

УДК 656.13.078.12

**Адясова Мария Максимовна**, студент,  
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, adyasovamasha@yandex.ru

**Денисяко Ольга Павловна**, ст. преподаватель,  
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, td@madi.ru

**Льянова Анжелика Юрьевна**, студент,  
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, angelikalyanova@gmail.com

**Дубовиков Илья Иванович**, студент,  
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, ilya\_dubovikov@mail.ru

## **ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ ПРИМЕНЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ, РЕГУЛИРУЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы, возникающие при организации международных смешанных перевозок. Авторы рассматривают основные аспекты применения регулирующих данный вид перевозок документов и проблемы их использования.

**Ключевые слова:** накладная на международную автомобильную перевозку грузов, смешанные перевозки грузов, транспортные документы, аккредитивная форма расчета.

**Adyasova Maria M.**, student,  
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, adyasovamasha@yandex.ru

**Denisyako Olga P.**, senior lecturer,  
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, td@madi.ru

**Lianova Anzhelika Y.**, student,  
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, angelikalyanova@gmail.com

**Dubovikov Ilya I.**, student,  
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, ilya\_dubovikov@mail.ru

## **THE MAIN FEATURES OF USING DOCUMENTS FOR REGULATING INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORTATIONS**

**Abstract.** The article deals with the issues arising during the organization of international multimodal transportations. Authors consider main aspects, features and problems of using regulatory documents for different stages of transportations.

**Key words:** consignment note for international road cargo carriage, mixed cargo transportation, transport documents, letter of credit.

### **Введение**

На современном этапе развития системы регулирования международных перевозок различными видами транспорта наблюдаются проблемы в части развития законодательной базы. Отсутствие нормативно-правовых актов, регулирующих международные перевозки различными видами транспорта как единый, целостный процесс подтверждается отсутствием информации, характеризующей правила организации смешанных перевозок.

Следует понимать, что перевозка груза в смешанном сообщении от отправителя к получателю происходит как минимум двумя различными видами транспорта. Стоит также отметить, что на протяжении всего маршрута ответственность несет только один перевозчик, перевозка оплачивается по единой сквозной тарифной ставке и осуществляется по единому транспортному документу, подтверждающему заключение договора перевозки.

### **Основная часть**

При изучении источников по регулированию смешанных перевозок на территории Российской Федерации была получена информация, из которой следует, что порядок организации смешанных перевозок в законодательстве Российской Федерации упоминается в Гражданском кодексе РФ, ст. 788:

– взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках».

В действующем Гражданском кодексе упоминается закон «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», который до сих пор не принят, а существует только в виде проекта. Из-за отсутствия федерального закона, контролирующего деятельность в сфере смешанных перевозок, возникают проблемы при их выполнении. Смешанную перевозку выполняют по меньшей мере два перевозчика различными видами транспорта, однако в этой связи возникает множество вопросов, в том числе, кто будет ответственен за всю перевозку? Какой документ будет считаться «единым транспортным документом»? Кто имеет право выдавать такой документ?

В зарубежной литературе при обозначении перевозок, выполняемых двумя и более видами транспорта, существует несколько названий таких перевозок, в том числе: «комбинированные» (combined), «интермодальные» (intermodal) или «мультимодальные» (multimodal). Примем все эти понятия полными синонимами понятия «смешанная перевозка». А компанию, оказывающую этот вид услуг, назовем ОСП (Оператором смешанных перевозок / Multimodaltransportoperator).

Для более правильного представления правовых основ деятельности ОСП заметим, что также не существует единых международных норм. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года так и не была введена в действие. Существуют Правила ЮНКТАД / МТП для смешанных перевозок, но они служат только рекомендацией и применяются по усмотрению сторон. Поэтому ОСП и экспедиторы в своей деятельности подчиняются нормам национального права. В России – это Федеральный закон от 30 июня 2003 года «О транспортно-экспедиционной деятельности» №87-ФЗ. Пункт 4 статьи 4 этого закона обязывает экспедитора выдавать клиенту экспедиторский документ. Форма этого документа определена Правилами транспортно-экспедиционной деятельности.

Основной проблемой является то, что если в контракте предусмотрен расчет с использованием аккредитива, то экспедиторскую расписку не примут банки, так как этот документ не описан в унифицированных обычаях и правилах для документарных аккредитивов (УОП).

Складывается ситуация, в которой при международных расчетах этот документ оказывается совершенно бесполезным. В свою очередь иностранные клиенты фирмы-экспедитора не примут экспедиторскую расписку, так как документ, оформленный полностью на русском языке, да еще и в своеобразной форме, будет для них непонятен.

