

*А. А. Ананьева***КОНСТРУКЦИЯ ДОГОВОРА СМЕШАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРА СМЕШАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

© **Ананьева Анна Анатольевна** ([annaslast@mail.ru](mailto:annaslast@mail.ru)), кандидат юридических наук, доцент, заместитель заведующего кафедрой гражданского права, **Российский государственный университет правосудия**, 117418, Российская Федерация, г. Москва, ул. Новочеремушкинская, 69.

Тема кандидатской диссертации: «Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру». Автор более 80 научных работ, в т. ч. монографий: «Правовое регулирование воздушного фрахтования» (2013), «Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве» (2014), «Система нормативных юридических конструкций гражданско-правовых договоров оперативного управления транспортной деятельностью» (2015).

**Область научных интересов:** обязательственное право, транспортное право.

**АННОТАЦИЯ**

В статье анализируются основные подходы к построению конструкции договора смешанной перевозки и основные принципы определения ответственности оператора смешанной перевозки, а также их взаимосвязь с трудностями унификации норм о смешанном сообщении. Автор доказывает, что формирование единообразных подходов к конструированию договора смешанной перевозки и ответственности оператора смешанной перевозки являются ключевыми факторами в развитии правовой базы, посвященной смешанному сообщению, в том числе в принятии новой универсальной конвенции о смешанных перевозках. В этой связи в статье исследуется вопрос о множественности перевозчиков, задействованных в доставке, и обосновывается вывод, что данный договор следует квалифицировать как договор о возложении обязанности на третье лицо. Кроме того, автор доказывает, что российским законодательством должна быть поддержана общемировая тенденция, заключающаяся в возложении обязанностей по организации перевозок в прямом смешанном сообщении на оператора смешанной перевозки, принимающего на себя ответственность за выполнение всего комплекса услуг по доставке пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении. Автор также настаивает на том, что в полномочия оператора смешанной перевозки пассажиров и багажа помимо организации услуг, связанных с перевозкой, должны включаться планирование, учет и контроль, анализ и регулирование, то есть операторские услуги по управлению этими перевозками. В заключение предлагается авторская конструкция договора смешанной перевозки груза.

**Ключевые слова:** перевозка в прямом смешанном сообщении, оператор смешанной перевозки, договор смешанной перевозки груза, ответственность оператора, услуга по управлению, договор на оказание операторских услуг по управлению, операторский договор.

**Цитирование.** Ананьева А. А. Конструкция договора смешанной перевозки груза и ответственность оператора смешанной перевозки // Юридический вестник Самарского университета. Т. 4. № 3. С. 24–30. DOI: <https://doi.org/10.18287/2542-047X-2018-4-3-24-30>.



A. A. Ananeva

**CONSTRUCTION OF THE MULTIMODAL WEIGHT TRANSPORT CONTRACT AND THE RESPONSIBILITY OF THE MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR**

© Ananeva Anna Anatolievna (annaslast@mail.ru), Candidate of Legal Sciences, associate professor, Deputy Head of the Department of Civil Law, Russian State University of Justice, 69, Novocheriomushkinskaya Street, Moscow, 117418, Russian Federation.

Subject of Candidate's thesis: «Legal regulation of contractual relations by air charter». Author of more than 80 research publications including monograph: «Legal regulation of air freightage» (2013), «Essay on legal constructions in transport law» (2014), «The system of normative legal constructions of civil-law contracts for the operational management of transport activities» (2015).

**Research interests:** civil law, mixed traffic, contract of mixed transportation.

**ABSTRACT**

The article analyzes the main approaches to constructing the multimodal transport contract and basic principles for determining the responsibility of a multimodal transport operator, as well as their relationship to the difficulties in unifying rules for a mixed message. The author proves that the formation of uniform approaches to the design of a multimodal transport agreement and the responsibility of a multimodal transport operator are key factors in the development of the legal framework devoted to the mixed transportation, including the adoption of a new universal convention on multimodal transport. In this regard, the article examines the issue of plurality of carriers involved in delivery, and justifies the conclusion that this contract should be qualified as a contract for the assignment of a duty to a third party. In addition, the author proves that Russian legislation should support the worldwide trend of imposing duties on the organization of transportations in a direct mixed transportation to a multimodal transport operator that assumes responsibility for the entire range of services for the delivery of passengers and luggage. The author also insists that the authority of the operator of mixed transportation of passengers and luggage, in addition to the organization of services related to transportation, should include planning, accounting and control, analysis and regulation, that is, operator services for the management of these transportations. In conclusion, an author's idea of the construction of a contract for the mixed carriage of goods is given.

