

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

Зовская Екатерина Сергеевна

студентка

ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия»

г. Саратов, Саратовская область

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ КОНОСАМЕНТ

***Аннотация:** статья посвящена проблеме использования мультимодального коносамента. Автор отмечает, что существуют различные точки зрения относительно применения мультимодального коносамента в международных перевозках, а также возникают различные правовые проблемы определения ответственности субъектов, использующих мультимодальный коносамент.*

***Ключевые слова:** мультимодальный коносамент, международная торговля, ответственность, перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель.*

В настоящее время как в России, так и за рубежом продажа товара и его доставка, как правило, оформляется по схеме «от двери до двери».

Следует отметить, что в связи с процессами интеграции и глобализации общества продавец одному лицу поручает организовать доставку его товара или же доставить в место его нахождения различными видами транспорта, но с использованием одного режима ответственности. И на весь период доставки будет составлен документ – мультимодальный коносамент или мультимодальная накладная. То есть смысл мультимодального коносамента состоит в том, что один оператор выпускает один документ на всю перевозку груза «от двери до двери» с единой системой ответственности. Такая ответственность определяется в самом коносаменте. Например, в соответствии с п. 8.3 коносамента ФИАТА предусматривается «ответственность оператора за повреждение или утрату груза не должна превышать сумму, эквивалентную 666,67 расчетной единицы (SDR)». Данные положения свидетельствуют о том, что оператор ответственен за пере-

возчиков и третьих лиц за доставку грузов грузополучателю при выдаче мультимодального коносамента. Однако если фактический перевозчик допустить утрату или повреждение груза, то именно он будет нести ответственность перед оператором на основании выданного им документа. Интересен факт о том, что была разработана Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, которая предусматривала повышенную ответственность перевозчика, чем в других международных транспортных конвенциях, и это скорее всего явилось главным основанием отказа «морских» стран в ее ратификации. Также следует сказать, что у оператора мультимодальных перевозок будет другая ответственность, чем та, которую несут перевозчики на различных транспортах, исключением является морской перевозчик. Так, например, в случае если контейнер уронили за борт, то перевозчик будет нести ответственность в соответствии с Гаагскими правилами, а если же контейнер поврежден в ДТП, то перевозчик уже будет отвечать в соответствии с Конвенцией КДПГ, которая предусматривает меньшую ответственность по сравнению с предыдущим случаем. В Конце концов оператор будет вынужден покрыть ущерб грузовладельцу в большем размере, чем сможет получить сам от фактического перевозчика. Отсюда можно сделать вывод, что главной причиной является отсутствие единого международного правового регулирования мультимодальных перевозок. Это означает, что нет единых норм, которые связаны с ответственностью и норм, регулирующих оформление транспортных мультимодальных документов. Следует сказать, что ни раз предпринимались попытки к унифицированию мультимодальных перевозок. Это и *Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года* и *Конвенция «О договорах полностью или частичной морской международной перевозки грузов»*, которые так и не получили своего признания. Правила же как известно не имеют силы закона, и носят исключительно рекомендательный характер. На практике существуют определенные проблемы, связанные с применением мультимодального коносамента. Например, определенные преимущества имеются у грузовладельца, который обладает мультимодальным коносаментом. Ему в случае утраты или повреждения груза не нужно определять

место и время причинения вреда, а также определять перевозчика, который фактически причинил вред, чтобы обратиться к нему для возмещения вреда, а всего на просто он может обратиться с иском к оператору перевозки на основании мультимодального коносамента. Однако мультимодальный коносамент может представлять определённую опасность для грузоотправителя, в случае если в договоре предусмотрен платеж по аккредитиву. Так если аккредитив будет опираться на бортовой коносамент, а не на мультимодальный, то платеж не будет совершен банком. Так как мультимодальный коносамент и бортовой являются ценными бумагами, документами, подтверждающими заключение договора перевозки, а также товарораспорядительным документом. На основании вышесказанного можно сделать вывод, что помимо проблемы правового регулирования мультимодальных перевозок существует и проблема документооборота. Разрешение проблем возможна путем совершенствования документооборота при осуществлении перевозок на различных транспортах. Что касается морского транспорта, то это сокращение использования устаревших оборотных коносаментов. При таких условиях яркой заменой будет оборотный коносамент. По мимо этого ее использование поможет избежать различных дополнительных издержек, перегруженности портов и рисков для грузов. Интересен тот факт, что сейчас во всю обсуждается вопрос о введении штрафа для виновных в задержке прибытия документов, для того чтобы решить проблему перегруженности портов [1]. Далее следует сделать акцент на введении электронного документооборота. И постараться максимально приблизить статус электронных документов к статусу бумажных документов, которые они призваны заменить.

Список литературы

1. Рекомендация №12/Rev.1 Европейской экономической комиссии ООН «Меры по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов» (принята в г. Женеве в июле 1993 г. рабочей группой по упрощению процедур международной торговли) // СПС «КонсультантПлюс».