
АЗАМАТТЫҚ ҚҰҚЫҚ ЖӘНЕ АЗАМАТТЫҚ ПРОЦЕСС ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО И ГРАЖДАНСКИЙ ПРОЦЕСС CIVIL LAW AND CIVIL PROCEDURE

УДК 347.463 (574+477)

Е.Н.Клюева¹, Г.А.Ильсова²

¹Киевская государственная академия водного транспорта, Украина;

²Карагандинский государственный университет им. Е.А.Букетова
(E-mail: G.Iliaso@mail.ru)

Правовое регулирование договора прямой смешанной перевозки грузов по законодательствам Республики Казахстан и Украины: сравнительно-правовой анализ

В статье авторами дан сравнительный анализ законодательств Казахстана и Украины в области правового регулирования перевозок несколькими видами транспорта. Детально рассмотрены взгляды ученых и экспертов относительно основных определений, которые раскрываются в тексте. В заключение авторами внесены предложения по поводу усовершенствования законодательств обеих стран в области смешанных (мультимодальных) перевозок.

Ключевые слова: смешанная перевозка, мультимодальная перевозка, интермодальная перевозка, Республика Казахстан, Украина, транспортное законодательство, оператор смешанной перевозки.

Целью государственной транспортной политики Республики Казахстан является ускорение интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала страны. Для этого сначала необходимы адаптация к международным стандартам, развитие и совершенствование международных коридоров, которые проходят через территорию Казахстана, активное развитие транзитных возможностей, что рассмотрено в Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан [1].

В настоящее время Украина демонстрирует первые признаки выхода из кризисного состояния основных отраслей реального сектора экономики, что дает основания надеяться на дальнейшие положительные результаты развития экономики в целом и, в частности, ее дорожно-транспортной инфраструктуры. Задачу ускорения экономического развития Украины можно выполнить только путем эффективного использования транспортной инфраструктуры и ее динамичного развития, особенно в условиях реализации потенциала членства нашей страны в ВТО, принятие Правительством Украины финансовых обязательств перед Международным валютным фондом, Всемирным банком, Европейским банком реконструкции и развития, и подготовки Соглашения о свободной торговле с Европейской ассоциацией свободной торговли. В связи с этим в последнее время широкое распространение получили транспортные перевозки, сочетающие в себе несколько видов транспорта. На рынке транспортных услуг получили развитие такие технологии доставки грузов, как контейнерные, интермодальные, мультимодальные и бимодальные.

Развитие перевозок несколькими видами транспорта, мультимодальных (комбинированных) перевозок, на сегодня является приоритетным и перспективным направлением развития транспортной системы Украины, поскольку позволяет значительно увеличить объемы перевозок по ее территории с участием национальных транспортных компаний, способствуя повышению конкурентоспособности страны на мировом рынке транспортных услуг. Увеличение количества мультимодальных перевозок

способствует развитию сети транспортных коридоров, которые проходят по территории Украины, а также интеграции транспортной инфраструктуры Украины в мировую транспортную систему [24].

По гражданскому кодексу Республики Казахстан такая перевозка определяется термином «прямое смешанное сообщение» (ст. 694).

В мировой практике перевозки грузов смешанной перевозкой признается перевозка несколькими видами транспорта путем составления единого транспортного документа под ответственностью одного лица.

Юристы-практики отмечают, что такое лицо называется оператором мультимодальной перевозки, поскольку такого рода перевозки называются еще мультимодальными. Вообще терминология, которой пользуются в сфере транспортной деятельности, довольно запутанная и нуждается в стандартизации [2].

Используемые в международной перевозке грузов термины «смешанная», «интермодальная» (США), «мультимодальная» (Великобритания), «комбинированная» (Германия, Франция) перевозка — практически синонимы [3; 18]. За рубежом они получили наименование «комбинированных» (от англ. глагола *to combin* — смешивать) или «мультимодальных» (от словосочетания «*multi-modal*»; «много» — *multi*; *modal* — вид, форма) в отличие от перевозок, выполняемых одним видом транспорта — «*singlemodal*», «*unimodal*» — «перевозки в прямом (железнодорожном, водном и т.п.) сообщении» [4; 13].

На конференции ООН по торговле и развитию UNCTAD (ЮНКТАД) по мультимодальным перевозкам 1996 г. были выработаны понятия для каждого из видов таких перевозок. К ним в первую очередь относятся:

- 1) интермодальные перевозки (Intermodal Transport);
- 2) мультимодальные перевозки (Multimodal Transport);
- 3) сегментарные перевозки (Segmented Transport);
- 4) комбинированные перевозки (Combined Transport) [5].

Интермодальные перевозки — это родовое понятие для всех перечисленных выше видов перевозок. Они определяются как перевозки груза несколькими видами транспорта, где один из перевозчиков обязуется организовать всю перевозку груза (от двери до двери) из одного пункта отправления или порта через один или несколько пунктов в конечный пункт назначения. В зависимости от того, как распределена ответственность между включенными в такую перевозку перевозчиками, выдаются различные транспортные документы.