**Key words:** transportation in the direct mixed communication, transportation contract, multimodal transport operator, responsibility of the operator, management service; operator management services contract.

**Citation.** Ananyeva A. A. *Konstruktsiia dogovora smeshannoi perevozki gruzha i otvetstvennost' operatora smeshannoi perevozki* [Construction of the multimodal weight transport contract and the responsibility of the multimodal transport operator]. *Iuridicheskii vestnik Samarskogo universiteta* [Juridical Journal of Samara University], 2018, Vol. 4, no. 3, pp. 24–30. DOI: <https://doi.org/10.18287/2542-047X-2018-4-3-24-30> [in Russian].

Смешанные (мультимодальные) грузовые перевозки, вне всякого сомнения, очень важны для экономики нашей страны. Актуально это и для перевозок внутри страны, ну и, конечно же, следует согласиться с мнением о том, что именно этот вид сообщений может обеспечить согласованную работу транспортной мировой системы, а также позволит решить экономические проблемы транзитных стран [1, с. 17]. Тем временем правовое регулирование таких перевозок отстает от потребностей их функционирования и развития. И данное утверждение актуально как для международного, так и для национального транспортного сообщения.

В первую очередь отсутствие должной правовой базы обусловлено тем, что до сих пор не выра-

ботан единообразный подход к конструированию договора смешанной перевозки и определению системы ответственности оператора смешанной перевозки (универсальная, сетевая или модифицированная), что и станет ключевой задачей как при разработке новой Конвенции о смешанных перевозках, так и при принятии в Российской Федерации долгожданного закона о смешанных (комбинированных) перевозках.

Прежде чем перейти непосредственно к вопросу об ответственности оператора смешанной перевозки, рассмотрим тесно связанную с ней проблему множественности перевозчиков. На протяжении долгого времени договор смешанной перевозки моделировался по-разному. В первую очередь обращалось внимание на то, имеется

ли возможность у грузоотправителя либо грузополучателя при выявлении факта несохранности груза или просрочки в его доставке предъявить требование не только к первому, но и к последнему из перевозчиков. В частности, ст. 170 Устава железных дорог СССР 1964 года предусматривала, что претензии, вытекающие из перевозки груза в прямом смешанном сообщении, должны были предъявляться либо к управлению железной дороги назначения, в том случае если конечным пунктом перевозки являлась железнодорожная станция, либо к другому соответствующему транспортному органу, если конечным пунктом перевозки являлись порт (пристань), автостанция или аэропорт.

В общем-то, данное правило применяется и в настоящее время. Как указано в определении Верховного Суда РФ № 302-ЭС15-13658 от 1 октября 2015 года, ответственность за просрочку доставки грузов в случае нарушения общего срока доставки грузов в прямом смешанном сообщении несет перевозчик транспорта соответствующего вида, который выдал груз [2]. Нашло свое отражение рассматриваемое правило и в гражданском законодательстве других государств, в частности в законодательстве Квебека. Так, ст. 2051 Гражданского кодекса Квебека предусматривает, что в случае последовательной или комбинированной перевозки имущества иск о привлечении к ответственности может быть предъявлен либо против договорного перевозчика, либо против последнего перевозчика [3, с. 310].

В первую очередь представляется целесообразным решить вопрос, кем же являются второй и последующий перевозчики: сторонами договора либо третьими лицами, привлеченными к исполнению обязательства. Е. Д. Шешенин писал о том, что транспортное предприятие пункта отправления, которое заключило договор перевозки, возлагает на промежуточные транспортные предприятия, а также на предприятия пункта назначения исполнение обязательств по частям [4, с. 122]. Таким образом, стороной договора является только первый перевозчик, а остальные – соперевозчики, по его представлению, являются третьими лицами. Сходную позицию занимал и Б. Л. Хаскельберг, за тем исключением, что он полагал, что транспортное предприятие пункта назначения груза является стороной договора в силу указания закона [5, с. 131]. Между тем автором справедливо обращается внимание на то обстоятельство, что у промежуточных перевозчиков не возникает ни прав, ни обязанностей в отношении грузоотправителя и грузополучателя [5, с. 135].

