента принятия груза к мультимодальной перевозке и до момента доставки груза. Для получения компенсации за утерянный (поврежденный) груз заказчику не нужно устанавливать, на каком этапе транспортировки произошло повреждение или потеря груза или кто из перевозчиков не выполнил обязательство по своевременной доставке груза. Закон предусматривает установление максимального размера ответственности оператора мультимодальных перевозок в специальных правах заимствования в соответствии с действующей международной практикой.

Закон различает два вида мультимодальных перевозок: внутренние и международные. Международные мультимодальные перевозки определяются как мультимодальные перевозки с пересечением государственной границы Украины. Термин "Мультимодальная перевозка грузов" относится к перевозке грузов двумя или более видами транспорта на основании договора о мультимодальной перевозке, осуществляемого в соответствии с документом о мультимодальной перевозке. Договор о мультимодальной перевозке - это соглашение между оператором мультимодальной перевозки и заказчиком о предоставлении услуги мультимодальной перевозки. По договору мультимодальной перевозки одна сторона (оператор мультимодальной перевозки) обязуется за плату и за счет другой стороны (заказчика) предоставить услугу мультимодальной перевозки, в том числе с привлечением других участников, в установленный договором срок. Договор смешанной перевозки заключается в письменной форме. Основными условиями договора смешанной перевозки являются следующие:

- предмет договора;
- права и обязанности сторон;
- цена договора;
- срок действия договора;
- срок исполнения договора;
- сведения о сторонах договора;
- тип и наименование груза;

- виды транспорта, которые будут использоваться и маршрут мультимодальной перевозки с указанием мультимодальных терминалов, где осуществляется смена видов транспорта;
- пункты отправления и назначения груза;
- ответственность сторон за ненадлежащее исполнение сторонами условий соглашения;
- все условия, по которым, по просьбе хотя бы одной из сторон, должно быть достигнуто соглашение.

Мультимодальный транспортный документ представляет собой транспортный документ (транспортная накладная, коносамент и т.д.), подтверждающий заключение договора мультимодальной перевозки и принятие груза под ответственность оператора мультимодальной перевозки от заказчика, и который выдается оператором мультимодальной перевозки и по которому перевозится груз. Форма единого транспортного документа утверждается Кабинетом Министров Украины. Документ о смешанной перевозке должен содержать информацию о:

- операторе мультимодальных перевозок и заказчике услуг мультимодальных перевозок;
- наименовании, типе, количестве и весе брутто-груза;
- видах транспорта, подлежащего использованию, и маршруте мультимодальных перевозок с указанием мультимодальных терминалов, в которых происходит смена видов транспорта;
- пункты отправления и назначения груза;
- грузополучатель.

При осуществлении *международных мультимодальных грузоперевозок*, операторы мультимодальных перевозок, фактические перевозчики используют в качестве транспортного документа документы на грузы и перевозку, предусмотренные международными договорами Украины.

Согласно Закону, «*оператор мультимодальной перевозки*» определен в качестве экономического субъекта, который заключает договор мультимодальной перевозки, принимает груз под свою ответственность на время перевозки, оформляет документ о мультимодальной перевозке и осуществляет или обеспечивает транспортировку груза к месту назначения. Оператор мультимодальной перевозки имеет право:

- выбирать или изменять вид транспорта и маршрут мультимодальной перевозки, действуя в интересах заказчика, при условии внесения изменений в договор мультимодальной перевозки, с согласия сторон и разрешения таможенного органа, если осуществляемая перевозка является международной;
- осуществлять мультимодальные перевозки грузов по одному или нескольким документам мультимодальной перевозки грузов;
- отклоняться от инструкций заказчика в порядке, предусмотренном договором мультимодальных перевозок;
- не принимать на себя обязательства по договору мультимодальной перевозки до получения от заказчика транспортных документов, необходимых для контроля за соблюдением установленных запретов и/или ограничений на перемещение грузов

через таможенную границу Украины, а также информации о свойствах груза, условиях его перевозки, а также информации, предусмотренной договором мультимодальной перевозки;

- привлекать к оказанию услуг мультимодальных перевозок других участников мультимодальных перевозок грузов на условиях заключения с ними договоров, сохранять ответственность перед заказчиком за результаты их работы. При этом оператор мультимодальных перевозок действует перед другими участниками мультимодальных перевозок грузов, участвующими в предоставлении услуг мультимодальных перевозок в качестве заказчика.

Оператор мультимодальных перевозок обязан:

- предоставлять услуги мультимодальных перевозок, предусмотренные договором;
- компенсировать заказчику убытки;
- оформлять документ о мультимодальной перевозке грузов;
- в случае потери или выдачи без разрешения таможенного органа грузов, находящихся под таможенным контролем и перемещаемых транзитом, уплачивать таможенные пошлины, установленные законодательством за ввоз этих товаров. Нарушение перевозчиком сроков поставки товаров, установленных Таможенным кодексом Украины, при соблюдении всех других требований не создает обязанность оператора мультимодальных перевозок уплачивать таможенные пошлины;
- обеспечить соблюдение требований законодательства Украины по таможенным вопросам при осуществлении международных мультимодальных перевозок.

Законодательством и договором мультимодальных перевозок могут быть предусмотрены иные права и обязанности оператора мультимодальных перевозок.

Термин “заказчик услуги смешанной перевозки” используется Законом для обозначения физического или юридического лица, которое в соответствии с договором смешанной перевозки самостоятельно или через представителя, действующего от его имени, поручает оператору смешанной перевозки предоставить услугу смешанной перевозки. Заказчик услуги мультимодальной перевозки имеет прав:

- требовать от оператора мультимодальной перевозки и фактического перевозчика предоставления информации о ходе мультимодальной перевозки;
- определять маршрут мультимодальной перевозки и виды транспорта;
- изменять виды транспорта и маршрут мультимодальной перевозки при условии внесения изменений в договор мультимодальной перевозки;
- давать указания оператору мультимодальной перевозки, не противоречащие договору мультимодальной перевозки и документам, предоставленным оператору мультимодальной перевозки.

Заказчик услуги мультимодальной перевозки обязан:

- предоставить оператору мультимодальной перевозки полную, точную и достоверную информацию по наименованию, количеству, качеству и другим

характеристикам груза, его свойствам, условиям его хранения и перевозки, другую информацию, предусмотренную договором мультимодальной перевозки;

- предоставить оператору мультимодальной перевозки товарно-транспортные документы, необходимые для осуществления фитосанитарного контроля, ветеринарно-санитарного контроля, государственного контроля за соблюдением законодательства о пищевых продуктах, кормах, побочных продуктах животного происхождения, здоровье и благополучии животных.

В случае осуществления международной мультимодальной перевозки заказчик услуги мультимодальной перевозки обязан предоставить документы по грузу, необходимые для таможенного контроля. Законодательством и договором мультимодальной перевозки могут быть предусмотрены и другие права и обязанности заказчика.