Мультимодальные перевозки — это перевозки, в которых перевозчик, организующий всю перевозку груза (от двери до двери), принимает на себя ответственность за всю перевозку груза в целом. В этом случае он может выдавать отправителю документ на мультимодальную перевозку, который покрывает весь путь следования груза.

Сегментарные перевозки — это перевозки, в которых перевозчик, организующий всю перевозку груза (от двери до двери), принимает на себя ответственность только за ту часть перевозки, которую осуществляет сам.

Комбинированные перевозки — это перевозки груза в одном и том же перевозочном месте (контейнере), осуществляемые несколькими видами транспорта — автомобильным, железнодорожным и водным.

Несмотря на существование официальных понятий терминов по смешанной перевозке многие специалисты и ученые интерпретируют их содержание по-своему, в результате чего в современной юридической литературе даны разные толкования этих терминов или многие используют их в качестве синонимов. В научной литературе существуют различные теории, объясняющие суть термина «смешанная перевозка». К примеру, определение понятия смешанной перевозки, данное украинскими авторами Ю.И. Кирилловым, Е.В. Кирилловой, следующее: «Термины «мультимодальная», «интермодальная» и «комбинированная» перевозки отражают более узкую форму проявления смешанных перевозок и находятся с одноименным понятием в отношении логического соподчинения (включения). Понятие «смешанные перевозки» целесообразно рассматривать в качестве родового по отношению ко всем названным выше видам и подвидам перевозок. Термином «смешанные перевозки» следует обозначать перевозки грузов двумя и более видами транспорта, независимо от нормативно-правовых, организационных и технологических аспектов транспортного процесса» [6]. Сущность данной концепции выражается в том, что понятие «смешанная перевозка» шире, и остальные термины являются подвидами смешанной перевозки.

Особенность понятий смешанной перевозки, вырабатываемых в доктрине транспортного права зарубежных стран, состоит в том, что оператор смешанной перевозки грузов принимает на себя ответственность за сохранность груза на всем протяжении транспортировки груза.

В. Якушев, рассуждая о сущности смешанной перевозки, указывал: на протяжении советского периода правовой базы для смешанной перевозки грузов в том смысле, в котором его трактует доктрина транспортного права индустриально развитых государств, не существовало. В советском праве перевозок «прямая смешанная перевозка грузов» имела свою правовую основу. Сейчас можно говорить о том, что термин «прямая смешанная перевозка» был наполнен, скорее, техническим, чем юридическим содержанием [7; 58].

Понятие «прямая смешанная перевозка» складывалось в советском праве. Под прямой смешанной перевозкой понимается перевозка, осуществляемая двумя или более видами транспорта по единому перевозочному документу и, следовательно, с единой ответственностью участвующих в данной перевозке видов транспорта перед грузовладельцем [8; 53]. Все соперевозчики являются сторонами в основном договоре перевозки. Ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза в этом случае ложится на то лицо, во владении которого находился груз в момент причинения вреда. Такой вид перевозки был очень неблагоприятным для грузовладельцев, поскольку невозможно было определить место и момент нанесения вреда грузу. Соответственно представляется невозможным возмещение убытков, а значит грузовладелец заключал договор за свой риск.

Мультимодальные перевозки — это перевозки, в которых перевозчик организует все перевозки груза (от двери до двери), принимает на себя ответственность за все перевозки в целом. В этом случае он может выдавать отправителю документ на мультимодальные перевозки, который покрывает весь путь следования груза. Ключевым признаком мультимодальной перевозки является транспортировка товара двумя или более видами транспорта по одному договору, с одним документом, и одной стороной, ответственной за все перевозки. Однако если перевозка при привлечении двух или более видов транспорта осуществляется не на основе единого договора, то такая перевозка не является мультимодальной [9].

Принцип смешанной перевозки заключается в том, что услуги, которые охватывают несколько участников поставки, предоставляются одной стороной и, конечно же, становятся менее затратными и более эффективными, чем когда тот же пакет услуг распределяется между несколькими сторонами-исполнителями, каждая из которых пытается максимизировать свою прибыль на своей отдельной области транспортной цепи. Мультимодальные (смешанные, или те, что выполняются не менее чем двумя различными видами транспорта с укладкой одного договора) перевозки грузов предусматривают комбинирование различных видов транспорта (наземного, водного, воздушного), которые должны согласовываться как с наличием мощностей по транспортировке, так и во времени перевозок.

Если проанализировать законодательство и мнения специалистов по логистике и перевозкам, мы видим, что нет четко регламентированных понятий, таких как мультимодальные, интермодальные перевозки. Сегодня есть невероятное количество литературы на данную тему, но по непонятным причинам нет единства среди авторов в формулировках определений и оценке отличительных особенностей того или иного процесса грузоперевозки. Авторы, а иногда и авторские коллективы, работающие над созданием учебных пособий, с удовольствием оперируют типами перевозок, зачастую не обращая внимания на их схожесть или на явное несоответствие в формулировках одних и тех же понятий [10].

