

Общие правила Союза экспедиторов Северных стран

УДК 658.7/8
ББК 65.37
Х-736

К.В. Холопов,
доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней
торговли, кафедра технологии внешнеторговых сделок - зав. кафедрой,

Н.В. Данчева,
кандидат филологических наук, доцент, Всероссийская академия внешней
торговли, кафедра английского языка Международно-правового факультета
- зав. кафедрой, профессор

Аннотация

Обосновывается актуальность совершенствования российских норм, правил и условий для повышения эффективности российской внешнеторговой транспортной логистики. Такой подход сможет значительно снизить транспортные издержки в контрактной цене внешнеторгового товара. В качестве объекта возможного использования зарубежного опыта рассматриваются Правила союза экспедиторов Северных стран, которые вступили в силу с 1 января 2016 года. Они действуют при организации международных перевозок грузов в Дании, Норвегии, Финляндии и Швеции. Подробно рассматриваются и анализируются все аспекты европейских транспортно-логистических обычаев, принятых в Северных странах, с возможностью применения их и использования в российской внешнеторговой действительности. Предлагаются конкретные меры к совершенствованию на этой основе российских экспедиторских норм и правил.

Ключевые слова: экспедиторы, логистические провайдеры, международные транспортно-экспедиторские услуги, международные транспортно-логистические услуги, правовое регулирование, транспортно-экспедиторская деятельность, правила экспедиторов, Северные страны, зарубежный опыт, Экспедитор, сторона договора, Экспедитор посредник, Экспедитор хранитель, ответственность экспедитора, груз, нарушение срока доставки, ответственность клиента, экспедиторское право, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки груза.

The General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders

K.V. Kholopov,
Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy,
Department of foreign trade and international transactions - Head of the Department;

N.V. Dancheeva,
Candidate of Philological Sciences, Associate Professor, Russian Foreign Trade Academy,
The English Language Department of the International Law Faculty - the Head, Professor



Abstract

The article focuses on the necessity to improve the Russian legal rules, regulations and conditions to improve transport and logistics effectiveness of Russia's foreign trade. Such an approach will help considerably reduce transport costs of the contract price for the goods involved in foreign trade. The General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders, which went into effect on 1 January 2016, can serve as an example of possible application of foreign expertise. These General Conditions are applied to international carriage of goods in Denmark, Norway, Finland and Sweden. The article considers in detail and analyses all aspects of European logistics customs in use in the Nordic countries as well as the possibility of their application in Russia's foreign trade. Specific measures that might serve as a basis for improving Russia's freight forwarding rules and regulations are proposed.

Key words: Freight forwarders, logistics providers, international freight forwarding services, international transport and logistics services, legal regulation, freight forwarding activities, the General Conditions of Freight Forwarders, Nordic countries, foreign expertise, freight, contracting party, freight intermediary, freight responsibility, freight liability, cargo, delay, Customer's liability, Freight Forwarders law, CMR, Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road.

1. АКТУАЛЬНОСТЬ РАССМОТРЕНИЯ И АНАЛИЗА СОДЕРЖАНИЯ ДОКУМЕНТА ДЛЯ ЛОГИСТИКИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ И ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ РОССИИ

Логистика международного товародвижения в глобальном масштабе, экспорт транспортно-логистических услуг в масштабах каждой страны и транспортно-логистическое обеспечение внешнеторговой деятельности в масштабах каждого субъекта внешнеэкономической деятельности (ВЭД) являются сегодня серьезными драйверами роста и необходимым условием эффективности каждой внешнеторговой сделки купли-продажи товаров. Непременность международного физического перемещения товаров от производителей до потребителей, от продавцов – до покупателей в разных странах, обязывает включать эффективные механизмы организации и управления транспортными потоками, то есть те механизмы, которые сегодня именуют механизмами внешнеторговой транспортной логистики.