“Фактический перевозчик” является юридическим или физическим лицом, которое на договорной основе берет на себя обязательства и ответственность за доставку в пункт назначения вверенного ему груза и доставку лицу, уполномоченному получать груз, указанный в документе о мультимодальном грузе или договоре перевозки. Фактический перевозчик имеет право:

- отказаться от приема груза к перевозке, если оператором мультимодальной перевозки не подготовлен груз или необходимые документы или не внесены без предварительного согласования с ним изменения в реквизиты таких документов;
- отказаться от перевозки груза, если оператор мультимодальной перевозки представляет к перевозкам груз, не оговоренный договором о перевозке, таре и/или упаковке груза, и не отвечает установленным законодательством требованиям и т.п.;
- получать возмещение от оператора мультимодальной перевозки, если транспортное средство было повреждено во время грузовых работ или при перевозке груза по вине оператора мультимодальной перевозки.

Фактический перевозчик обязан:

- доставить груз в пункт назначения в срок, предусмотренный договором перевозки груза, заключенным с оператором мультимодальной перевозки;
- обеспечить сохранность груза во время мультимодальной перевозки.

Права и обязанности фактического перевозчика, осуществляющего перевозки грузов и транспортных средств, находящихся под таможенным контролем, определяются Таможенным кодексом Украины. Законодательством и договором перевозки груза могут быть предусмотрены и другие права и обязанности фактического перевозчика.

Закон определяет “комбинированную перевозку грузов”, которая относится к мультимодальной перевозке грузов одной и той же транспортной единицей без перегрузки груза при смене вида транспорта, когда большая часть маршрута проходит морским, речным или железнодорожным транспортом, а участок маршрута автомобильным транспортом максимально короткий.

Законом предусмотрено, что в случае установления международным договором Украины, обязательный характер которого утвержден Верховной Радой Украины, иных правил, чем

те, которые предусмотрены настоящим Законом, применяются правила международного договора.

Закон определяет “комбинированные перевозки” как осуществление мультимодальных перевозок грузов, при которых грузовой автомобиль, прицеп, полуприцеп, с тягачом или без него, сменный кузов или контейнер, маркированные в соответствии с международными стандартами, используют дорогу на начальном или конечном участке пути, а на другом участке, железнодорожное, внутреннее водное или морское сообщение, если этот участок превышает 100 км по прямой, совершается начальный или конечный этап поездки автомобильным транспортом.

Начальный или конечный этап перевозки автомобильным транспортом определяется как:

- между пунктом погрузки товаров и ближайшей подходящей железнодорожной станцией погрузки для начального этапа, и между ближайшей подходящей железнодорожной станцией разгрузки и пунктом разгрузки грузов для конечного этапа, или
- в радиусе, не превышающем 150 км, по прямой от порта внутреннего водного транспорта или морского порта погрузки или разгрузки.

Данное описание соответствует описанию, принятому Директивой Совета ЕС 92/106/ЕЕС от 7 декабря 1992 года об установлении общих правил для определенных видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами.

Во время международных мультимодальных перевозок, когда грузы ввозятся на таможенную территорию Украины железнодорожным транспортом в автомобильном транспорте, в пунктах пропуска (контрольных пунктах) железнодорожного сообщения пограничный контроль и официальный контроль товаров осуществляются таможенными органами путем предварительного документального контроля. Такой контроль может осуществляться совместно с пограничными и таможенными органами соседних государств. Единый сбор⁸² за официальные контрольные мероприятия (в том числе в форме предварительного документального контроля) взимается в соответствии с **Законом Украины "О едином сборе, взимаемом в пунктах пропуска (пунктах пропуска) через государственную границу Украины"**⁸³ (Таблица 7).

⁸² Для автотранспортных средств и контейнеров, пересекающих государственную границу Украины без груза, установленная Законом ставка единого сбора за контроль устанавливается в размере 20 процентов от ставки, указанной в Таблице 1 для соответствующего автотранспортного средства и контейнера. При этом плата за проезд по дорогам Украины (за каждый километр пути), в том числе за превышение установленных габаритов общей массы, осевых нагрузок и (или) габаритных параметров, возмещается в полном объеме. В случае пересечения государственной границы Украины железнодорожными вагонами без груза единый сбор не взимается. Единый сбор с транспортных средств не взимается в случае транзита товаров, которые не подлежат перемещению через таможенную границу Украины и перегружены на другое транспортное средство в зоне таможенного контроля пункта пропуска, который является одновременно пунктом въезда и выезда этих товаров. Единый сбор за контроль, установленный настоящим Законом, не взимается в случае перегрузки в пункте пропуска через государственную границу Украины грузов с водного и воздушного транспорта и с трубопроводного транспорта на другие виды транспорта (автомобильный, железнодорожный). С перевозчиков-нерезидентов, деятельность которых осуществляется на основании международных соглашений Украины, обязательный характер которых утвержден Верховной Радой Украины, взимается единый сбор в соответствии с этими соглашениями.

⁸³ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1212-14#Text>

Тип транспорта	Вместимость или общий вес транспортного средства с грузом	Ставка единого сбора за единицу транспортного средства в евро	
		За контроль	За проезд автомобильным транспортом
1. Автобусы	От 10 до 30 мест включительно	4	0,04
	Более чем 30 мест	10	0,04
2. Грузовые автомобили с/или без прицепов и тягачей/или без полуприцепов	До 20 тонн включительно	10	0,04
	Более чем 20-40 тонн включительно	20	0,04
3. Большегрузные транспортные средства	Более чем 40-44 тонн включительно	20	0,2
	Более чем 44-52 тонн включительно	20	0,4
	Более чем 52-60 тонн включительно	20	0,54
	Более чем 60 тонн включительно (За каждые следующие 10 тонн)	20	1,56
4. Большегрузные транспортные средства с избыточной нагрузкой на ось грузового автомобиля	До 5% включительно	-	0,1
	Более чем 5-10% включительно	-	0,2
	Более чем 10-20% включительно	-	0,54
	Более чем 20% за каждые последующие 5%	-	0,30
5. Крупногабаритные транспортные средства с превышением уставовленных параметров длины, ширины, высоты	За каждый параметр	-	0,06
6. Железнодорожные вагоны, контейнеры		4	-

Таблица 7. Единый сбор за контроль грузов, осуществляемый таможенными органами

Мультимодальные перевозки грузов могут осуществляться по единому (сквозному) тарифу. Единый (сквозной) тариф рассчитывается оператором мультимодальной перевозки. Основными составляющими единого (сквозного) тарифа являются:

стоимость страхования ответственности оператора мультимодальных перевозок, стоимость перевозки грузов видами транспорта, участвующими в мультимодальных перевозках, стоимость основных и сопутствующих услуг, предоставляемых в терминалах во время погрузки, разгрузки и замены транспорта, прибыль оператора мультимодальных перевозок, стоимость услуг фактических перевозчиков и третьих лиц, участвующих в предоставлении услуг мультимодальных перевозок.