Наиболее распространенное определение перевозок разными видами транспорта — это смешанная перевозка груза. Если взять общепринятое определение, то под смешанной перевозкой подразумевается процесс перевозки груза из пункта отправления в пункт назначения при условии использования в нем не менее двух видов транспорта. Этот процесс может быть осуществлен как при участии предприятий транспортировки, таких как порт, аэропорт, терминал, так и без их привлечения. Партия груза последовательно переходит от одного перевозчика к другому. Это получается смешанная перевозка. Однако в нормативных актах существует такое понятие, как прямая смешанная перевозка.

В законодательстве Республики Казахстан, Украины отсутствуют закрепленные в Законах, Кодексах или других нормативно-правовых актах термины «мультимодальная перевозка», «интермодальная перевозка». Хотя в Концепции государственной транспортной политики Республики Казахстан от 11 июня 2001 г. употребляется понятие «мультимодальные перевозки», например, целью государственной транспортной политики является «интеграция транспортных и производственно-

распределительных процессов, создание мультимодальных перевозочных систем, основанных на принципах логистики» [11].

В Программе развития национальной сети международных транспортных коридоров в Украине на 2006–2010 гг. встречается такое понятие, как «интермодальные перевозки». Так, одной из задач Программы является обеспечение интермодальных перевозок, открытие новых маршрутов контейнерных перевозок [12].

Перевозка груза в прямом смешанном сообщении регулируется как Хозяйственным кодексом Украины (ст. 913 ХК Украины) и транспортным законодательством (ст.ст. 79–99 Устава Железных дорог Украины, ст. 56 Закона Украины «Об автомобильном транспорте», однако в Кодексе торгового мореплавания Украины и в Воздушном кодексе Украины нормы о прямых смешанных перевозках отсутствуют), правилами смешанных перевозок грузов (Правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, утвержденные приказом Министерства транспорта Украины 28 мая 2002 г.), так и по договоренности между сторонами. В Уставе железных дорог Украины перевозке грузов в прямом смешанном сообщении посвящен раздел V, в Уставе внутреннего водного транспорта — раздел VIII, а в Уставе автомобильного транспорта этот вопрос урегулирован разделом VII.

Согласно ст. 12 Закона РК о транспорте взаимоотношения транспортных организаций при прямом смешанном сообщении, а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с утверждаемыми уполномоченным государственным органом правилами о прямых смешанных перевозках. В целях реализации положений Закона утверждены Правила о прямых смешанных перевозках [13]. Данный нормативный акт дает следующее определение прямой смешанной перевозки: это — перевозка груза, осуществляемая двумя и более видами транспорта, организованная оператором путем оформления единого перевозочного документа на всю перевозку, независимо от количества перевозчиков, участвующих в перевозке. Согласно определению, закрепленному в законодательном порядке, основным признаком прямой смешанной перевозки является перевозка двумя и более видами транспорта по единому перевозочному документу. Смешанная перевозка осуществляется путем заключения договора. По договору прямой смешанной перевозки оператор обязуется организовать доставку груза с использованием различных видов транспорта по документу прямой смешанной перевозки в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку плату.

На основании определений, сформулированных в законодательных актах Республики Казахстан, можно сделать вывод о том, что в национальном законодательстве отсутствуют унифицированное понятие смешанной перевозки, положение, соответствующее требованиям международных законодательных норм, стандартов о международной смешанной перевозке.

Договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении является одним из самостоятельных договоров перевозки. Его значение и роль заключаются в правовом регулировании процесса перевозки, в котором принимают участие два или более видов транспорта, а также объясняется разнообразием транспортной системы государства и различным ее технологическим уровнем, соответственно создает объективную невозможность удовлетворения требований потребителей по поводу одного вида транспорта. В зависимости от того, какие виды транспорта участвуют в перевозке, принято определять договоры перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном, железнодорожно-автомобильном, водно-автомобильном, железнодорожно-водно-автомобильном сообщении.

Так, пункт 1 статьи 312 Хозяйственного кодекса Украины определяет, что по договору перевозки груза в прямом смешанном сообщении перевозка осуществляется от грузоотправителя к грузополучателю двумя или более перевозчиками различных видов транспорта по единому перевозочному документу [14].

Кроме Хозяйственного кодекса в Украине договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении регулируется Гражданским кодексом. Так, статья 913 ГК говорит нам, что перевозки груза, пассажиров, багажа, почты может осуществляться несколькими видами транспорта по единому транспортному документу — это и есть прямое смешанное сообщение [15].

Понятие прямого смешанного сообщения, которое содержится в ст. 1 Закона Украины «О железнодорожном транспорте» и ст. 6 Устава железных дорог Украины, употребляется в таком значении: прямое смешанное сообщение — перевозка, которая осуществляется железными дорогами вместе с другими видами транспорта по единому транспортному документу, составленному на весь путь [16; 17].

Кодекс торгового мореплавания (КТМ) Украины предусматривает перевозку в прямом смешанном и прямом водном сообщении, но в ст. 3 КТМ Украины указано, что правила таких перевозок утверждаются Центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, а ст. 13 КТМ Украины установлено, что КТМ Украины применяется в указанных в нем случаях, а также в части, не предусмотренной специальным законодательством, регулирующим такие перевозки [18].