Все понимают, что процессы международного товародвижения очень сложны и зависят от целого ряда факторов. Это, и инфраструктура транспортных систем, и процедуры перевозочной деятельности, это и операции в начале, в конце, и в пути следования грузов, это документооборот и таможенные операции, это и ценообразование, и тарифы, и многие другие операции, процессы и процедуры./1/ При

этом следует отметить, что сочленять процедуры и управлять вышеупомянутыми звеньями (факторами) могут только опытные и профессиональные участники различных национальных и региональных рынках./2/ Всем этим ведают и раньше, и сегодня логистические провайдеры, по старинке именуемые международными транспортными экспедиторами. Страны, и профессиональные объединения международного и национального бизнеса в них, пытаются выработать такие правила и обычаи, которые способствовали бы минимизации логистических издержек – с одной стороны, но были бы справедливыми и понятными для всех заинтересованных сторон (производителей, потребителей, продавцов, покупателей, перевозчиков, экспедиторов, хранителей, таможенных органов и пр.) – с другой стороны.

Речь идёт о выработке унифицированных правил и условий доставки внешнеторговых грузов в международных сообщениях, когда это доставка поручается профессиональным участникам рынков транспортных услуг, по-прежнему именуемых международными экспедиторами. Всё дело в том, что транспортно-логистического права нет, а транспортно-экспедиторское существует. Пусть не в международном частном праве на уровне конвенций, но в национальном праве и в качестве факультативных норм и обычаев, обладающих статусом полного признания их бизнес-сообществом.

Например, существуют Правила Международной федерации экспедиторов экспедиторских ассоциаций (ФИАТА, FIATA) для услуг по перевозке грузов (документ *Freight Forwarding Services, FIATA*, издание 1996 года), существуют Общегерманские условия транспортного экспедирования (*Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen, ADSp*, 2002), Общие правила Союза экспедиторов Северных стран и некоторые другие. Все эти правила являются устоявшимися обычаями делового оборота в транспортно-экспедиторском бизнесе, и относятся в большей мере к международному экспедированию. По своему правовому статусу такие документы являются факультативными и дополняют при взаимном согласии сторон договора применимое в конкретной стране национальное экспедиторское право. Важно, что все такие правила согласованы с профессиональными бизнес-объединениями, и, следовательно, отвечают интересам грузовладельцев, экспортеров и импортёров.

Для России обобщение зарубежного опыта в этом вопросе имеет большое значение, и оно крайне актуально, так как существующие отечественные нормы, правила и процедуры транспортно-экспедиторской деятельности ещё пока не только далеки от идеала, и не соответствуют обычной зарубежной практике, но и противоречат интересам и российских международных экспедиторов, и участников ВЭД./3/ Российскому законодателю стоит обратить внимание на уже состоявшиеся в мировой практике обычаи для корректировки положений отечественного транспортно-экспедиторского права./4/



2. АНАЛИЗ СОДЕРЖАНИЯ И ТОЛКОВАНИЕ ДОКУМЕНТА

Результатом продолжительных и плодотворных переговоров между Союзом экспедиторов Северных стран, Датской торговой палаты, Конфедерации Норвежских предпринимателей, Федерации Норвежских промышленников, Финской торговой палаты, Финского совета грузоотправителей и Конфедерации Шведских предпринимателей стала новая редакция документа, именуемого «Общие правила экспедиторов Северных стран»¹, вступившего в силу 1 января 2016 года². Правила являются документом, применяемым экспедиторами в Норвегии, Дании, Швеции и Финляндии. Несмотря на формальный факультативный статус документа, Правила не противоречат гражданскому законодательству указанных стран, и рекомендованы к повсеместному применению их национальными международными экспедиторами.

Правила Союза экспедиторов Северных стран официально изданы на датском, норвежском, финском и шведском языке, но были переведены авторами статьи на русский с аутентичного английского перевода. Толкование документа позволило сделать ряд важнейших выводов.

Установлены условия применения общих правил экспедирования Северных стран. Они применяются в Дании, Норвегии, Финляндии и Швеции в соответствии с гражданским законодательством этих стран. Правила обязательны к применению экспедиторами – действительными членами Союза экспедиторов Северных стран, однако факультативно могут применяться экспедиторами, которые не являются членами данного Союза (§1 Правил). Сферой применения Правил являются права и обязанности экспедитора и клиента по отношению друг к другу. Кроме того, в документе акцентируется внимание на том моменте, что в отношении перевозок грузов различными видами транспорта на экспедитора распространяется ответственность по правилам, которые предусмотрены: Едиными правилами к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом (CIM-COTIF), Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки груза (CMR), Гаагско-Висбийскими правилами (Конвенцией об унификации некоторых правил о коносаменте) и Монреальской конвенцией (Конвенцией об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок), а также согласно поправкам, приложениям или протоколам к данным конвенциям международного частного транспортного права (Вводные положения Правил союза экспедиторов Северных стран). Последние положения указывают на то, что речь идет об оказании экспедиторских услуг, связанных с международными перевозками грузов.