Оплата работ и услуг, связанных с мультимодальными перевозками, на которые не распространяется государственное регулирование тарифов, производится по свободным ценам, определяемым соглашением сторон способом, не противоречащим законодательству о защите экономической конкуренции.

Оператор мультимодальных перевозок несет ответственность за действия и бездействие фактического перевозчика, владельцев мультимодальных терминалов или коммерческих субъектов, во владении и законном пользовании которых находятся мультимодальные терминалы, и третьих лиц, участвующих в предоставлении услуг мультимодальных перевозок, а также за собственные действия, с момента принятия груза под ответственность за время перевозки до момента доставки груза получателю груза.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору мультимодальной перевозки и настоящему Закону оператор и заказчик услуги мультимодальной перевозки несут ответственность в соответствии с Гражданским кодексом Украины, Таможенным кодексом Украины, другими законами и договором мультимодальной перевозки.

Уведомление оператора мультимодальной перевозки о потере или повреждении груза осуществляется в соответствии с процедурой, предусмотренной Правилами организации и осуществления мультимодальных перевозок грузов (должны быть утверждены до конца 2022 года). Во время международных мультимодальных перевозок ответственность оператора мультимодальных перевозок определяется соглашением о мультимодальных перевозках, Таможенным кодексом Украины и международными договорами Украины.

Предел ответственности оператора смешанной перевозки не может превышать предел ответственности фактического перевозчика перед оператором смешанной перевозки, за исключением случаев, когда предел ответственности оператора смешанной перевозки по условиям договора смешанной перевозки определяется заявленной стоимостью груза. Если стоимость груза была заявлена заказчиком и включена в договор мультимодальной перевозки или заявленная стоимость груза превышает предел ответственности, определенный в соответствии с настоящим Законом, предел ответственности оператора мультимодальной перевозки определяется договором мультимодальной перевозки.

В соответствии со статьей 919 **Гражданского Кодекса Украины**⁸⁴, груз, не доставленный грузополучателю по его требованию в течение тридцати дней после истечения срока его доставки, если более длительный срок не установлен договором, транспортными

⁸⁴ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>

кодексами (уставами), считается утерянным. Грузополучатель обязан принять груз, прибывший после истечения вышеуказанных сроков, и вернуть сумму, уплаченную ему перевозчиком за утрату груза, если иное не предусмотрено договором, транспортными кодексами (уставами). Перевозчик за непредоставление транспортного средства для перевозки груза и отправитель за непредоставление груза или неиспользование предоставленного транспортного средства по другим причинам несут ответственность по договору, если иное не предусмотрено транспортными кодексами (уставами) (статья 921). Перевозчик несет ответственность за сохранность груза с момента принятия к перевозке и доставки получателю, если он не докажет, что потеря, недостача или повреждение груза произошли из-за обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранить, которые не зависели от него. Перевозчик несет ответственность за потерю, недостачу или повреждение принятого к перевозке груза в размере фактического ущерба, если он не докажет, что это произошло не по его вине. Претензия к перевозчику может быть предъявлена грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию или неполучение ответа от перевозчика в течение одного месяца. **Срок исковой давности составляет с момента, определенного в соответствии с транспортными кодексами (уставами), которые применяются к требованиям, вытекающим из договора перевозки грузов.**

Закон Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности"⁸⁵ – законодательство Украины отличает экспедитора от мультимодального оператора. Экспедитор – коммерческий субъект, который от имени заказчика и за его счет выполняет или организует выполнение транспортно-экспедиторских услуг, указанных в договоре экспедирования грузов. Транспортно-экспедиторская услуга относится к работе, которая непосредственно связана с организацией и обеспечением перевозки экспортных, импортных, транзитных или других грузов по договору экспедирования грузов. По договору экспедирования грузов одна сторона (экспедитор) обязуется за плату и за счет другой стороны (клиента) выполнить или организовать выполнение указанных в договоре услуг, связанных с перевозкой грузов. Договор экспедирования груза заключается в письменной форме. Гонорар экспедитора - это денежные средства, уплаченные клиентом экспедитора за надлежащее выполнение договора экспедирования грузов. Плата экспедитора не включает расходы экспедитора на оплату услуг (работ) других лиц, участвующих в исполнении договора экспедирования, на оплату сборов (обязательных платежей), уплаченных при исполнении договора экспедирования. Доказательством расходов экспедитора являются документы (счета-фактуры, коносаменты и т.д.), выданные коммерческими субъектами, участвующими в выполнении договора об экспедировании грузов, или органами власти. Перевозка грузов сопровождается товарно-транспортными документами, составленными на языке международного общения, в зависимости от выбранного вида транспорта, или на государственном языке, если товары перевозятся в Украине.

Таковыми документами могут быть:

⁸⁵ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>

- авианакладная;
- международная автомобильная накладная (CMR);
- коносамент;
- накладная ЦИМ (CIM);
- грузовой манифест;
- другие документы, предусмотренные законодательством Украины.

Факт предоставления услуг экспедитора во время перевозки подтверждается единым транспортным документом или комплектом документов (железнодорожные, автомобильные, авианакладные, коносаменты и т.д.), в которых отражен маршрут следования груза от пункта отправления до пункта назначения.

Вышеупомянутый Закон Украины содержит статьи, которые подробно охватывают права и обязанности экспедиторов и клиентов, пределы их ответственности, а также вопросы страхования и разрешения споров.

Закон Украины "О транзите грузов" ⁸⁶ - Мультимодальная перевозка транзитных грузов осуществляется в соответствии с настоящим законом Украины. В смешанном сообщении транзит товаров может быть связан с их перегрузкой с одного вида транспорта на другой, обработкой, сортировкой, упаковкой, измерением, накоплением, формированием или разделением партий транзитных грузов, временным хранением и т.д. Такие операции осуществляются в зонах таможенного контроля исключительно по выбору грузовладельца/или уполномоченного им лица. Транзит товаров сопровождается накладной, составленной на языке международного общения. В зависимости от выбранного вида транспорта, такой накладной может быть:

- авианакладная,
- международная накладная автодорожного сообщения (CMR),
- накладная SMGS,
- накладная ЦИМ (CIM),
- накладная CIM/SMGS,
- коносамент.

Дополнительно к транзиту товаров может прилагаться (при наличии) счет-фактура или другой документ, указывающий стоимость товара, упаковочный лист (спецификация), накладная (Грузовой манифест), книжка МДП, книжка АТА.

РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН

Узбекистан не является договаривающейся стороной Соглашения о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА, тем не менее, национальное законодательство достаточно подробно регулирует данную сферу перевозок, которые, по сути, являются

⁸⁶ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14>

мультимодальными по своему определению, закрепленному в статье 4 национального Закона о транспорте:⁸⁷

"... смешанная перевозка – перевозка пассажиров, багажа, грузо-багажа, грузов, почтовых и курьерских отправок разными видами транспорта по единому перевозочному документу, оформленному на весь путь следования."

Настоящий **Закон о транспорте Республики Узбекистан**, принятый Законодательной палатой 3 марта и одобренный Сенатом 29 мая 2021 года, является основным нормативным актом по перевозкам различными видами транспорта по стране и транзитом.