Основная особенность договора перевозки груза, пассажиров, багажа, почты в прямом смешанном сообщении заключается в том, что перевозка осуществляется несколькими видами транспорта по единому транспортному документу. Договор перевозки в прямом смешанном сообщении заключается одновременно и непосредственно между грузоотправителем и транспортным предприятием — перевозчиком, который является законным представителем всех транспортных организаций, ответственных к данному виду сообщения. По сравнению с традиционным договором перевозки договор прямой смешанной перевозки отличается особым содержанием, существенными условиями: увеличение срока доставки груза на срок погрузки груза с одного транспорта на другой; распределение обязанности обеспечения сохранности груза среди всех транспортных организаций, участвующих в процессе перевозки; оплата провозной платы и всех причитающихся платежей транспортным организациям; солидарная ответственность перевозчиков [19, 510].

Особенность правоотношений, которые связаны с перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении, заключается в том, что в процессе перемещения грузов и доставки их в пункт назначения для выдачи грузополучателям участвует несколько перевозчиков, которые принадлежат к разным видам транспорта. Данное обстоятельство предполагает во всех случаях перегрузку грузов с одного вида транспорта на другой, что, в свою очередь, требует специального регулирования отношений, складывающихся между транспортными организациями различных видов транспорта.

В соответствии со ст. 694 ГК РК взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законодательными актами о прямых смешанных перевозках. Таким образом, перевозка по прямому смешанному сообщению регулируется двумя видами договоров: договором прямой смешанной перевозки (обычный договор перевозки, который обладает особенностью по содержанию); соглашением об организации перевозок между транспортными организациями по разным видам транспорта.

Согласно нормам Правил о прямых смешанных перевозках договор прямой смешанной перевозки — договор оператора прямой смешанной перевозки с грузоотправителем (грузополучателем), на основании которого оператор обязуется за плату осуществить или обеспечить осуществление прямой смешанной перевозки груза (п.п.2 п. 2) [20].

По договору прямой смешанной перевозки оператор обязуется организовать доставку груза с использованием различных видов транспорта по документу прямой смешанной перевозки в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку плату (п.4 Правил).

Договор смешанной перевозки груза является реальным, взаимным, возмездным договором.

Сторонами договора являются грузоотправитель, который предоставляет груз для перевозки, и оператор — лицо, осуществляющее организацию прямой смешанной перевозки от своего имени.

Когда оператор принимает в свое владение груз, то должен выдать грузоотправителю документ прямой смешанной перевозки. Согласно п.п.3 п.2 Правил документ прямой смешанной перевозки — документ, удостоверяющий договор прямой смешанной перевозки (коносамент, транспортная накладная и другие), принятие груза оператором в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора.

Согласно ст. 703 ГК РК по прямому смешанному сообщению ответственность за просрочку несет последний перевозчик, если не докажет, что просрочка произошла не по вине перевозчиков. Ответственность перевозчика устанавливается транспортным законодательством. За каждые сутки просрочки доставки груза, в том числе при перевозке в прямом смешанном сообщении, за железнодорожную часть пути перевозчик уплачивает грузополучателю штраф в размере 5 процентов провозной платы за перевозку железнодорожным транспортом, но не свыше 50 процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка произошла не по его вине (ст.79 Закона о железнодорожном транспорте; ст.52 Закона об автомобильном транспорте). Последний перевозчик, который произвел

штрафную оплату, сможет взыскать расходы путем предъявления регрессного иска к виновному перевозчику, просрочившему срок доставки груза.

Согласно правилам смешанной перевозки оператор обеспечивает расчеты со всеми участниками прямой смешанной перевозки. Плата за перевозку грузов, дополнительные сборы и другие платежи, возникающие при прямой смешанной перевозке грузов, определяются договором прямой смешанной перевозки (п.п. 22, 23).

При перевозке в прямом смешанном сообщении за несохранность груза во время транспортировки предусмотрены основания и виды ответственности в ГК РК, в транспортных законодательствах. По действующему законодательству за утрату, порчу, повреждение, недостачу груза перевозчики в прямом смешанном сообщении отвечают перед грузоотправителем (грузополучателем) солидарно (ст. 703 ГК РК).

Согласно ст. 287 ГК РК «обязательство со множественностью лиц, в силу которого каждый кредитор вправе требовать, а каждый должник обязан исполнять обязательство полностью, признается солидарным обязательством. Исполнение солидарной обязанности полностью одним из должников освобождает остальных должников от исполнения кредитором. Должник, исполнивший солидарное обязательство, имеет право обратного требования к каждому из остальных должников в равной доле, за вычетом доли, падающей на него самого».

При солидарной ответственности перевозчиков грузоотправитель (получатель) вправе требовать исполнения обязательства как от всех перевозчиков, так и от любого из них в отдельности, причем как полностью, так и в части долга. Грузоотправитель (получатель), не получивший полного удовлетворения от одного из солидарных перевозчиков, имеет право требовать недополученное от остальных солидарных перевозчиков. Солидарные перевозчики остаются обязанными до тех пор, пока обязательство не исполнено полностью (ч.3 ст.287 ГК РК). Таким образом, участник перевозки по прямому смешанному сообщению является ответственным за надлежащее исполнение обязательств каждого перевозчика.