Еще одна любопытная конструкция предлагалась М. А. Тарасовым, утверждавшим, что первый из перевозчиков в отношениях с грузоотправителем выступает в качестве представителя других перевозчиков, каждый из которых «вступая в договор, должен осуществлять права и обязанности предшествующего перевозчика» [6, с. 257]. Иными словами, по его представлению, головной перевозчик одновременно выступал в роли и пред-

ставителя, и исполнителя [7, с. 52]. Такую модель договора прямой смешанной перевозки грузов признать верной вряд ли можно. Противоречит она и утверждению М. А. Тарасова, что первый перевозчик несет ответственность за последующего перевозчика, в то время как конечный исполнитель отвечает за действия всех предыдущих [7, с. 58].

Согласно следующей модели, каждый из перевозчиков представляет собой сторону договора. Так, по мнению Т. Е. Абовой, все виды транспорта, которые принимают участие в прямом смешанном сообщении, выступают в качестве самостоятельных участников единого отношения по перевозке грузов, а потому за сохранность и своевременность доставки груза каждый перевозчик должен отвечать самостоятельно лишь за свою вину [8, с. 82; 9, с. 32]. Однако не стоит забывать, что данная позиция была высказана в период, когда имела место плановая экономика, и опиралась на тот факт, что грузоотправитель принимал участие в процессе планирования. Г. Б. Астановский также утверждал, что сторонами в договоре перевозки грузов в прямом смешанном сообщении являются все транспортные организации, но использовал для этих целей иную аргументацию. На его взгляд, полномочия транспортных организаций, действующих при заключении договора перевозки от имени других транспортных организаций, основаны не на плане перевозок, а на нормативных актах [10, с. 10].

Рассмотрим еще одну конструкцию договора смешанной перевозки груза. В. А. Егиазаров указывает на то обстоятельство, что передаточная ведомость является специальным документом, в соответствии с которым каждый последующий соперевозчик заключает договор перевозки с грузоотправителем и предыдущим соперевозчиком и таким образом, возлагает на себя обязанность по дальнейшей доставке груза [11, с. 68]. В отличие от предыдущей конструкции, права и обязанности каждого из последующих перевозчиков возникают не одновременно с правами и обязанностями первого перевозчика, а по мере вступления в договор на различных этапах его исполнения. Мы не можем согласиться с такой позицией. Представляется сначала, что данная конструкция схожа со специальной конструкцией договора присоединения: перевозчики присоединяются к готовым договорным условиям, изменить которые они не могут, а могут принять его только целиком. Тем временем конструкция договора присоединения не предполагает возможности присоединиться к уже заключенному первым перевозчиком договору. Условия договора адресованы только одной из сторон. Кроме того, эта модель не учитывает, что объем обязанностей, которые подлежат исполнению, будет уменьшаться по мере того, как акцептанты будут присоединяться к договору, так как предыдущие перевозчики уже исполнили свою часть обязательства. Одновременно встает вопрос: а к каким условиям присоединяется каждый из последу-

ющих исполнителей перевозки: к тем что уже были сформированы изначально, или же к тем, которые сохранили свою актуальность на момент присоединения?

По нашему убеждению, договор смешанной перевозки груза представляет собой договор о возложении обязанности на третье лицо. Мы полностью согласны с позицией В. В. Витрянского, заключающейся в том, что только начальный перевозчик является стороной договора, в дальнейшем же он привлекает другие транспортные организации к исполнению части своих обязательств [12, с. 518]. При этом за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства третьими лицами по общему правилу отвечает должник, если законом не установлено, что ответственность несет являющееся непосредственным исполнителем третье лицо. В данном случае налицо то самое исключение, предусмотренное законом. Таким образом, конструкция договора смешанной перевозки основывается на применении специальной конструкции договора в пользу третьего лица, а также правил о возложении обязанностей должника на третьих лиц одновременно (ст. 313, 403 ГК РФ). В данном случае по своему субъектному составу этот договор не отличается от простого договора перевозки грузов.