В нем оператор мультимодальных перевозок определяется как юридическое лицо, которое организует перевозку и берет на себя ответственность за всех перевозчиков и третьих лиц, привлеченных им для перевозки. Автомобильный, железнодорожный, воздушный и водный транспорт организуют мультимодальную транспортную систему посредством их скоординированного взаимодействия с соблюдением требований транспортной логистики и использованием транспортной инфраструктуры. Заказчик, оператор мультимодальных перевозок и перевозчики являются участниками мультимодальных перевозок. Согласно Закону, клиент - это физическое или юридическое лицо (пассажир, грузоотправитель, грузополучатель, фрахтователь), пользующееся транспортными услугами на основании договора с перевозчиком или оператором мультимодальных перевозок.

Единая товарно-транспортная накладная - это единый для всех участников смешанной перевозки перевозочный документ, который предназначен для списания товарно-материальных ценностей, учета на пути их перемещения, оприходования, ведения складских операций и бухгалтерского учета, а также для расчетов за перевозку груза и учета выполненных работ. При организации мультимодальных перевозок транспортная логистика должна обеспечивать наличие единого оператора процесса перевозки и единого транспортного документа, применение сквозного транспортного тарифа и последовательно централизованную схему взаимодействия всех участников мультимодальных перевозок, а также единую ответственность за процесс перевозки. Сквозной транспортный тариф на мультимодальные перевозки формируется из количества платежей за транспортные услуги каждым из видов транспорта на дату заключения соглашений о мультимодальных перевозках по тарифам, действующим для каждого вида транспорта.

Соглашение о смешанной перевозке заключается между оператором смешанной перевозки и заказчиком и должно содержать:

- права и обязанности заказчика и оператора мультимодальных перевозок;
- ответственность заказчика и оператора мультимодальной перевозки;
- порядок заполнения единой накладной;
- сроки и условия поставки;

⁸⁷ <https://lex.uz/docs/5563048>

- пункты назначения;
- объемы и размеры багажа, грузового багажа, грузов, почтовых и курьерских отправок;
- стоимость и порядок оплаты.

Оператор мультимодальной перевозки имеет право:

- отказаться от мультимодальной перевозки грузов, которые по своим свойствам, весовым и габаритным параметрам не соответствуют данным о грузах, указанных в договоре мультимодальных перевозок;
- отказаться от мультимодальной перевозки и вернуть груз грузоотправителю, предварительно уведомив его об этом в письменной или электронной форме в случае, когда нет возможности доставить груз вследствие ситуаций непреодолимой силы в пункт назначения, указанный клиентом в договоре мультимодальных перевозок. При этом дополнительные расходы оператора мультимодальных перевозок оплачиваются грузоотправителем (грузополучателем), если иное не предусмотрено договором мультимодальных перевозок;
- требовать от клиента надлежащего исполнения обязательств по договору мультимодальных перевозок.

Оператор мультимодальных перевозок обязан:

- организовать перевозку грузов с использованием различных видов транспорта из пункта отправления в пункт назначения в соответствии с договором мультимодальных перевозок;
- принять грузы в установленные договором мультимодальных перевозок сроки;
- обеспечить мониторинг за движением грузов на каждом этапе перевозки;
- обеспечить сохранность на всем пути следования, доставку в установленные договором мультимодальных перевозок сроки и выдачу грузов уполномоченному на их получение лицу (грузополучателю).

Заказчик имеет право:

- получить информацию о маршруте следования, составе и видах транспорта;
- требовать от оператора мультимодальных перевозок надлежащего исполнения обязательств по договору мультимодальных перевозок;
- требовать возмещения ущерба, причиненного при мультимодальной перевозке, при предъявлении письменных документальных доказательств.

Заказчик обязан:

- оплатить оператору мультимодальных перевозок все причитающиеся выплаты, оговоренные в договоре мультимодальных перевозок;
- предоставить груз оператору мультимодальных перевозок согласно сроку, указанному в договоре мультимодальных перевозок.
- Заказчик может нести и иные обязанности в соответствии с законодательством и договором мультимодальных перевозок.

Договор взаимодействия при мультимодальных перевозках заключается между оператором мультимодальных перевозок и перевозчиками различных видов транспорта, участвующими в этих перевозках, и должен содержать:

- права и обязанности оператора мультимодальных перевозок и перевозчика;
- ответственность оператора мультимодальных перевозок и перевозчика;
- стоимость услуг каждого перевозчика и порядок их оплаты;
- порядок взаимодействия перевозчиков и перегрузки груза с одного вида транспортного средства на другой;
- порядок заполнения единого перевозочного документа (единой накладной);
- сроки и условия перевозки.

Транспортные организации, операторы мультимодальных перевозок, перевозчики обязаны обеспечивать сохранность грузов с момента их принятия к перевозке до момента их выдачи получателю, если иное не предусмотрено договором. Соглашения перевозчика, а в случае мультимодальной перевозки - оператора мультимодальной перевозки грузовладельцев об ограничении или устранении установленной законом ответственности признаются недействительными. Перевозчик, а в случае мультимодальных перевозок - оператор мультимодальных перевозок, обеспечивает сохранность грузов с момента их принятия к перевозке до момента их выдачи получателю или другому уполномоченному лицу.

Перевозчик, а в случае мультимодальной перевозки - оператор мультимодальной перевозки несет ответственность за потерю, недостачу или повреждение (порчу) груза, принятого к перевозке, если не докажет, что их потеря, недостача или повреждение (порча) произошли без его вины. Ущерб, причиненный при перевозке груза, возмещается в следующих случаях:

- потеря или недостача - в размере стоимости утраченного или недостающего груза;
- повреждение (порча) груза - в размере, на который уменьшилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного (испорченного) груза - в размере их стоимости;
- потеря груза, сданного для перевозки с декларированием его стоимости, - в размере заявленной стоимости груза.

Если в результате повреждения (порчи), за которое несет ответственность перевозчик, а в случае мультимодальной перевозки - оператор мультимодальной перевозки и перевозчик, участвующий в мультимодальной перевозке, качество груза изменилось настолько, что его нельзя использовать по прямому назначению, получатель груза имеет право отказаться от них и потребовать возмещения убытков.

В случаях потери или недостачи груза транспортная организация и перевозчик, а в случае мультимодальных перевозок - оператор мультимодальных перевозок, рассматривают претензии грузоотправителей, грузополучателей или уполномоченных ими лиц, которые имеют право подать жалобу или претензию, в соответствии с законодательством и международными договорами Республики Узбекистан. Законодательством могут быть предусмотрены и другие виды ответственности перевозчика, а в случае мультимодальной перевозки - оператора мультимодальной перевозки.

Главы 39 и 40 Гражданского кодекса Республики Узбекистан⁸⁸ регулируют перевозки и экспедирование грузов соответственно. Глава 24 затрагивает ответственность и нарушение обязательств.