По характеру солидарной ответственности за просрочку перевозки, если не будет доказано, что просрочка произошла не по вине перевозчиков, ответственность несет последний перевозчик. Претензия, вытекающая из перевозки груза в смешанном сообщении, предъявляется к перевозчику, доставившему груз в конечный пункт перевозки (ст.703 ГК РК; ч.2 ст.234 Закона РК «О торговом мореплавании»).

Условия и порядок предъявления иска в транспортном законодательстве рассматриваются следующим образом: претензии, вытекающие из договора перевозки, могут быть предъявлены к перевозчику в течение срока исковой давности. Срок исковой давности по договору перевозки груза — один год. Указанный срок по договору морской перевозки груза исчисляется: по требованиям о возмещении ущерба за утрату и недостачу груза при перевозке в смешанном сообщении по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки, в отношении претензий по перевозке, осуществляемой перевозчиками разных видов транспорта по одному документу, — в течение трех месяцев. Если претензия отклонена или ответ не получен в срок, установленный настоящей статьей, у заявителя возникает право на предъявление иска (ст.ст. 234–236 Закона РК о торговом мореплавании; ст.ст. 99, 100 Закона о внутреннем водном транспорте; ст.ст.99, 100 Закона РК о внутреннем водном транспорте).

Так как ответственность оператора по смешанным перевозкам сложная, сформировались сетевая, единая и смешанная теории для его определения.

Ответственность оператора за сохранность груза по международной смешанной перевозке была сформирована по сетевому принципу. По данному принципу оператор, согласно применяемой международной конвенции или национальному законодательству, несет ответственность за порчу, утрату или задержку доставки груза владельца на определенной стадии перевозки. По сетевому принципу ответственность оператора по смешанной перевозке определяется в зависимости от периода транспортировки, когда был причинен вред интересам грузоотправителя. Сетевой принцип ответственности рассмотрен в Правилах МСП 1973 г.

Недостаток сетевой ответственности вместо упрощения взаимоотношений сторон смешанной перевозки усложняет возможность возмещения ущерба владельцу груза и создает много проблем. Например, когда нет возможности выявления места причинения вреда, на владельца груза возлагается сложная задача по доказательству вины конкретного перевозчика. Поэтому одной из причин невступления в законную силу Конвенции о Международной смешанной перевозке 1980 г.

является неразрешенность спорной проблемы, касающейся сетевой ответственности. Для этого необходимо отказаться от сетевой ответственности по смешанным перевозкам и закрепить эффективный способ – принцип единообразной ответственности. В этом случае устанавливается единая ответственность для оператора смешанной перевозки, независимо от вида транспорта [7; 68].

Главной особенностью смешанной перевозки как понятия, выработанного западной доктриной права перевозок (*multimodal carriage of goods*), является наличие лица, которое принимает на себя ответственность за сохранность груза на всем протяжении его транспортировки (так называемого оператора смешанной перевозки грузов) и тем самым берет на себя функции принципала, т.е. перевозчика [7; 60].

На практике зарубежных стран (например, Голландии, Германии) применяется смешанная ответственность оператора, сочетающая элементы сетевой и единообразной системы ответственности. Суть такой системы ответственности состоит в том, что если место причинения вреда не установлено, режим ответственности оператора определяется по такому участку перевозки, где режим ответственности наиболее строг. Таким образом, не только бремя доказывания факта (и соответственно места), где причинен убыток, лежит на операторе, но и сам оператор экономически заинтересован в определении этого места [21; 67].

Для клиента единообразная ответственность оператора очень выгодна, потому что чем заниматься доказыванием вины каждого перевозчика, выгодно будет заключить договор с одним оператором и требовать только от оператора надлежащего исполнения обязательства. Однако, так как в каждом виде транспорта есть значительные различия друг от друга по основаниям и пределам ответственности, пока не имеется возможность устанавливать в национальном законодательстве единообразную ответственность оператора.

В Украине наиболее активно используются мультимодальные перевозки грузов с использованием автомобильного, железнодорожного и морского видов транспорта. Приобретает постепенное распространение практика привлечения к указанным грузовым перевозкам воздушного транспорта.

Как было уже обозначено, в Украине отсутствует законодательно закрепленное понятие мультимодальных, комбинированных перевозок. Вопрос о внесении изменений в законодательство в сфере регулирования мультимодальных перевозок назрел давно, так же как и необходимость принятия отдельного закона, который бы позволил развивать современные способы доставки грузов, повысить качество обслуживания потребителей транспортных услуг, уменьшить расходы на перевозку, снизить экологическую нагрузку от деятельности автотранспорта на окружающую среду, а также, что немаловажно, ускорить время пересечения границ. Есть необходимость принятия Закона «О смешанных (комбинированных) перевозках». Ведь этот Закон позволит урегулировать комбинированные перевозки и определить правовое поле развития современных способов доставки грузов. А это, в свою очередь, позволит повысить качество обслуживания потребителей транспортных услуг, уменьшить расходы на перевозку, снизить экологические нагрузки на природную среду, а также ускорить интеграцию транспортно-дорожного комплекса Украины в европейскую и мировую транспортные системы.