¹ Авторы называют документ так, как его именуют в профессиональном экспедиторском сообществе.

² Оригинальный текст документа на английском языке предоставлен к.э.н. Голубчиком А.М.

Правила экспедиторов Северных стран содержат оговорку о том, что если утрата или повреждение груза, снижение его стоимости или задержка в доставке произошли при перевозке определённым видом транспорта, или экспедитор при доставке груза использовал определённый вид транспорта, то ответственность экспедитора определяется по правовым нормам ответственности, предусмотренными для этого конкретного вида транспорта (§2 Правил). Правда, с учётом тех оговорок, которые императивно предписываются самими Правилами.

Эту норму следовало бы принять во внимание российскому законодателю при внесении изменений в закон от 30 июня 2003 года №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности».³ Сегодня положения российского экспедиторского закона таковы, что по указанным выше основаниям ответственность экспедитора перед клиентом «... определяется на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает перевозчик» (статья 6, пункт 2). Всё дело в том, что по российскому праву перевозчик несёт ответственность перед отправителем или получателем, но не перед экспедитором, так как перевозчик не состоит в договорных отношениях по перевозке груза с экспедитором.

Правила экспедиторов Северных стран достаточно чётко определяют виды договорных отношений экспедитора с клиентом, а также те услуги, которые может предоставить клиенту экспедитор (§3 Правил). Правила различают два вида договорных отношений между экспедитором и клиентом. Первый вид экспедиторского договора определяется статусом «экспедитора в качестве стороны договора». Эти договорные отношения подразумевают, что экспедитор принимает от клиента груз в свое ведение и работает с ним – затаривает, упаковывает, маркирует, грузит, перевозит, выгружает, хранит и пр. Второй вид экспедиторского договора определяется статусом «экспедитора в качестве посредника». Эти договорные отношения подразумевают, что экспедитор не вступает в договорные отношения с третьими лицами (перевозчиками, предприятиями транспортной инфраструктуры, стивидорами, хранителями и др.) от своего имени и за свой счёт. Экспедитор здесь не принимает груз в своё ведение, не работает с грузом, не отвечает за действия третьих лиц, кроме своих работников и служащих. По второму виду договора экспедитор является простым посредником, отвечающим лишь за надлежащую организацию перевозки груза.

В российском праве, а именно, в законе «О транспортно-экспедиционной деятельности», таких разграничений по видам договорных отношений нет. Подразумевается (в законе), что российский экспедитор всегда работает с грузом, и никогда не может быть простым посредником. Поэтому все российские экспедиторы, занимающиеся только организацией, например, внешнеторговых и транзитных перевозок грузов, всегда уходят от применения к их действиям и их ответственности норм российского экспедиторского права.

³ Собрание законодательства РФ, 2003, №27, (ч.1), ст. 2701



Правила указывают на то, какие услуги обычно оказывает своим клиентам экспедитор. Некоторые виды услуг – перевозка, агентирование, посредничество, логистические услуги, управление цепями поставок, хранение, консалтинг, стивидорные услуги, судовой брокераж – конкретно поименованы в Правилах. Однако отмечается, что этот перечень не является исчерпывающим. Среди иных услуг отдельно выделяются таможенные услуги и услуги правовой помощи и поддержки.

Разъяснения понятия «логистические услуги» в Правилах не приводятся. Очевидно, имеются в виду те услуги, именуемые логистическими, которые совместно определены 29 октября 2004 года ФИАТА⁴ (Международной федерацией экспедиторских ассоциаций) и КЛЕКАТ⁵ (Европейской ассоциацией по оказанию экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных услуг) в документе ФИАТА № GL04/06: «Экспедиторские услуги включают в себя также логистические услуги с их современными и коммуникационными технологиями, связанными с перевозкой, обработкой или хранением товаров, и фактически полностью охватывают всю систему управления перемещением товаров. Перечисленные услуги могут изменяться в целях удовлетворения требований их более гибкого применения».