Таким образом, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства было вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым соответствующий перевозчик несет ответственность перед экспедитором. Клиент обязан предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, условиях его перевозки, а также другую информацию, необходимую экспедитору для выполнения обязательств, предусмотренных договором экспедирования. Если экспедитор не обязан лично выполнять свои обязательства по договору экспедирования, экспедитор имеет право привлекать других лиц к выполнению своих обязанностей. *Возложение исполнения обязательства на третью сторону не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора экспедирования груза.* Клиент или экспедитор имеет право отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, уведомив об этом другую сторону за 10 дней. В случае одностороннего отказа от исполнения договора транспортного экспедирования сторона, заявившая об отказе, возмещает другой стороне убытки, причиненные расторжением договора.

В соответствии со статьей 713 Гражданского кодекса взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов различными видами транспорта по единому транспортному документу (прямые смешанные перевозки), а также порядок управления этими перевозками определяются соглашениями с соответствующими организациями, заключенными в соответствии с законодательством о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.

В статье 721 Гражданского кодекса указано, что перевозчик несет ответственность за потерю, недостачу или повреждение (порчу) принятого к перевозке груза, если не докажет, что потеря, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли не по его вине. Ущерб, причиненный во время перевозки груза или багажа, возмещается перевозчиком следующим образом:

- в случае потери или недостачи груза или багажа — в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;
- в случае повреждения (порчи) груза или багажа — в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного (испорченного) груза или багажа в размере его стоимости;
- в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности — в размере объявленной стоимости груза или багажа

Транспортная организация наряду с возмещением реального ущерба возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку потерянного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если эта плата не входит в цену груза. Отправитель вправе требовать с перевозчика возмещения и других убытков, причиненных потерей, недостачей или повреждением (порчей) грузов. За потерю,

⁸⁸ <https://www.lex.uz/acts/180550#187607>

недостачу, повреждение (порчу) груза перевозчики в прямом смешанном сообщении отвечают перед грузоотправителем (грузополучателем) солидарно. Ответственность за просрочку несет последний перевозчик, если не докажет, что просрочка произошла не по вине перевозчиков.

Условия перевозки груза отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон за перевозку определяются соглашением сторон, если иное не установлено Гражданским кодексом, транспортными уставами и кодексами, другими законами и правилами, подготовленными в соответствии с ними. Перед подачей претензии к перевозчику, возникающей в связи с перевозкой груза, в обязательном порядке необходимо предъявить претензию к перевозчику. Претензия к перевозчику может быть предъявлена отправителем или получателем груза *в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить жалобу или неполучения ответа от перевозчика в течение тридцати дней.* Срок исковой давности по претензиям, возникающим в связи с перевозкой грузов, устанавливается в один год с момента, определенного в соответствии со статьей 154 Гражданского кодекса. Согласно статье 154, течение срока исковой давности начинается со дня, когда лицо узнало или должно было узнать о нарушении его права. Для обязательств с определенным сроком исполнения срок исковой давности начинается в конце периода исполнения. Для обязательств, срок исполнения которых не определен или определяется моментом предъявления требования, срок исковой давности начинается с момента, когда кредитор имеет право предъявить требование об исполнении обязательства, и если должнику предоставлен льготный период для исполнения такого требования, исчисление срока исковой давности начинается в конце указанного периода. Для регрессных обязательств срок исковой давности начинается с момента исполнения основного обязательства.

Перевозка грузов, а также услуги, связанные с перевозкой, осуществляются по бесплатным и регулируемым тарифам. В целях реализации социальной политики или регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере транспорта **государство устанавливает максимальные тарифы на определенные виды транспортных услуг. Убытки транспортных организаций в результате установления государством максимальной ставки тарифов и предоставления льгот пассажирам и отдельным категориям граждан возмещаются в соответствии с законом за счет государственного бюджета Республики Узбекистан** (см. Обзор ТРАСЕКА принимаемых мер по стимулированию мультимодальных перевозок между Азией и Европой, 2022 год). За перевозку груза, оказание транспортно-экспедиторских услуг взимается плата, размер которой устанавливается соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом. Условия перевозки грузов, оказания транспортно-экспедиторских услуг и ответственность сторон за перевозку и транспортно-экспедиторские операции определяются нормативными правовыми актами, а также договорами на перевозку и экспедирование грузов.

Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан № 348 “О совершенствовании регулирования транспортно-экспедиторской деятельности в Республике Узбекистан” от 9 сентября 2000 года утвержден Регламент о транспортно-экспедиторских предприятиях и порядке оказания транспортно-экспедиторских

услуг.⁸⁹ – мультимодальная перевозка грузов определяется как перевозка грузов двумя или более видами транспорта на основе договора о транспортно-экспедиторских услугах от места прибытия груза под юрисдикцией транспортно-экспедиторской компании до места назначения.

Согласно Регламенту экспедитор является стороной договора экспедирования груза - юридическое лицо, занимающееся организацией перемещения товаров, выполняя при этом широкий и разнообразный спектр работ по перевозке грузов железнодорожным, водным, автомобильным, воздушным транспортом, а также страхованию грузов, рисков и транспортных средств, кредитованию, складированию, хранению, обработке грузов и документов, декларированию и таможенным процедурам и другим услугам, предусмотренным договором транспортно-экспедиторских услуг, а также – обеспечению контроля за осуществлением этих перевозок и защите интересов клиента перед транспортными компаниями. Транспортно-экспедиторские услуги представляют собой комплекс посреднических и вспомогательных технологических услуг, предоставление которых берет на себя экспедитор в соответствии с договором. Транспортно-экспедиторское обслуживание - это вид транспортного обслуживания, связанный с организацией процесса отправки и получения груза, а также выполнением других видов работ, связанных с перевозкой грузов в соответствии с договором транспортного экспедирования.

Согласно Регламенту перевозчик является стороной договора перевозки, которая обязуется доставить вверенный ей груз в пункт назначения и выдать его получателю или передать другой транспортной организации. *Транспортный документ* - это выданный перевозчиком или транспортно-экспедиторской компанией документ, удостоверяющий договор перевозки или оказание транспортно-экспедиторских услуг, принятие перевозчиком или транспортно-экспедиторской компанией груза в свое ведение. *Экспедиторское поручение* - это документ, выдаваемый заказчиком экспедитору для организации транспортного процесса и транспортно-экспедиторского обслуживания товаров. Отношения между экспедитором и заказчиком определяются *договором экспедирования грузов*. Договор экспедирования грузов должен быть составлен в письменной форме и содержать конкретный перечень транспортно-экспедиторских услуг, связанных с организацией процесса перевозки различными видами транспорта, в том числе смешанными, как во внутреннем, так и в международном сообщении, наименования и адреса сторон, наименование товара(ов) происхождения и назначения и другие условия. *После того, как груз был принят на хранение транспортно-экспедиторской компанией, она обязана выдать транспортный документ (коносамент) на перевозку, накладные расходы, связанные с оказанием транспортно-экспедиторских услуг.*

Заключение договора на перевозку товаров, облагаемых акцизным налогом, ввоз и вывоз которых осуществляется по специальным разрешениям и квотам, а также опасных грузов и отходов допускается только при наличии соответствующих разрешений. Экспедитор в соответствии с договором, заключенным с заказчиком, перевозчиком и другими лицами,

⁸⁹ <https://lex.uz/docs/362437>

участвующими в транспортном процессе, осуществляет транспортно-экспедиционные услуги.