Этим законом должны быть урегулированы отношения, не регламентированные действующим законодательством. В частности, необходимо решить проблему заключения сделок между перевозчиками, которые принимают участие в смешанных перевозках, урегулировать проблемы ответственности, дать определение единого транспортного документа, узловой сделки, ее содержания и существенных условий и другие вопросы технологии работы участников этих перевозок.

На сегодня за пределами правового регулирования также остаются проблемы, возникающие в деятельности различных видов транспорта, или такие, что прямо не касаются одного из них. Например, это проблемы организации контейнерных перевозок, перевозок съемных кузовов, договорных отношений и имущественной ответственности взаимодействующих предприятий в транспортных узлах, вопросы ответственности сторон при комбинированных перевозках, компенсации ущерба от несохранности груза и подвижного состава, взаиморасчетов, оформление перевозочных документов, таможенных требований, прав и обязанностей операторов смешанных перевозок и тому подобное.

«Мультимодальные перевозки активно развиваются в странах Европейского союза, это по сути требования гражданского общества по сохранению экологии — минимизация нагрузки на окружающую среду со стороны автотранспорта и уменьшение расходов государства на ремонт автомобильных дорог. Украина начала тесное сотрудничество с государствами по развитию мультимодальных перевозок. Так, 14 января 2016 г. состоялось рабочее заседание руководителей транспортно-логистического сектора Казахстана, Азербайджана, Грузии и Украины. На повестку дня были выне-

сены темы о предполагаемых оборотах грузов между странами — участницами совещания, актуальные вопросы мультимодальных перевозок по направлению стран ЕС, Украины, Грузии, Казахстана, стран Средней Азии, Китая и обратно, с задействованием портовой инфраструктуры. Украинская сторона проинформировала, что уже в январе Министерство инфраструктуры Украины совместно с ПАО «Укрзалізниця» запустили демонстрационный рейс контейнерного поезда, который будет следовать по маршруту Украина–Грузия–Азербайджан–Казахстан–Китай (через Каспийское и Черное моря) по так называемому южному Шелковому пути. В планах Украины также запуск пилотного контейнерного поезда по маршруту Украина–Грузия–Азербайджан–Казахстан–КНР, с целью проработки грузовой базы, отработки технологии мультимодальной перевозки и выработки коммерческих условий перевозки [22].

Анализируя современное состояние нормативно-правовой базы в области регулирования смешанных перевозок, нельзя не согласиться с мнениями логистов и экспертов в этой области в том, что есть необходимость в государственной поддержке развитию мультимодальных перевозок в Украине, а также признать наличие общественной потребности относительно разработки и дальнейшего принятия нового Закона Украины «О мультимодальных перевозках» [9].

В условиях международного интеграционного процесса имеется необходимость унификации национального законодательства с международным законодательством в сфере транспорта. В этой связи актуальное значение имеет гармонизация национального транспортного законодательства с законодательством в рамках международных организаций.

Одной из задач совершенствования нормативного обеспечения транспортной системы, предусмотренных Концепцией транспортной политики Республики Казахстан, является «разработка механизмов деятельности и нормативной правовой основы для современных транспортных технологий — логистики и мультимодальных перевозок» [11]. На этом основании в целях совершенствования механизма правового регулирования смешанной перевозки предлагается внести изменения и дополнения в ст. 694 ГК РК в части, касающейся регламентации условий смешанной перевозки (мультимодальных перевозок), принять Закон о смешанной перевозке.

На сегодняшний момент перед Министерством инфраструктуры Украины стоят большие задачи, и следует подчеркнуть, что одна из инициатив министерства, связанная с разработкой и принятием нового Закона «О мультимодальных перевозках», который призван регламентировать отношения при перевозках несколькими видами транспорта, отвечает требованиям Европейского союза. И это будет способствовать реализации планов ЕС по созданию новой общеевропейской транспортной сети вместо сегодняшнего транспортного разнообразия. Огромное значение имеют нормативное урегулирование и адаптация законодательства Украины по поводу мультимодальных перевозок к праву Европейского союза. Это необходимо в связи с подписанием Соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским союзом, непосредственно в части сотрудничества в области транспорта, по развитию комбинированных и мультимодальных перевозок, поскольку разработка закона Украины о мультимодальных перевозках предусмотрена Планом мероприятий по имплементации соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС на 2014–2017 гг. [23].

