

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВОВ И ПРАВИЛ В МЕЖДУНАРОДНЫХ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Рихсимбоев Азизбек

Тошкент Давлат Транспорт Университети

[*recessans12345@gmail.com*](mailto:recessans12345@gmail.com)

Аннотация. В данной статье мы рассматриваем вопросы правового регулирования международных мультимодальных перевозок как достаточно распространенного вида перевозок в настоящее время. Исследуются существующие на данный момент дискуссионные точки зрения относительно определения мультимодальных перевозок, отнесения их к смешанным или комбинированным и их места в системе международных перевозок. Также анализируются наиболее часто применяемые международные договоры и соглашения, с помощью которых подробно регулируются актуальные вопросы мультимодальных перевозок.

Актуальность. Под международной перевозкой понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями. Характерной особенностью правового регулирования в этой сфере является то, что основные вопросы перевозок решаются в международных соглашениях, содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров. Соглашение содержит требования к перевозочной документации, определяют порядок приёма груза к перевозке и выдаче его в пункте назначения, условия ответственности перевозчика, процедуру предъявления к перевозчику претензий и исков.

Цель и задачи исследования. Мультимодальность означает, что в перевозке грузов участвуют несколько видов транспорта: железнодорожный, автомобильный, авиационный, морской, речной. Главным достоинством такого способа доставки является максимальное использование преимуществ различных средств перевозки, а также предоставление оператором дополнительных услуг, связанных с оформлением перевозочных формальностей, таких как оформление грузовых накладных, внутрипортовое экспедирование, прием, обработка, перевалка, складирование и хранение грузов в течение всей перевозки. В юридической литературе справедливо подчеркивалось: главной особенностью мультимодальной перевозки является наличие лица, которое принимает на себя ответственность за сохранность груза на всем протяжении его транспортировки и тем самым берет на себя функции

единого перевозчика. Однако только лишь одно участие нескольких видов транспорта еще не позволяет говорить о мультимодальных перевозках. Для обеспечения этого условия необходимо, чтобы в процесс перевозки грузов был включен весь комплекс мероприятий по перегрузке, складированию, страхованию, обеспечению сохранности грузов, информационному обеспечению перевозок. Мультимодальные транспортные системы позволяют достигнуть ряда преимуществ по сравнению с обычными транспортными системами. Так, например, позволяют добиться оптимизации использования транспортных средств и транспортной инфраструктуры, дают широкие возможности для комплексного использования различных видов транспорта; обеспечивают эффективный контроль за прохождением грузов и их сохранностью; способствуют применению новых транспортных технологий; позволяют создать благоприятные условия для развития, конкуренции между отечественными и иностранными перевозчиками. Терминология интермодальных или мультимодальных перевозок установлена документами международного права (которыми являются конвенции, соглашения, двух- или многосторонние международные договоры), в документах международных организаций, таких как Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) Международный транспортный форум (МТФ) Организации экономического сотрудничества и развития (ранее – Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ)) по вопросам перевозок и пересечения границ, а также национальным законодательством отдельных государств. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, Женева 24 мая 1980 года: 8 «международная смешанная перевозка» – перевозка грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места водной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре не считаются международной смешанной перевозкой. Реалии текущего времени доказывают, что мультимодальные системы и интермодальные технологии нуждаются в создании унифицированных международных и внутренних документов, которые могли быть признаны всеми странами, участвующими в мультимодальном сообщении, при полном отсутствии 10 дискриминации одного из видов транспорта, составляющих мультимодальную систему, или любого перевозчика. На сегодняшний день единый правовой документ, регламентирующий перевозки несколькими видами транспорта в смешанном сообщении отсутствует. Отсутствие унифицированного документа обязывает знать документы по

отдельным вопросам тех видов транспорта, которые включены в общую цепь интермодальной/мультимодальной перевозки и транзита. В мировой юридической практике и в национальном законодательстве пока что отсутствует унифицированный нормативно-правовой акт, который бы регулировал все вопросы мультимодальных перевозок грузов. Таким образом, каждый этап мультимодальных перевозок регулируется разными нормативно-правовыми актами в зависимости от применяемого вида транспорта.

Вид транспорта	НПА, регламентирующий взаимоотношения
Автомобильный	<ul style="list-style-type: none"> • Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДППГ, 1956 г.) • Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 г.) • Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов ДОПОГ (1961 и 1968 гг.)
Железнодорожный	<ul style="list-style-type: none"> • Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 г. • Соглашение о Международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) 1951 г.
Морской	<ul style="list-style-type: none"> • Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) 1978 г. • Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносамента 1924 г.
Авиационный	<ul style="list-style-type: none"> • Варшавская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1929 г. • Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г.

Работой по регулированию смешанного сообщения занимаются:

1. Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).
Обеспечивает интересы экспедитора в международном сообщении;

2. Международный союз объединений по железнодорожно-автомобильным перевозкам (МСЖА).