Экспедитор несет ответственность за:

- выполнение условий договора транспортно-экспедиторских услуг в случаях, когда были допущены нарушения, компенсирует убытки, а также выплачивает неустойку, если иное не предусмотрено договором транспортно-экспедиторских услуг или законодательными актами;
- выполнение условий договора о транспортно-экспедиторских услугах третьей стороной, участвующей в выполнении договора. Экспедитор несет ответственность за ущерб, причиненный третьими лицами. После возмещения ущерба экспедитор может предъявить претензии к этой третьей стороне в порядке регресса;
- сохранность груза, соблюдение согласованных сроков доставки. В случае невыполнения условий договора экспедитор возмещает, соответственно, транспортные расходы, таможенные пошлины и расходы, связанные с транспортировкой утраченного груза, или убытки, связанные с уменьшением стоимости и повреждением груза, исходя из его стоимости, заявленной в счете-фактуре.

Правила перевозки грузов автомобильным транспортом в Республике Узбекистан утверждены Постановлением Кабинета Министров № 213 от 1 августа 2014 года.⁹⁰. Касательно перевозок различными видами транспорта, согласно статье 2: "...отношения, возникающие при перевозке грузов автомобильным транспортом в сотрудничестве с железнодорожным, морским, речным, воздушным и другими видами транспорта, и порядок организации таких перевозок регулируются соглашениями между перевозчиками."

Перевозчик обязан доставить груз в сроки, предусмотренные договором перевозки. Срок доставки груза может быть увеличен на время действия форс-мажорных обстоятельств или по взаимному согласию сторон. В накладной делается отметка о задержке доставки товара с указанием причин и времени задержки. Если заказчик не удовлетворен транспортным средством, предоставленным перевозчиком, он имеет право отказаться от него, составив и передав перевозчику соответствующий акт.

За перевозку груза взимается плата, установленная договором перевозки, если иное не предусмотрено законом. Отправитель (экспедитор) должен указать в накладной массу груза и метод ее определения, если масса была определена путем косвенного взвешивания. При перевозке грузов в крытом транспортном средстве или в отдельных секциях, контейнерах или цистернах, опломбированных отправителем (экспедитором), масса груза определяется отправителем (экспедитором). Заказчик имеет право считать груз утерянным и требовать компенсации за потерю груза, если этот груз не был выдан грузополучателю по его требованию:

⁹⁰ <https://www.lex.uz/acts/2441652>

- при перевозке в городском и пригородном сообщении - в течение 10 дней с момента принятия груза к перевозке;
- при перевозке междугородними поездами - в течение 30 дней, по истечении срока доставки;
- * *для перевозки непрямыми смешанными перевозками - по истечении четырех месяцев с даты принятия груза к перевозке.*

Основанием для предъявления претензий за простой транспортного средства являются отметки в накладной или накладной о времени прибытия и отправления транспортного средства. *Отправитель несет ответственность перед перевозчиком, получателем и другими лицами, участвующими в процессе перевозки, за все убытки, которые могут возникнуть из-за неправильности, неточности или неполноты информации, указанной им в товаросопроводительных документах. До подачи претензии к перевозчику, вытекающей из договора перевозки грузов, в обязательном порядке необходимо предъявить ему претензию.* Претензии о возмещении ущерба в связи с потерей, повреждением, недостачей или повреждением груза должны подаваться по каждой отправке отдельно. Для однородных товаров одного отправителя в адрес одного получателя разрешается предъявлять одну претензию на группу отправок. Претензии к перевозчику могут быть предъявлены клиентом после истечения сроков доставки, указанных в договоре перевозки. В случае задержки срока доставки перевозчик обязан сообщить об этом получателю.

Претензии должны сопровождаться необходимыми документами (накладной, квитанцией о получении товара и расчетом ущерба). *Жалоба, поданная перевозчику без необходимых документов, возвращается заявителю в течение десяти дней с даты получения* вместе с представленными документами и инструкциями о причинах возврата. В этом случае срок, установленный для подачи жалобы, не прерывается.

Днем подачи жалобы клиентом считается день, когда жалоба отправляется в почтовое отделение или непосредственно перевозчику под расписку. Перевозчик обязан уведомить клиента о результатах рассмотрения жалобы в течение тридцати дней. Если перевозчик отклоняет жалобу, он должен указать причины отклонения претензии. Претензия к перевозчику может быть предъявлена грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить жалобу или неполучения ответа от перевозчика в течение тридцати дней.

Таможенный Кодекс Республики Узбекистан⁹¹ устанавливает перечень документов и информации, которые необходимо предоставить при экспорте грузов и (или) транспортных средств, в зависимости от вида транспорта и типа груза.

При ввозе грузов и (или) транспортных средств на таможенную территорию перевозчик должен представить таможенному органу:

1) при международной перевозке автотранспортным средством:

а) документы, относящиеся к автотранспортному средству:

⁹¹ <https://lex.uz/docs/2876352>

- свидетельство о регистрации автотранспортного средства в соответствии с Конвенцией о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.);
- разрешение уполномоченного органа для въезда, выезда и транзитного проезда иностранных автотранспортных средств по территории Республики Узбекистан в случаях, предусмотренных международными договорами Республики Узбекистан;
- свидетельство о допуске автотранспортного средства к международной перевозке грузов под таможенными пломбами и печатями в соответствии с требованиями Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Женева, 14 ноября 1975 г.), в случае перевозки грузов с применением книжек международных дорожных перевозок (далее — МДП);
- свидетельство о допуске автотранспортного средства к перевозке скоропортящихся продуктов, в случае перевозки скоропортящихся грузов;
- свидетельство о допуске автотранспортного средства к перевозке опасных грузов, в случае перевозки опасных грузов;

b) документы, относящиеся к грузу:

- транспортная накладная в соответствии с требованиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (Женева, 19 мая 1956 г.);
- книжка МДП в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Женева, 14 ноября 1975 г.), в случае перевозки грузов с применением книжек МДП;
- коммерческие документы;
- документы, определенные актами Всемирного почтового союза, для сопровождения международных почтовых отправлений;

c) сведения, которые должны содержаться в документах, предусмотренных подпунктами «а» и «б» настоящего пункта:

- наименование и почтовый адрес перевозчика;
- место (страна) принятия товара для перевозки и место (страна), предназначенное для доставки;
- наименование страны отправления и страны назначения товаров;
- наименование и почтовый адрес отправителя и получателя товаров;
- наименование и коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации на уровне не менее шести знаков, за исключением международных почтовых и курьерских отправлений;
- вес брутто груза (в килограммах) и фактурная стоимость груза по каждому указанному коду товара;
- количество грузовых мест;
- идентификационные номера контейнеров;