Список литературы

- 1 Постановление Правительства Республики Казахстан «О Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан» от 27 апреля 2001 г. № 566. — [ЭР]. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P010000566_
- 2 Лебедев В.П., Ремесло А.Ю. Смешанные перевозки как разновидность международных перевозок грузов и международное право. — [ЭР]. Режим доступа: http://www.6pl.ru/Vlad_st/bill_ct.htm
- 3 Малиндретос Дж., Постан М.Я., Балобанов А.О., Москвиченко И.М., Коваленко Н.Н. Транспортная логистика и интермодальные перевозки. Методические указания для самостоятельного (дистанционного) изучения дисциплины. — Одесса. 2005. — С. 18.
- 4 Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки. — М.: Росконсульт, 2001. — С. 13.
- 5 Терминология комбинированных перевозок. United Nations. — New York and Geneva, 2001. — 69 с. — [ЭР]. Режим доступа: <http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/intermodal/pdf/termcomb.pdf>
- 6 Кириллов Ю.И., Кириллова Е.В. Смешанные перевозки в условиях интеграции транспортных коммуникаций: проблемы терминологии. — [ЭР]. Режим доступа: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/mzurts
- 7 Якушев В. Общие тенденции развития современного права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. — 1996. — № 9. — С. 57–68.

- 8 Александров-Дольник М.К., Тулеугалиев Г. Правовые вопросы доставки грузов от склада отправителя до склада получателя («от двери до двери»). — Алма-Ата: Изд-во КазГУ, 1969. — С. 53–54.
- 9 Необходимость регулирования мультимодальных перевозень в Україні на законодавчому рівні. — [ЭР]. Режим доступа: <http://cargo-ua.com/news-archive/2647-neobkhdnist-vregulyuvannya-multimodalnikh-perevezen-v-ukrajini-na-zakonodavchomu-rivni>
- 10 Блог диспетчера грузоперевозок. — [ЭР]. Режим доступа: <http://dispatcher-gruzoperevozok.biz/terminologiya-transportnoj-otrasli-smeshannye-intermodalnye-kombinirovannye-multimodalnye-perevozki/> <http://cargo-ua.com/news-archive/2647-neobkhdnist-vregulyuvannya-multimodalnikh-perevezen-v-ukrajini-na-zakonodavchomu-rivni>
- 11 Постановление Правительства Республики Казахстан «Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Республики Казахстан» от 11 июня 2001 г. N 801. — [ЭР]. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P010000801_
- 12 Постанова Кабінету Міністрів від 12 квітня 2006 р. N 496 . Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки. — [ЭР]. Режим доступа: <http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=33981729>
- 13 Приказ Минтранспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении правил о прямых смешанных перевозках» от 26 января 2005 г. № 52-І. — [ЭР]. Режим доступа: http://kazakhstan.news-city.info/docs/sistemss/dok_ieydflo.htm
- 14 Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV. — [ЭР]. Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
- 15 Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. №435-IV // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — [ЭР]. Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
- 16 «Про залізничний транспорт». Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 40. — Ст. 183.
- 17 «Про затвердження Статуту залізниць України». Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457. // Офіційний вісник України. — 1998. — [ЭР]. Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF>.
- 18 Кодекс торговельного мореплавання України. Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95 // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — [ЭР]. Режим доступа: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>
- 19 Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 4-е изд., стер. — М.: Статут, 2007. — 940 с.
- 20 Приказ Министра транспорта и коммуникаций РК от 26 января 2005 г. № 52-І. — [ЭР]. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/V050003464_
- 21 Якушев В.В. К проекту закона о перевозке грузов различными видами транспорта // Хозяйство и право. — 1998. — № 2. — С. 63–73.
- 22 Руководители транспортно-логистического сектора Казахстана, Азербайджана, Грузии и Украины обсудили пути сотрудничества. 15.01.2016 г. — [ЭР]. Режим доступа: <http://www.portaktauz.kz/news/rukovoditeli-transportno-logisticheskogo-sektora-kazakhstan-azerbaydzhana-gruzii-ukrainy-obsudili.html>
- 23 Распоряжение Кабинета Министров Украины от 17.09.2014 № 847-р «Об имплементации Соглашения об ассоциации между Украиной, с одной стороны, и Европейским союзом, Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-членами, с другой стороны» (План мероприятий). — [ЭР]. Режим доступа: <http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=247612342>
- 24 Сайт Института стратегических исследований Украины. — [ЭР]. Режим доступа: <http://www.niss.gov.ua/articles/599/>

Е.Н.Клюева, Г.А.Ильцова

Қазақстан Республикасы және Украина заңнамалары бойынша тікелей аралас тасымалдау шартын құқықтық реттеу: салыстырмалы-құқықтық талдау

Мақала авторлары көліктің бірнеше түрлерімен тасымалдау саласындағы Қазақстан Республикасы мен Украинаның заңнамаларына салыстырмалы талдау жүргізді. Мақала мәтінінде ашылған негізгі анықтамаларға қатысты ғалымдар мен сарапшылардың көзқарастары нақтылы қарастырылған. Қорытындыда авторлар аралас (мультимодальды) тасымалдау саласындағы екі елдің заңнамаларын жетілдіру туралы ұсыныстарын берген.

E.N.Klyueva, G.A.Ilyassova

Legal regulation of the direct mixed transportation of goods' contract by legislations of the Republic of Kazakhstan and Ukraine: comparative and legal analysis

In article authors give the comparative analysis of legislations of Kazakhstan and Ukraine in the field of legal regulation of transportations by several means of transport. Views of scientists and experts of rather main definitions which reveal in the text are considered in details. In the conclusion authors make offers on an occasion of legislations' improvement of both countries in the field of the mixed (multimodal) transportations.