Работой отдельных видов транспорта в международном сообщении занимаются организации:

1. Международный союз морского страхования (МСОМС);
2. Балтийский и Международный морской совет (БИМКО); Международная морская организация (ИМО);
3. Международная ассоциация железнодорожных конгрессов;
4. Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ);
5. Международный союз железнодорожного транспорта (МСЖТ);
6. Международный союз авиационных страховщиков (МСАС);
7. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА);
8. Международная организация гражданской авиации (ИКАО);
9. Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД);
10. Европейская конференция министров транспорта (ЕКТМ);
11. Межпарламентская Ассамблея ЕврАзЭС.

Работа всех видов транспорта в Российской Федерации регламентируется Гражданским Кодексом РФ, отдельными нормами Уголовного Кодекса РФ, Уголовно-процессуального Кодекса, Налогового кодекса и Кодекса об административных правонарушениях и нормами национального права по конкретным видам транспорта.

Для каждого вида транспорта в РФ существуют свои основные документы:

- Автомобильный транспорт — Устав автомобильного транспорта РФ (2007 г.);
- Железнодорожный транспорт — Устав железнодорожного транспорта РФ (2003 г.);
- Морской транспорт — Кодекс торгового мореплавания РФ (1999 г.);
- Внутренний водный транспорт — Устав внутреннего водного транспорта СССР (1955 г.);
- Воздушный транспорт — Воздушный кодекс РФ (1997 г.).

Результаты и обсуждения. Более 90 % грузов, следующих морским и речным транспортом, выполняются с участием железнодорожного и автомобильного транспорта, который производит завоз грузов в порты отправления и вывоз из портов прибытия. Перевозка около 35 % грузов выполняется железнодорожным транспортом при вспомогательной роли

автотранспорта. Сервис мультимодальных перевозок из Китая в Европу и в обратном направлении, в том числе с применением унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, запущенный АО «ОТЛК ЕРА» в 2019 году, набрал популярность среди клиентов и партнеров Общества. В 2020 году отмечен значительный рост объемов перевозок относительно 2019 года. В смешанном железнодорожно-водном сообщении через порты Калининградской области суммарно было перевезено 314 поездов, или 27 840 TEU. Технология перевозки транзитных грузов в составе контейнерных поездов по единому документу по территориям нескольких государств и с участием нескольких перевозчиков позволяет минимизировать сроки доставки на маршруте КНР – ЕС до 12 суток и является одним из основных факторов привлечения новых объемов на данный сервис Общества. Увеличение количества и географии портов в Европе (Росток, Мукран, Осло, Гамбург), через которые осуществляются мультимодальные перевозки, позволяет клиентам АО «ОТЛК ЕРА» предлагать грузовладельцам обширный список логистических решений для перевозки контейнеров.

Основной номенклатурой грузов являются:

из Китая в Европу: медицинские товары, одежда, автозапчасти (трансмиссии, двигатели), электрические приборы (LED-лампы, кондиционеры, зарядные устройства), товары для дома, мебель, солнечные батареи;

из Европы в Китай: автозапчасти, товары для дома (посуда), мебель, игрушки для детей (Лего), поликарбонат, бумага, оборудование.

В 2020 году были реализованы следующие новые сервисы мультимодальных перевозок:

совместно с компанией RTSB GmbH Германия по маршруту Чунцин (Китай)-Гамбург (Германия) и в обратном направлении через Калининградский морской торговый порт;

совместно с компанией DB Cargo по маршруту Сиань (Китай) – Дуйсбург (Германия) и в обратном направлении через Калининградский морской торговый порт. Всего в 2020 году на маршрутах сервиса АО «ОТЛК ЕРА» перевезено 570 TEU санкционных грузов, в том числе в октябре и ноябре были отправлены два полносоставных контейнерных поезда с 50-ю 40 футовыми контейнерами по маршруту Мангейм (Германия) – Сиань (Китай) и 42-мя 40 футовыми контейнерами по маршруту Малашевиче (Польша)-г. Ухань (Китай) с молочными продуктами. При выборе клиентом способа грузоперевозки обычно стоимость является главным фактором, однако иногда определяющим критерием может быть срок доставки груза или его сохранность. Использование необходимого сочетания разных видов транспорта при мультимодальных перевозках позволяет учесть данные обстоятельства и достаточно оперативно и

экономично доставить определенный груз. Подбор оптимальной комбинации видов транспортировки, тщательное планирование маршрута, надежное экспедирование и мониторинг следования грузов в пути – все это позволяет гарантировать своевременную доставку груза по оптимальной цене.

Заключение: Подводя итог, следует сказать, что мультимодальные перевозки являются достаточно распространенным видом перевозок. Таким образом, на сегодняшний день мультимодальные перевозки являются наиболее удобной и распространенной формой доставки значительных партий грузов на средние и дальние расстояния. Наиболее эффективное функционирование мультимодальных перевозок возможно, если указанные вопросы будут иметь актуальное правовое регулирование и имеющиеся при реализации международных перевозок барьеры будут устранены. А это, на наш взгляд, необходимо, поскольку именно такой вид перевозок позволяет доставить груз достаточно быстро и не тратить время на работу с несколькими операторами.