Ответственность между транспортными организациями за ненадлежащее исполнение своих обязанностей основана на принципе «сетевой ответственности». Ответственность за несохранность грузов до момента их передачи в пункт передачи лежит на сдающей стороне, а после такой передачи – на стороне, принявшей грузы (п. 1 ст. 114 КВВТ, ст. 79 УЖТ РФ). Для грузоотправителя наиболее все же приемлем принцип «единообразной ответственности» оператора, «когда основания ответственности оператора перед владельцем груза не зависят от того, где произошел ущерб, и определяются в договоре либо в законе» [13, с. 67].

Далее в этом вопросе перейдем к исследованию договоров мультимодальной перевозки с участием ОСПГ или операторов мультимодальной (комбинированной) перевозки – ОМП. Международная практика исходит из конструирования договора международной смешанной перевозки с участием оператора смешанной перевозки, то есть лица, ответственного за осуществление всех этапов смешанной перевозки и за сохранность груза на протяжении всей перевозки.

Несомненно, для транспортного права самой острой и важной была и остается проблема выработки единообразных подходов к решению вопроса об ответственности перевозчика, в том числе и перевозчиков, осуществляющих свой этап в смешанной перевозке. Определение условий и пределов ответственности является той отправной точкой, которая служит ориентиром в процессе унификации норм в сфере транспорта и от которых зависит ее эффективность [14]. Однако правовое

регулирование международных смешанных перевозок на данном этапе не соответствует их уровню развития и применения. На сегодняшний день издан целый ряд международных документов, регулирующих смешанные перевозки, тем временем полноценного регулирования они не обеспечили: в силу определенных обстоятельств одни из них не вступили в силу, а другие носят лишь факультативный (рекомендательный) характер. При всем при этом сама необходимость создания единого международного документа, регулирующего данный вид перевозок, возникла почти век назад. И камнем преткновения в его появлении как раз явился основной вопрос с определением режима и пределов ответственности мультимодального оператора.

На современном этапе становится очевидным тот факт, что, безусловно, хотя косвенное регулирование международных смешанных перевозок грузов и является той основой, которая используется при заключении договоров на международную перевозку в смешанном сообщении, однако факультативный характер норм не позволяет быть данным источникам права эффективным механизмом достижения единообразия. Таким образом, необходимость принятия новой конвенции о мультимодальной перевозке давно очевидна, а задержка в исполнении этого тормозит дальнейшее развитие и эффективность международных смешанных перевозок.

Чаще всего при определении режима ответственности такого оператора международная практика ориентируется на принцип «сетевой ответственности», то есть действуют нормы того национального права или международных транспортных конвенций, которые применимы к участку перевозки, на котором имело место нарушение положений договора о сохранности груза. Из такого подхода исходят и Конвенция 1980 г., и КОТИФ, и СМГС, и КДПГ. Однако в Конвенции 1980 г. отступления от принципа «единообразной ответственности» установлены уже в пользу грузоотправителя, что позволяет нам сделать вывод о возможном переходе в будущем на него в принципе. Тем временем перспективы разработки и принятия подобного международного документа остаются туманными.

Перейдем теперь к вопросу о том, что оператор смешанной перевозки оказывает услуги, в том числе и по управлению такой перевозкой, и, соответственно, несет ответственность за оказание таких услуг. К функциям такого управления следует отнести организацию, планирование, учет и контроль, анализ и регулирование.

В литературе имеется достаточно много примеров, иллюстрирующих, что для модальной перевозки характерно управление перемещением из одного пункта в другой из единого диспетчерского центра. Причем это и дает фактическое основание предполагать возможность ответственности толь-

ко одного лица за всю перевозку. Приведем некоторые из них. Наличие единого центра управления перевозочным процессом Э. Л. Лимонов называет в качестве одного из преимуществ мультимодальной перевозки. Автор справедливо пишет: «Повышение надежности транспортного обслуживания, сокращение сроков и стоимости доставки грузов достигается за счет интеграции смежных видов транспорта, исключения задержки груза в пунктах перевалки, управления всем процессом по доставке груза от склада отправителя до склада получателя одним оператором на основе единого технологического графика и компьютерной техники» [15, с. 308].