References

- 1 Resolution of the government Republic of Kazakhstan «About the Concept of the international transport corridors' development of the Republic of Kazakhstan» from 27th april of 2001 № 566 // http://adilet.zan.kz/rus/docs/P010000566_
- 2 Lebedev V.P., Remeslo A.Yu. *The mixed transportations as a kind of international transport of freights and international law*, [ER]. Access mode: http://www.6pl.ru/Vlad_st/bill_ct.htm
- 3 Malindretos G., Postan M.Ya., Balobanov A.O., Moskvichenko I.M., Kovalenko N.N. *Transport logistics and intermodal transportations. Methodical instructions for independent (remote) studying of discipline*, Odessa, 2005, p. 18.
- 4 Miloslavskaya S.V., Pluzhnikov K.I. *Multimodal and intermodal transportations*, Moscow: Roskonsult, 2001, p. 13.
- 5 Terminology on combined transport / United Nations, New York and Geneva, 2001, 69 p., [ER]. Access mode: <http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/intermodal/pdf/termcomb.pdf>.
- 6 Kirillov Yu.I., Kirillova E.V. *The mixed transportations in the conditions of transport communications' integration: terminology problems*, [ER]. Access mode: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/mzurts
- 7 Yakushev V. *Economy and the right*, 1996, 9, p. 57–68.
- 8 Aleksandrov-Dolnik M.K., Tulegaliyev G. *Legal questions of cargo delivery from the sender's warehouse to the recipient's warehouse («from a door to a door»)*, Almaty: KazSU, 1969, p. 53–54.
- 9 Need of regulation the multimodalnikh of transportations in Ukraine by the legislation, [ER]. Access mode: <http://cargo-ua.com/news-archiv/2647-neobkhdnist-vregulyuvannya-multimodalnikh-perevezen-v-ukrajini-na-zakonodavchomu-rivni>
- 10 Blog of the dispatcher of a cargo transportation, [ER]. Access mode: <http://dispatcher-gruzoperevozok.biz/terminologiya-transportnoj-otrasli-smeshannye-intermodalnye-kombinirovannye-multimodalnye-perevozki/http://cargo-ua.com/news-archiv/2647-neobkhdnist-vregulyuvannya-multimodalnikh-perevezen-v-ukrajini-na-zakonodavchomu-rivni>
- 11 Resolution of the government Republic of Kazakhstan «About approval of the state transport policy Concept of the Republic of Kazakhstan» from 11th june of 2001 N 801, [ER]. Access mode: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P010000801_
- 12 The resolution of the Ministries' Cabinet from 12th april of 2006. The program of development of a national network of the international transport corridors in Ukraine for 2006–2010, 496, [ER]. Access mode: <http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=33981729>
- 13 The order the Ministry of transport and communications of the Republic of Kazakhstan «About the approval of rules about the direct mixed transportations» from 26th January of 2005 № 52-I, [ER]. Access mode: http://kazakhstan.news-city.info/docs/sistemss/dok_iejldo.htm
- 14 The economic code of Ukraine from 16th january of 2013- IV No. 436, [ER]. Access mode: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
- 15 Civil code of Ukraine: The law of Ukraine from 16th january of 2003 -IV No. 435 // Sheets of the Sovereign Rada of Ukraine, 2003, [ER]. Access mode: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
- 16 «About railway transport». The law of Ukraine from 4th july 4 of 1996 - VR No. 273/96 // Sheets of the Sovereign Rada of Ukraine, 1996, 40, 183 p.
- 17 «About the Charter adoption of the railroads of Ukraine». The resolution of the Cabinet of Ukraine from 4th of june 1998, 457 Official bulletin of Ukraine, 1998, [ER]. Access mode: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF>.
- 18 Code of trade navigation of Ukraine. The law of Ukraine from 23th of may 1995, 176/95 // Sheets of the Sovereign Rada of Ukraine, 1995.//<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>
- 19 Braginskiy M.I., Vitryanskiy V.V. *Contract law. The 4th book: Contracts on transportation, towage, transport expedition and other services in the sphere of transport*, 4 prod., Moscow: Statute, 2007, 940 p.
- 20 Order of the Minister of Transport and communications of RK from 26th january of 2005, 52-I, [ER]. Access mode: http://adilet.zan.kz/rus/docs/V050003464_
- 21 Yakushev V.V. *Economy and right*, 1998, 2, p. 63–73.
- 22 Heads of transport and logistic sector of Kazakhstan, Azerbaijan, Georgia and Ukraine have discussed ways of cooperation. 1/15/2016 // Electronic resource, [ER]. Access mode: <http://www.portaktauz.kz/news/rukovoditeli-transportno-logisticheskogo-sektora-kazakhstan-azerbaydzhana-gruzii-i-ukrainy-obsudili.html>
- 23 The order of the Cabinet of Ukraine from 17th of september 2014, No. 847-р «About implementation of the Agreement on association between Ukraine, on the one hand, and the European Union, European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand» (Plan of measures), [ER]. Access mode: <http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=247612342>
- 24 Website of institute of strategic researches of Ukraine, [ER]. Access mode: <http://www.niss.gov.ua/articles/599/>