Указав на то, что клиент является стороной экспедиторского договора (§4 Правил), документ содержит общие условия исполнения договора. Эти условия являются обычными для большинства норм экспедиторского права (§§5-12 Правил).

Стороны – экспедитор и клиент – обязаны предоставить полную и достоверную информацию, необходимую для исполнения экспедиторского договора. Экспедитор обязуется взять на себя все заботы и расходы, связанные с перевозкой груза выбранным видом транспорта и маршрутом доставки. В отношениях между сторонами возможно заключение договора в электронном виде, подтвержденного соответствующими электронными документами. Клиент должен давать указания относительно выполнения договора непосредственно экспедитору. Если в договоре не указано иное, то погрузку и выгрузку груза должен осуществлять клиент, а укладку и крепление груза на транспортном средстве – экспедитор (§5 Правил).

Экспедитор обязан продемонстрировать, что он в рамках исполнения договорных обязательств следил за исполнением интересов клиента. В частности, он должен проявлять свою заботливость в надлежащем исполнении договорных обязательств и заботе о грузе. Если стороны не договорились об ином, то грубая небрежность экспедитора или привлеченных им третьих лиц, повлекшая за собой убытки клиента (утрата груза, задержка в доставке и пр.), не даст экспедитору

⁴ Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles (FIATA) – франц. Международная неправительственная организация, созданная в 1926 году, которая объединяет более 150 национальных ассоциаций экспедиторов по всему миру.

⁵ Comite de Liason Europeen des Commissionnaires Auxiliaires de Transport du Marche Commun (CLECAT) - франц. Ассоциация создана в 1958 году в г. Брюсселе, объединяет 28 европейских национальных ассоциаций, выполняющих экспедиторские, логистические и таможенные услуги.

возможности воспользоваться предусмотренными ограничениями его ответственности в соответствии с процедурами, предусмотренными Правилами (§6 Правил).

Экспедитор несет ответственность за принятие, перевозку и доставку груза в согласованные сторонами сроки. Такие сроки должны быть строго определены в экспедиторском договоре (бланкетная форма договора), в принятой и согласованной оферте (договор по форме акцепта оферты) или в котировочной форме договора, если с такой формой клиент согласился без оговорок (§7 Правил).

Экспедитор при исполнении должен следовать указаниям клиента. Если экспедитор вынужден действовать без получения предварительных инструкций клиента, то считается, что экспедитор действовал за счёт клиента, за его страх и риск. Правила определили условия, когда при невозможности получения инструкций от клиента, экспедитор может производить различные манипуляции с грузом, вплоть до его реализации. Это – риск снижения стоимости груза и возникновения из-за характера груза опасностей для людей, имущества и окружающей среды. Эти обстоятельства, при отсутствии связи с клиентом, позволяют экспедитору принять необходимые меры в отношении груза, и даже, реализовать его. Возможно также обезвреживание и/или уничтожение груза. В этих случаях экспедитор обязан: в максимально сжатые сроки проинформировать клиента, а в случае реализации груза, вернуть клиенту стоимость груза за вычетом целесообразно понесенных расходов. Экспедитор имеет также право в этом случае на дополнительное вознаграждение (§8 Правил).

При ущербе, задержке или утрате груза, вызванной неправомерными действиями или бездействием третьей стороны (например перевозчика), экспедитор обязан незамедлительно предъявить претензию этой третьей стороне и известить о случившемся клиента. Экспедитор обязан оповестить клиента о предпринятых им мерах для возмещения ущерба, а также должен оказать ему содействие в отношениях с третьей стороной. После этого экспедитор должен передать клиенту все права и претензии, имеющиеся в отношениях с третьей стороной (§9 Правил).

Экспедитор имеет право на получение вознаграждения по экспедиторскому договору, независимо от расчетов клиента с другими контрагентами по другим договорам (купли-продажи, поставки, фрахтования и пр.). Это правило действует также в тех случаях, когда экспедитор не может исполнить обязательства по договору из-за непредоставления груза клиентом или вследствие иных препятствий по вине клиента. Эти правила применяются также в тех случаях, когда по сложившейся практике или по договору экспедитор предоставил клиенту отсрочки по платежам (§11 Правил).