Не учитывать данный фактор при правовом регулировании прямых смешанных перевозок, на наш взгляд, крайне неосмотрительно. Поэтому прав В. В. Тюпа, который констатирует: «Из-за отсутствия “единого управляющего звена” на стороне перевозчиков правовая конструкция договора недостаточно удобна в применении, поскольку отсутствует участник отношений, выступающий от имени всех исполнителей сразу (что было бы удобнее для клиента и соответствовало бы зарубежной правовой конструкции договора, где таким единым координатором соперевожчиков является оператор смешанной перевозки)» [16, с. 15–16].

Современные операторы не могут обойтись без использования транспортной логистики которая, в свою очередь, определяется как искусство управления грузопотоками [17, с. 583]. Поэтому утверждение, что оператор не осуществляет функций управления, равносильно признанию того факта, что процесс мультимодальной перевозки неуправляем. По крайней мере, для сферы перевозок это достаточно смелое утверждение. Между тем транспортный оператор потому и называется оператором, что имеет возможность оперативно управлять транспортным процессом.

Если ограничить деятельность оператора только организацией перевозки, то можно считать, что его деятельность заканчивается тогда, когда в договорах между участниками перевозочного процесса, включая самого оператора, согласован порядок взаимодействия в пунктах перевалки груза. Максимум, что в таком случае способен в дальнейшем сделать оператор, – это получать информацию и передавать ее другим. Не отрицая важности информационной составляющей в деятельности современного оператора, отметим, что для обеспечения интересов грузоотправителя сегодня этого мало. Транспортный оператор должен иметь возможность руководить транспортным процессом, а не наблюдать за ним отстраненно. Процесс доставки грузов и пассажиров динамичен, а потому требует оперативного реагирования на возможные отклонения от ранее заданных параметров. Подобного рода оперативные реагирования невозможны без вмешательства транспортного оператора в деятельность перевозчиков, владельцев транспортных инфраструктур и иных участников прямой смешанной перевозки грузов.

Для сокращения сроков доставки необходимо обеспечить своевременную передачу грузов в пунктах перевалки. К сожалению, сегодня нередки случаи, когда на паромных переправах скапливается большое количество составов с грузами по причине отсутствия эффективного взаимодействия между железнодорожными и морскими перевозчиками. Из-за этого сроки доставки увеличиваются. Кто-то должен оперативно управлять этим процессом, не пуская его на самотек. Конечно, в договорах оператора с перевозчиками, владельцами транспортной инфраструктуры наверняка предусматриваются меры ответственности за несвоевременную перевалку груза. Однако ответственность наступает уже за свершившийся факт просрочки, когда ничего уже нельзя изменить. Для грузоотправителя гораздо более ценно, когда благодаря оперативному вмешательству транспортного оператора груз будет доставлен вовремя. Поэтому у оператора должны быть правовые возможности оперативно совершать управляющие воздействия в целях обеспечения такого параметра управления, как время перевалки груза.

Таким образом, транспортный оператор должен иметь возможность не только контролировать такие режимные и выходные параметры процесса смешанной перевозки, как экономичность, регулярность перевозок, коэффициент сохранности груза, надежность, уровень потерь при перевозке скоропортящихся грузов и т. п., но и по принципу обратной связи либо непосредственно осуществлять их регулирование.

Оператор смешанной перевозки грузов постоянно руководит процессом, осуществляя его планирование, анализ (оперирование данными), согласование действий участников, организуя потоки информации, корректируя и контролируя деятельность. По существу, он воздействует на соответствующий процесс, который становится управляемым. Оператор, организующий процесс перевозки по схеме «от двери до двери», занимает в этой схеме более высокое положение по отношению к лицам, взаимодействие которых он организует.

В случае отклонения от параметров перевозки, предусмотренных условиями договора на оказание операторских услуг по управлению перевозкой в прямом смешанном сообщении, оператор должен нести ответственность перед клиентом, если не докажет, что своевременно предпринял все необходимые меры, которые разумно могли требоваться для обеспечения заданных параметров.