2) при международной перевозке водным транспортом:

a) документы:

- общая декларация;
- декларация на грузы;
- декларация о судовых припасах;

- декларация о личных вещах экипажа судна;
- список экипажа
- список пассажиров;
- транспортные документы;
- коммерческие документы;
- документы, определенные актами Всемирного почтового союза, для сопровождения международных почтовых отправлений;

b) сведения, которые должны содержаться в документах, предусмотренных подпунктом «а» настоящего пункта:

- регистрационный номер судна и его национальная принадлежность;
- наименование судна;
- фамилия капитана;
- фамилия и адрес судового агента;
- количество пассажиров на судне, их фамилии, имена, гражданство (подданство), дата и место рождения, порт посадки и высадки;
- количество и состав членов экипажа;
- наименование порта отправления и порта захода судна;
- наименование и коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации на уровне не менее шести знаков, за исключением международных почтовых и курьерских отправлений;
- вес брутто товаров (в килограммах) и фактурная стоимость товаров по каждому указанному коду товара;
- количество грузовых мест;
- наименование порта погрузки и порта выгрузки товаров;
- номера коносаментов или иных документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской (речной) перевозки на товары, подлежащие выгрузке в этом порту;
- наименование портов выгрузки остающихся на борту товаров;
- наименование судовых припасов, имеющих на судне, с указанием их количества;
- описание размещения товаров на судне;

3) при международной перевозке воздушным транспортом:

a) документы в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.):

- генеральная декларация;
- грузовая ведомость;
- грузовая авианакладная;
- коммерческие документы, прилагаемые к авианакладной. При перевозке товара партиями указанные документы представляются к первой партии товара;
- документы, определенные актами Всемирного почтового союза, для сопровождения международных почтовых отправлений;

b) сведения, которые должны содержаться в документах, предусмотренных подпунктом «а» настоящего пункта:

- указание знаков национальной принадлежности и регистрационных знаков воздушного судна;
- номер рейса, указание маршрута полета, пункта вылета, пункта назначения воздушного судна;
- наименование эксплуатанта воздушного судна;
- количество членов экипажа;
- наименование и коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации на уровне не менее шести знаков, за исключением международных почтовых и курьерских отправок;
- номер грузовой авианакладной, количество мест по авианакладной и в партии груза;
- наименование пунктов отправления и назначения груза;
- количество бортовых припасов, загружаемых на борт вылетающего судна (количество единиц и наименование каждого товара);
- наличие на борту воздушного судна международных почтовых и курьерских отправок;
- вес брутто грузов (в килограммах) и фактурная стоимость грузов по каждому указанному коду продукта;

4) при международной перевозке железнодорожным транспортом:

а) документы в соответствии с Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (1 ноября 1951 г.):

- транспортные документы;
- передаточная ведомость на железнодорожный подвижной состав;
- документы, определенные актами Всемирного почтового союза, для сопровождения международных почтовых отправок;

б) сведения, которые должны содержаться в документах, предусмотренных подпунктом «а» настоящего пункта:

- наименование и почтовый адрес отправителя товара;
- наименование и почтовый адрес получателя товара;
- наименование станции отправления и станции назначения товара;
- наименование и коды грузов в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации на уровне не менее шести знаков, за исключением международных почтовых и курьерских отправок;
- вес брутто грузов (в килограммах) и фактурная стоимость товаров по каждому указанному коду товара;
- количество грузовых мест;
- идентификационные номера контейнеров.

При вывозе грузов и (или) транспортных средств с таможенной территории перевозчик обязан представить таможенному органу таможенную декларацию либо иной документ, допускающий их вывоз с таможенной территории, а также документы и сведения, указанные выше, в зависимости от вида транспорта, на котором осуществляется перевозка грузов

Закон Республики Узбекистан об автомобильном транспорте⁹² и Устав железной дороги Республики Узбекистан, а также **Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан⁹³** содержат правила и особенности осуществления той части перевозок, которая осуществляется автомобильным или железнодорожным транспортом соответственно.

Перевозка непрямыми смешанными перевозками осуществляется в соответствии с единым транспортным документом, составленным для всего маршрута. *Грузы, перевозимые навалом, а также скоропортящиеся и опасные грузы не принимаются к перевозке в смешанном сообщении. Перевозка грузов в прямом смешанном грузовом сообщении осуществляется через:*

- железнодорожные станции, открытые для соответствующих операций в грузовых перевозках, перечень которых устанавливается железной дорогой;
- речные порты, аэропорты и автовокзалы в соответствии с перечнем, установленным соответствующими транспортными департаментами.

Любые предварительные соглашения железной дороги с грузоотправителями и грузополучателями с целью изменения или устранения ответственности, возложенной на железную дорогу, грузоотправителей и грузополучателей, считаются недействительными, и любые пометки об этом в накладной, не предусмотренные Уставом железных дорог или Правилами автомобильных перевозок грузов, не являются юридически обязательными.

За неподачу железной дорогой вагонов и контейнеров для выполнения плана перевозок и за неиспользование грузоотправителем поданных вагонов и контейнеров или отказ от предусмотренных планом вагонов и контейнеров уплачивается штраф в следующих размерах:

- по грузам, перевозки которых планируются в тоннах и вагонах — в размере 0,1 минимальной заработной платы за каждую не погруженную тонну груза;
- по грузам, перевозки которых планируются только в вагонах — в размере 5 минимальных заработных плат за каждый не погруженный вагон;

по грузам, перевозимым в контейнерах:

- в размере 0,5 минимальной заработной платы — за каждый не погруженный 3- — 5-тонный контейнер;
- в размере 2 минимальных заработных плат — за каждый не погруженный 10-, 20-футовый контейнер;
- в размере 4 минимальных заработных плат — за каждый не погруженный 30-, 40-футовый и более крупнотоннажный контейнер.

За невыполнение грузоотправителем плана по железным дорогам назначения (в международном железнодорожном сообщении) уплачивается штраф в следующих размерах:

⁹² <https://www.lex.uz/acts/12785>

⁹³ <https://lex.uz/acts/1403624>

- по грузам, перевозки которых планируются в тоннах и вагонах, — в размере 0,05 минимальной заработной платы с каждой не погруженной тонны груза;
- по грузам, перевозки которых планируются только в вагонах — в размере 2 минимальных заработных плат за каждый не погруженный вагон;

по грузам, перевозимым в контейнерах:

- в размере 0,2 минимальной заработной платы — за каждый 3- — 5-тонный контейнер;
- в однократном размере минимальной заработной платы — за каждый 10-, 20-футовый контейнер;
- в двукратном размере минимальной заработной платы — за каждый 30-, 40-футовый и более крупнотоннажный контейнер.

За необеспечение погрузки маршрута с виновной стороны взыскивается в пользу другой стороны штраф в 8-кратном размере минимальной заработной платы за каждый незагруженный маршрут, кроме штрафа за невыполнение плана перевозок.