Экспедитор имеет право на получение дополнительной компенсации за услуги, которые очевидно являются необходимыми в дополнение к тем услугам, которые были прямо согласованы сторонами, или же которые обычно входят в объем услуг экспедитора по договору (§12 Правил).



Правила экспедиторов Северных стран содержат условия о конфиденциальности и защите информации. Любая информация, полученная сторонами в рамках договорных отношений, считается конфиденциальной. Стороны должны принять все возможные технические и организационные меры для защиты информации, в том числе компьютерной, по любым аспектам договорных отношений. Любой доступ к информационным системам экспедитора и клиента должен обеспечить безопасное функционирование этих информационных систем. Все обязательства о конфиденциальности и защите информации должны соблюдаться и после прекращения договора между сторонами (§13 Правил).

Традиционными для экспедиторских правил и экспедиторского права являются положения о праве удержания груза и залогового права на груз. Для цели получения вознаграждения и возмещения иных целесообразно понесённых расходов экспедитор имеет право удерживать груз в своем ведении. В случае неоплаты клиентом указанных сумм, экспедитор имеет право продать весь груз или его часть, уведомив, правда, об этом клиента любым возможным способом, и указав мотивы таких действий (§14 Правил).

Особые условия Правил экспедиторов Северных стран сосредоточены, в основном, на регламентации вопросов ответственности сторон экспедиторского договора. Вопросы ответственности детально расписаны по четырем группам: ответственность экспедитора в качестве договаривающейся стороны, ответственность экспедитора в качестве посредника, ответственность экспедитора в качестве хранителя товара и ответственность клиента.

Наибольший по объему раздел – ответственность экспедитора перед клиентом в качестве договаривающейся стороны (§§15-21 Правил). Здесь ответственность экспедитора максимальна, так как он принял груз в свое ведение, работает с грузом, и взял в договоре на себя обязательство доставить груз в установленное место и время. В качестве основы определения оснований и размеров ответственности экспедитора взяты аналогичные нормы и правила международного автотранспортного права./5/

Как и в соответствии с нормами транспортного права, экспедитор несет ответственность за повреждение, порчу или утрату груза с момента принятия груза в своё ведение до момента его доставки. Экспедитор отвечает также за нарушение срока доставки груза (§15 Правил). Каталог исключений из ответственности экспедитора содержится в §16. Основания для исключения из ответственности экспедитора характерны для большинства «каталогов исключений», приведенных в конвенциях международного частного права. В частности, в качестве оснований, освобождающих экспедитора от ответственности, указаны: действия или упущения клиента при работе с грузом; отсутствие упаковки, маркировки или их недостаточность; особые естественные свойства груза (порок, присущий грузу); неправильная или недостаточная информация о грузе; перевозка груза на открытом

подвижном составе; форс-мажор.⁶ Такой набор позиций в каталоге исключений Правил в большей степени соответствует каталогу исключений международного автотранспортного права, изложенному, в частности, в CMR-Конвенции 1956 года.⁷

Аналогии с ответственностью перевозчика по CMR-Конвенции прослеживаются и при определении подхода для определения возмещения ущерба экспедитору клиенту при полной или частичной утрате груза, а также его повреждении (§17 и §18 Правил). Размер ущерба определяется по цене, указанной в инвойсе на товар, если только она не отличается от рыночной цены товара. Цена фиксируется на дату и место приема груза экспедитором в свое ведение. Расходы на перевозку (тариф, фрахт) также возмещаются экспедитором, как и таможенные пошлины и сборы, связанные с перевозкой утраченного груза или его части, а также понижением его стоимости. Никакой иной ущерб – упущенная выгода, неполученная прибыль, потеря рынков – экспедитором не возмещается. И здесь это в полной мере соответствует духу, нормам и правилам CMR-Конвенции.⁸