Литература

1. Романова А.С. Понятие мультимодальной перевозки груза: сравнительно-правовой аспект // История государства и права. 2007. N 22. С.36, 37.
2. Лебедев В.П., Ремесло А.Ю. Смешанные перевозки как разновидность международных перевозок грузов и международное право // URL: http://zakonrus.ru/vlad_st/bill_ct.htm.
3. Annayev, M., & Shodiyeva, D. (2024). EXPLORING THE RICH HISTORY AND PREPARATION METHODS OF HERBARIUM COLLECTIONS. *Ta'lim innovatsiyasi va integratsiyasi*, 20(2), 172-178.
4. Ерпылева Н.Ю., Максимов Д.М. Правовое регулирование международные комбинированных перевозок грузов, пассажиров и багажа // Международное право и международные организации. 2013. N 4. С. 509-523.
5. Левиков Г.А., Тарабанько В.В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции). М.: Транслит, 2008.
6. Shodiyeva, D., & Shernazarov, F. (2023). Analysis of the compounds providing antihelmitic effects of chichorium intybus through fractionation. *Science and innovation*, 2 (D2), 64-70.
7. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб., 2001 379 с.
8. Dildora, S., Fazliddinova, M., Gulnoza, O., & Shohzod, S. (2023). BACILLUS PUMILIS BAKTERIYALARI MIKROBIOLOGIK TAHLILI VA BIOTEKNOLOGIYADAGI ANAMIYATI. *ОБРАЗОВАНИЕ НАУКА И ИННОВАЦИОННЫЕ ИДЕИ В МИРЕ*, 22(2), 154-161.
9. Землянский П. Л. Сущность и классификация смешанных перевозок (окончание) // Транспортное право. 2004 № 3 С. 25-30. 6 Милевская А. Д.

- Документационное обеспечение мультимодальных перево-зок. Томск. 2018 137с.
10. Shodiyeva, D., Jamalova, F., Annayev, M., & Tohirova, J. (2023). HISTORY OF STUDY OF ENDOPHYTIC MICROORGANISMS. *GOLDEN BRAIN*, 1(14), 20-29.
 11. Касаткина А. С. Особенности правового регулирования международных мультимодальных перевозок // Законодательство и экономика. 2014 № 2 С. 140–142
 12. Shodiyeva, D., Bobakandova, M., Annaev, M., & Tokhirova, J. (2023). IDENTIFICATION AND ISOLATION OF ENDOPHYTIC FUNGI PRODUCING L-ASPARAGINASE IN REPRESENTATIVES OF THE ASTERATCEA FAMILY. *Science and innovation*, 2(D2), 107-112.
 13. Гаврюшков Е. Н. Методические основы выработки управленческих решений при управлении процессом организации мультимодальных перевозок грузов: автореф. дисс. . . . канд. техн. наук. Владивосток. 2006 228 с.
 14. Смешанные перевозки как разновидность международных перевозок грузов и международное право // Альфатранс. URL: [http://oao-alfatrans.ru/cmashannye-
perevozki-kak-raznovidnost-mezhdunarodnyh-
perevozok-gruzov-i-mezhdunarodnoe-pravo/](http://oao-alfatrans.ru/cmashannye-
perevozki-kak-raznovidnost-mezhdunarodnyh-
perevozok-gruzov-i-mezhdunarodnoe-pravo/).
 15. Giyosovna, S. D. (2023). CICHORIUM INTYBUSDAN YANGI BIRIKMA OLISH VA ULARNING BIOLOGIK TASIRI. *O'ZBEKISTONDA FANLARARO INNOVATSIYALAR VA ILMIY TADQIQOTLAR JURNALI*, 2(16), 156-164.
 16. Никифоров В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика: учеб. пособие. – Новосибирск: Нгавт, 2015. – 103 с.
 17. Giyosovna, S. D., Maqsudovna, O. G., Isrofilovna, M. N., & Shodiyevich, S. H. (2023). BACILLUS AVLODIGA MANSUB BAKTERIYALARNING BIOTEKNOLOGIK POTENSIALI. *Innovations in Technology and Science Education*, 2(7), 1154-1162.
 18. Галимова А., Дорджиева О. Международно-правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов // Океанский менеджмент. 2018. № 1 (2). С. 16–27. 12.
 19. Жамалова, Ф. А., Болтаев, К. С., & Шодиева, Д. Г. (2023). ВОЗБУДИТЕЛИ МИКОЗОВ СЛЕПНЕЙ НА ТЕРРИТОРИИ РАЗЛИЧНЫХ РЕГИОНОВ УЗБЕКИСТАНА. *GOLDEN BRAIN*, 1(3), 28-34.
 20. Терминология комбинированных перевозок (Terminology on Combined Transport). // United Nations Economic Commission for Europe. URL: <https://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/wp24-00-1r.pdf>