Железная дорога возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, в следующих размерах:

- за утрату или недостачу груза — в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза;
- за утрату груза, сданного к перевозке с объявленной ценностью — в размере объявленной ценности, а в случае, если железная дорога докажет, что объявленная ценность превышает действительную стоимость — в размере действительной стоимости;
- за порчу и повреждение груза — в размере той суммы, на которую понизилась его стоимость.

Наряду с возмещением ущерба в случае потери или недостачи перевозимого груза железная дорога возвращает взысканную за этот груз провозную плату, если она не входит в цену утраченного или недостающего груза. Железная дорога *выплачивает получателю штраф за задержку в доставке груза, если только она не докажет, что задержка произошла не по ее вине. Штраф за задержку доставки груза оплачивается в размере 6% от стоимости перевозки за каждый день задержки, рассчитывая менее суток за полную стоимость перевозки, но не более 30% от ее стоимости.* В таком же размере с железной дороги взимается штраф за задержку доставки порожних вагонов, принадлежащих организациям и частным лицам или арендованных ими. Железная дорога освобождается от уплаты штрафа за задержку, если она произошла в результате форс-мажорных обстоятельств, не зависящих от железной дороги (военные действия, блокада, эпидемии, землетрясения, наводнения и т.д.). Грузоотправитель или грузополучатель имеет право считать груз утерянным и требовать компенсации за потерю груза, если этот груз не был выдан грузополучателю по его требованию в течение 30 дней после истечения срока доставки. Однако, если груз прибыл после истечения вышеуказанного срока, грузополучатель обязан принять груз и вернуть сумму, уплаченную ему железной дорогой за утрату груза.

За задержку свыше установленных сроков вагонов, поданных под погрузку, выгрузку или перегрузку средствами грузоотправителя, грузополучателя (простой вагонов), с грузоотправителя или с грузополучателя взыскивается штраф.

При простое обыкновенных вагонов (крытых вагонов, полувагонов, платформ) штраф взыскивается в следующих размерах:

- в размере 0,05 минимальной заработной платы за вагон в час — при простое от 1 до 6 часов;
- в размере 0,1 минимальной заработной платы за вагон в час — при простое от 7 до 12 часов;
- в размере 0,15 минимальной заработной платы за вагон в час — при простое от 13 до 18 часов;
- в размере 0,25 минимальной заработной платы за вагон в час — при простое свыше 18 часов.

Простой до 15 минут в расчет не принимается, простой 15 минут и более принимается за полный час. При простое цистерн, цементовозов, транспортеров, бункерных полувагонов и других специальных вагонов (кроме рефрижераторных) размер штрафа увеличивается в 2 раза, при простое рефрижераторных вагонов — в 3 раза. При простое на путях железной дороги вагонов, принадлежащих организациям и физическим лицам или арендованных ими, штраф за простой взыскивается в размере 50 процентов. За задержку контейнеров сверх установленных норм организации — грузоотправители и грузополучатели уплачивают штраф в размере:

- в размере 0,015 минимальной заработной платы в час за каждый 3- — 5-тонный контейнер;
- в размере 0,05 минимальной заработной платы в час за каждый 10-, 20-футовый контейнер;
- в размере 0,1 минимальной заработной платы в час за каждый 30-, 40-футовый и более крупнотоннажный контейнер.

Штраф за задержку контейнеров взыскивается независимо от штрафа за невыполнение плана перевозок грузов в контейнерах. Претензии, возникающие в связи с перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении, должны быть предъявлены:

- железной дороге, если конечным пунктом перевозки является железнодорожная станция;
- в соответствующую компанию другого вида транспорта - в других случаях.

Жалоба на утрату, недостачу или повреждение груза, помимо документов, подтверждающих право на подачу жалобы, должна сопровождаться документом, удостоверяющим количество и стоимость отправленного груза. *Претензии к железной дороге могут быть поданы в течение 6 месяцев, а требования об уплате штрафов - в течение 45 дней.*

Железная дорога обязана рассмотреть заявленную претензию и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее в следующие сроки со дня получения претензии:

- в течение 3 месяцев — по претензиям, возникшим из перевозок в железнодорожном сообщении;
- в течение 45 дней — по претензиям об уплате штрафов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Мультимодальные перевозки занимают центральное место в международной торговле и коммерции и при этом требуют специального режима регулирования, определяющего обязательства и обеспечивающего надежность перевозки груза несколькими видами транспорта. Многочисленные проблемы возникают при установлении меры ответственности каждого из участников смешанной перевозки за сохранность груза, поскольку большинство таких перевозок являются международными, то актуальным является также вопрос применяемой юрисдикции.

На европейском, впрочем, как и на международном, уровне было предпринято много попыток для решения этих вопросов, а именно – разработка единого документа мультимодальной перевозки и определение единого режима ответственности – однако, до сих пор одного общепризнанного права международного уровня не существует.

Четкой определенности следует придерживаться также в определениях, поскольку зачастую под мультимодальной перевозкой понимают и комбинированную, и интермодальную перевозку, свободно взаимозаменяя эти понятия, однако на практике эти виды перевозок имеют разную природу и их терминологию следует разграничивать

Обзор законодательства стран ТРАСЕКА показывает, что только в Казахстане и Украине имеются на законодательном уровне специальные нормы о мультимодальных перевозках. В остальных странах, за исключением Исламской Республики Иран, где доступная информация на английском языке очень ограничена, законодательство либо адаптировано к стандартам ЕС (например, Болгария и Румыния) либо урегулировано в большей или меньшей степени законодательными рамками о прямых смешанных перевозках. Кроме того, все страны ТРАСЕКА принимают участие в ФИАТА либо путем членства национальных ассоциаций, либо через индивидуальное членство частных структур, работающих в стране. Это означает, что в случае необходимости мультимодальных перевозок они осуществляются экспедиторскими компаниями с применением международных стандартов ответственности.

Многочисленные попытки международных организаций создать единый документ, покрывающий всю протяженность мультимодальной перевозки и при этом обеспечивающий применение единого режима ответственности, - не увенчались успехом из-за большого количества участников мультимодальной перевозки, которые выполняют разные функции, имеют разные права, обязанности и соответственно желают нести разные уровни финансовой ответственности. Поэтому на сегодня сложилась практика применения расширенных унимодальных конвенций «дорога +» (ЦМР), «море +» (ЮНСИТРАЛ), «авиа +» (Монреальская конвенция), «ж/д +» (ЦИМ, ЦИМ/СМГС), а также правил ЮНКТАД/МТП, Гамбургских Правил, Гаагско-Висбийских Правил, Роттердамских Правил и т.д.

Таким образом, в настоящее время участники мультимодальных перевозок, а также различные причастные международные структуры держат фокус своего внимания на региональной кооперации и активном внедрении IT-технологий, электронном обмене данными, что позволяет облегчить документооборот, сократить время перевозки и обеспечить большую сохранность грузов в пути.