Как в международном транспортном праве существуют пределы ответственности перевозчика, так и Правила экспедиторов Северных стран содержат пределы ответственности экспедитора (§21). В отношении ограничения ответственности по грузу (повреждение, порча, утрата, снижение стоимости) действуют правила пунктов А, С, D, E указанного параграфа. Здесь предел ответственности перевозчика ограничен величиной 8,33 SDR⁹ за килограмм массы брутто груза. Она такая же, как ответственность международного автомобильного перевозчика по CMR-Конвенции (статья 23, пункт 3).¹⁰

По иным нарушениям исполнения обязательств экспедитором, не связанным с повреждением, порчею или утратой груза, его ответственность ограничена величиной 100 000 SDR (СПЗ) по каждой партии груза, заявленной клиентом экспедитору в изначальной заявке, именуемой обычно как «поручение экспедитору»./6/ Таким документом может быть, к примеру, экспедиторский документ ФИАТА, именуемый «Поручение экспедитору ФИАТА».¹¹ В России в правовой и документарной регламентации также существует такой документ, именуемый как «Поручение экс-

⁶ Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010. с. 503-506

⁷ Пункты 2 и 4 статьи 17 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза.

⁸ Пункты 1, 2, 4, 6 статьи 23 указанной конвенции

⁹ Special Drawing Rights (англ.) – единица специальных прав заимствования (СПЗ), такая по смыслу, содержанию и величине, как она определена Международным валютным фондом.

¹⁰ Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010. с. 508

¹¹ FIATA Forwarding Instructions – FFI (англ.)



педитору»./6/ Он предусмотрен Приказом Минтранса России от 11 февраля 2008 года №23 «Порядок оформления и формы экспедиторских документов».¹²

Стороны (обычно этой стороной является клиент) могут заявить о наличии особого интереса в доставке груза. Если договоренность об этом будет достигнута, то кроме указанных выше сумм возмещения по грузу (с учётом предела ответственности), экспедитор выплатит клиенту дополнительные суммы, предусмотренные договором. Всё это в полной мере соответствует нормам и правилам CMR-Конвенции (статьи 24 - 26).¹³

Ответственности экспедитора за нарушение срока доставки груза посвящены §19 и §20 Правил, а также §21, пункт В. По общему правилу, ответственность экспедитора по этому обстоятельству не может превышать стоимость фрахта, то есть стоимость доставки груза, установленную в экспедиторском договоре.

Правила допускают, что стороны договора могут изменить это положение, и тогда обозначенная в договоре конкретная сумма будет являться размером ответственности экспедитора за нарушение срока доставки груза (§19, пункт А).

Если речь идет о том, что стороны не только согласовали конкретный срок доставки, но и экспедитор гарантировал доставку груза в этот срок, то экспедитор за неисполнение такого обязательства отвечает всей величиной фрахта или иной согласованной в договоре сторонами суммой (§19, пункт В). Единственное исключение из этого правила – нарушение обязательства вследствие обстоятельств, не зависящих от экспедитора. К последнему в Правилах обозначено интересное уточнение: если доставка груза осуществлялась автомобильным транспортом в пределах Европы, то считается, что экспедитор контролировал действия автомобильного перевозчика и не может сослаться на такое обстоятельство. Тогда ответственность экспедитора равна потерям клиента. Но, если эти потери клиента выше чем ставка фрахта по экспедиторскому договору, то возмещается именно фрахт, не больше. Если ниже – то реальные убытки клиента.

В отношении ответственности экспедитора за нарушение срока доставки, за исключением последнего уточнения, просматриваются аналогии с ответственностью международного автомобильного перевозчика по CMR-Конвенции за нарушение срока доставки груза (статья 23, пункт 5; статья 26).¹⁴

¹² Зарегистрирован в Минюсте России 28 февраля 2008 года №11239. Источник: «Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти» №15 от 14 апреля 2008 года.