В заключение хотелось бы предложить следующее определение договора смешанной перевозки груза: по договору прямой смешанной перевозки груза оператор за плату обязуется в качестве принципала осуществить с привлечением перевозчиков разных видов транспорта и иных транспортных организаций по единому оборотному или необоротному транспортному документу перевозку вверенного ему груза в пункт назначения и выдать его управомоченному лицу, а также оказать услуги

грузоотправителю по управлению этими перевозками.

### Библиографический список

1. Гетьман-Павлова И. В., Ерпылева Н. Ю. Правовое регулирование международных смешанных комбинированных перевозок // Транспортное право. 2006. № 4. С. 17–23. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=12879224>.
2. Определение ВАС РФ от 06.02.2012 № ВАС-14906/11 по делу № А33-13581/2007 [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.04.18).
3. Гражданский кодекс Квебека / под ред. О. М. Козыр, А. А. Маковской. М.: Статут, 1999. 472 с.
4. Шешенин Е. Д. Некоторые вопросы правовой природы договора перевозки // Теоретические проблемы гражданского права: сб. ученых трудов Свердловского юридического института. Вып. 13. Свердловск, 1970.
5. Хаскельберг Б. Л. Правовое положение транспортных организаций при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении // Проблемы советского государства и права: межвуз. тематический сб. Иркутск, 1972. № 1-2. С. 131–135.
6. Тарасов М. А. Договор перевозки. Ростов н/Д.: Издательство Ростовского университета, 1965. 456 с.
7. Тарасов М. А. Значение узловых соглашений в развитии перевозок прямого смешанного сообщения // Правоведение. 1958. № 2. С. 51–59
8. Абова Т. Е. Об ответственности перевозчиков в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении // Советское государство и право. 1965. № 10. С. 78–86.
9. Ходунов М. Е. Правовые вопросы перевозок прямого смешанного сообщения. М.: Юридическая литература, 1960. 67 с.
10. Астановский Г. Б. Гражданско-правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Л.: Изд-во ЛГУ, 1960. 19 с.
11. Егиазаров В. А. Совершенствование законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. Казань: Издательство Казанского университета, 1984. 125 с.
12. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М., 2003. 910 с.
13. Якушев В. К проекту закона о перевозках грузов различными видами транспорта // Хозяйство и право. 1998. № 2. С. 63–73.
14. Mankabady S. The Multimodal transport of goods convention: a challenge to unimodal transport conventions // The International and Comparative Law quarterly. 1983. Vol. 32. Part 1. P. 120–142
15. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб.: Информационный центр «Выбор», 2000. 416 с.
16. Тюпа В. В. Договор перевозки в прямом смешанном сообщении: теоретический и практический аспекты: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011. 28 с.
17. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: учебник / под ред. К. В. Холопова. М.: Юрист, 2000. 684 с.