В последние 15–20 лет появилась тенденция, когда линейные морские перевозчики помимо транспортировки от порта до порта стали брать на себя обязательства и по наземной доставке грузов в порт отправления и / или от порта назначения. В связи с этим морские перевозчики стали применять сквозные или мультимодальные коносаменты / *BillofLadingforOceanTransportorMultimodalTransport*.

Если местом окончательной доставки груза по имеющемуся коносаменту является какой-нибудь удаленный от моря город, то перевозка и сам коносамент являются мультимодальными.

Вместе со сквозными коносаменами морских перевозчиков всё большее распространение получают экспедиторские документы для смешанных перевозок, или документы ОСП. Самыми распространёнными экспедиторскими документами являются – ФИАТА и коносаменты Операторов флота, не владеющих тоннажем (NVOCC – *Non-vesselOperatorCommonCarrier*). Строго говоря, экспедиторские документы на смешанную перевозку появились раньше, чем морские перевозчики начали выдавать на неё свои сквозные документы. Таким образом, настоятельная потребность участников внешнеторгового рынка в документах на сквозную перевозку повлекла за собой активизацию применения документов ОСП.

За основу для документов смешанной перевозки были взяты морские транспортные документы – коносаменты, исходя из чего они носят аналогичные названия:

- коносамент ФИАТА / FIATA'sB/L;
- мультимодальный коносамент морского перевозчика / multimodalB/L;
- коносамент Оператора флота / NVOCCcombinedB/L.

Заключение договора смешанной перевозки с применением коносамента выполняется в виде акцепта оферты, при этом оферентом выступает ОСП, в качестве оферты чаще всего выступает draft (проект) коносамента, составленный ОСП на основании сведений, поданных отправителем. Коносамент на смешанную перевозку выпускается, подписывается в одностороннем порядке и выдаётся грузоотправителю перевозчиком, ОСП или их агентами. Такой порядок сложился в процессе делового оборота. Важно отметить, что при этом всю ответственность за неточности и допущенные ошибки несет грузоотправитель.

При выдаче груза по коносаментам, оформленным по «приказу поименованной стороны» в так называемой «ордерной» форме, ситуация в корне меняется. Зачастую у сотрудников банков и участников ВЭД возникает ошибочное представление о сути и смысле такой процедуры. Две разные и самостоятельные функции заложены в коносамент его одинаковым оформлением, что вызывает сложности понимания.

Право распоряжения грузом и интерес к приобретению коносамента как ценной бумаги, как известно, вещи совершенно разные. Право распоряжения грузом, или грузораспорядительная функция коносамента, является частью взаимоотношений сторон договора перевозки, другими словами – это право уполномоченной стороны на передачу перевозчику безотзывных инструкций по выдаче груза. Такое право носит название «ордерование» получателя, оно осуществляется путем выдачи ордерного

письма (ордера) перевозчику о передаче груза конкретному получателю со стороны лица, обладающего соответствующими правами на такие действия.

### **Заключение**

Таким образом, рассмотрены некоторые аспекты применения коносаментов на смешанные перевозки в регулярной практике, как компаний-участников ВЭД, так и банков. Руководствуясь вышеизложенным, разъяснены особенности при использовании коносамента на смешанные перевозки. Коносамент является инструментом, существенно упрощающим документооборот, а также позволяет минимизировать риски всех сторон, вовлеченных во внешнеторговый процесс: продавцов – от возможной неоплаты товара, покупателей – от оплаты неотгруженного товара, банков – от перевода средств против ненадлежащего документарного обеспечения.

### **Список литературы**

1. Голубчик, А.М. Организация документарного обеспечения международных перевозок грузов и таможенного контроля: учеб. пособие / А.М. Голубчик, Д.Б. Ефименко, С.А. Филатов; под ред. Д.Б. Ефименко. – М.: МАДИ, 2017. – 156 с.
2. Гражданский кодекс РФ, 2017. – Режим доступа: [GKodeksRF.ru](http://GKodeksRF.ru)

### **References**

1. Golubchik A.M., Efimenko D.B., Filatov S.A. *Organizatsiya dokumentarnogo obespecheniya mezhdunarodnykh perevozkov gruzov i tamozhennogo kontrolya* (Organization of documentary support of international cargo transportation and customs control), Moscow, MADI, 2017, 156 p.
2. URL: [GKodeksRF.ru](http://GKodeksRF.ru)