### References

1. Get'man-Pavlova I. V., Erpyleva N. YU. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh smeshannykh kombinirovannykh perevozok [Legal regulation of international mixed combined transport]. Transportnoe pravo [Transportation Law], 2006, no. 4, pp. 17–23. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=12879224> [in Russian].
2. Opredelenie VAS RF ot 06.02.2012 № VAS-14906/11 po delu № A33-13581/2007 [Elektronnyi resurs] [Decision of the Supreme Arbitration Court of the Russian Federation dated 06.02.2012 № VAS-14906/11 with regard to case № A33-13581 [Electronic resource]]. Available at legal reference system ConsultantPlus (accessed 15.04.18) [in Russian].
3. Grazhdanskii kodeks Kvebeka. Pod red. O. M. Kozyr', A. A. Makovskoi [Civil Code of Quebec. O.M. Kozyr', A.A. Makovskaya (Eds.)]. M.: Statut, 1999, 472 p. [in Russian].
4. Sheshenin E. D. Nekotorye voprosy pravovoi prirody dogovora perevozki. Sb. uchenykh trudov Sverdlovskogo iuridicheskogo instituta, vyp. 13. Teoreticheskie problemy grazhdanskogo prava [Some issues of the legal nature of the contract of carriage. Collection of research works of Sverdlovsk Law Institute, issue 13. Theoretical problems of Civil Law]. Sverdlovsk, 1970, p. 122 [in Russian].
5. Haskelberg B. L. Pravovoe polozhenie transportnykh organizatsii pri perevozke грузов v priamom smeshannom soobshchenii [Legal status of transport organizations in the transport of goods in a direct mixed traffic]. In: Problemy sovetskogo gosudarstva i prava. Mezhevuzovskii tematicheskii sbornik [Issues of Soviet State and Law. Interacademic subject collection]. Irkutsk, 1972, no. 1-2, pp. 131–135 [in Russian].
6. Tarasov M. A. Dogovor perevozki [Contract of carriage]. Rostov-on-Don: izdatel'stvo Rostovskogo universiteta, 1965, 456 p. [in Russian].
7. Tarasov M. A. Znachenie uzlovykh soglashenii v razvitii perevozok priamogo smeshannogo soobshcheniia [Importance of node agreements in the development of transportations of direct mixed traffic]. Pravovedenie [Legal Studies], 1958, no. 2, pp. 51–59 [in Russian].
8. Abova T. E. Ob otvetstvennosti perevozchikov v priamom smeshannom zheleznodorozhno-vodnom soobshchenii [On the liability of carriers in a direct mixed railway and water traffic]. Sovetskoe gosudarstvo i pravo [Soviet State and Law], 1965, no. 10, pp. 78–86 [in Russian].
9. Khodunov M. E. Pravovye voprosy perevozok priamogo smeshannogo soobshcheniia [Legal issues of transportations of direct mixed traffic]. M.: Iuridicheskaiia literatura, 1960, 67 p. [in Russian].
10. Astanovsky G. B. Grazhdansko-pravovye voprosy perevozok грузов v priamom smeshannom zheleznodorozhno-vodnom soobshchenii: avtoref. dis. ... kand. iurid. nauk [Civil-law issues of cargo transportation in direct mixed railway and water traffic: author's abstract of Candidate's of Legal Sciences thesis]. L.: Izd-vo LGU, 1960, 19 p. [in Russian].
11. Egiazarov V. A. Sovershenstvovanie zakonodatel'stva o perevozke грузов v priamom smeshannom soobshchenii [Improvement of legislation on the transport of goods in a direct mixed traffic]. Kazan: Izdatel'stvo Kazanskogo universiteta, 1984, 125 p. [in Russian].
12. Braginsky M. I., Vitryansky V. V. Dogovornoe pravo. Kniga chetvertaia: Dogovory o perevozke, buksirovke, transportnoi ekspeditsii i inykh uslugakh v sfere transporta [Contract law. The fourth book:

Agreements on transportation, towage, transport expedition and other services in the field of transport]. M., 2003, 910 p. [in Russian].

13. Yakushev V. K proektu zakona o perevozkakh gruzov razlichnymi vidami transporta [On draft law on the carriage of goods by various means of transport]. Khoziaistvo i pravo [Business and Law], 1998, no. 2, pp. 63–73 [in Russian].

14. Mankabady S. The Multimodal transport of goods convention: a challenge to unimodal transport conventions. The International and Comparative Law quarterly, 1983, Vol. 32, part 1, pp. 120–142 [in English].

15. Limonov E. L. Vneshnetorgovye operatsii morskogo transporta i mul'timodal'nye perevozki

[Foreign trade operations of sea transport and multimodal transportation]. SPb.: Informatsionnyi tsentr «Vybor», 2000, 416 p. [in Russian].

16. Tyupa V. V. Dogovor perevozki v priamom smeshannom soobshchenii: teoreticheskii i prakticheskii aspekty: avtoref. dis. ... kand. iurid. nauk [Contract of carriage in the direct mixed traffic: theoretical and practical aspects: Author's abstract of Candidate's of Legal Sciences thesis]. M., 2011, 28 p. [in Russian].

17. Ekonomika i organizatsiia vneshnetorgovykh perevozok: Uchebnik. Pod red. K. V. Kholopova [Economics and organization of foreign trade transportation: Textbook. K. V. Kholopov (Ed.)]. M.: Iurist, 2000, 684 p. [in Russian].