¹³ Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010. с. 509-511

¹⁴ Там же, 2010, с. 511-512

Как и в CMR-Конвенции (статья 20, пункт 1)¹⁵, Правила экспедиторов Северных стран декларируют, что нарушение сроков доставки груза может в определенных случаях означать утрату груза (§20, пункт А). Это будет означать, что клиент может потребовать с экспедитора возмещение как за полную утрату всего груза (§17 и §18 Правил). Иногда такие обстоятельства называют юридической утратой груза. Потому что необязательно, чтобы груз был утрачен фактически, достаточно того, что груз не был доставлен в пункт назначения в согласованный или разумный срок. Клиент имеет право на возмещение по правилам полной утраты груза, если груз не был доставлен экспедитором автомобильным транспортом в течение 30 дней после истечения согласованного срока доставки, или в течение 60 дней с даты приема груза к перевозке, если срок доставки установлен не был. Если груз доставлялся при участии других видов транспорта, то можно считать его полностью утраченным после 60 дней с даты приема груза к перевозке. В любом случае экспедитор должен предпринять все усилия по доставке груза указанному в договоре лицу по указанному адресу в разумный срок (§20, пункт В).

Ответственность экспедитора в качестве посредника изложена в §§22 - 24 Правил. Здесь главным основанием ответственности экспедитора-посредника является отсутствие должной осмотрительности при исполнении им договора. Экспедитор в качестве посредника не несет ответственности за действия любой третьей стороны при перевозке груза, погрузки, разгрузки, доставки, принятия и выдачи груза и иных услуг. Экспедитор несет ответственность только за надлежащее исполнение услуг, которые он исполняет самостоятельно. Чаще всего – это организация перевозок, заключение от имени и за счёт клиента различных договоров, необходимых для доставки груза, и расчеты с клиентами по этим договорам. Тем не менее, Правила устанавливают и для такого вида экспедиторской деятельности пределы ответственности экспедитора (§24), а именно: 50 000 SDR (СПЗ) по каждому экспедиторскому поручению и 500 000 SDR (СПЗ) по каждому экспедиторскому договору. Подразумевается, что экспедитор может заключить с клиентом генеральное соглашение (бланкетный договор), в рамках которого будут реализовываться несколько поручений клиента экспедитору.

Третий вид экспедиторского договора возлагает на экспедитора функции хранителя (хранения грузов). Причём, имеется в виду не промежуточное технологическое хранение в рамках реализации процедуры доставки груза (например, после выгрузки в порту из железнодорожного вагона – до погрузки на судно), а складское хранение как специализированный вид деятельности. Ответственность по такому виду деятельности определена в §25 Правил.

Ответственность клиента (§26 Правил) содержит семь обстоятельств, наступление которых освобождает экспедитора от ответственности и требует от клиен-

¹⁵ Там же, 2010, с. 513



та возмещения ему убытков и целесообразно понесенных расходов. К таким обстоятельствам Правила относят:

Неверные, неясные и неполные сведения о грузе, а также в прилагаемых к нему документах.

Неправильная упаковка и маркировка груза, а также неверная погрузка, выгрузка, укладка и крепление груза, произведённая клиентом.

Вредные или опасные свойства груза, которые экспедитор не мог предвидеть.

Вынужденная оплата таможенных пошлин и сборов или какого-либо обеспечения для исполнения экспедитором обязательств по договору.

Незаконные грузы и грузы, перемещение которых требует получения официальных разрешений компетентных органов государств.

Прямые убытки и расходы экспедитора, связанные с административными процедурами и получением необходимых лицензий и разрешений.

Расходы и убытки экспедитора по общей аварии, когда он выступал в качестве фрахтователя или грузоотправителя.

Последний раздел Правил состоит из трёх параграфов (§§27 – 29), которые посвящены, соответственно, претензиям (§27), исковой давности (§28) и разрешению споров (§29).

Основаниями для предъявления претензий экспедитору являются: явные утраты и повреждения груза, неявные утраты и повреждения груза, иные обстоятельства, но не связанные со снижением стоимости груза. В случае явных утрат и повреждений груза претензия должна быть предъявлена экспедитору в момент выдачи груза. В случае неявных утрат и повреждений груза – в течение 7 дней с даты выдачи груза. Непредъявление претензии экспедитору не лишает клиента права на иск, но возлагает на него бремя доказывания ущерба. Срок на предъявление претензии по иным основаниям, составляет 14 дней со дня, когда клиент узнал или должен был узнать об ответственности экспедитора по этому обстоятельству. Если утраты и повреждения груза, а также нарушения срока доставки произошли при перевозке груза определенным видом транспорта, то предъявление претензий производится по нормам права, применяемым к этому виду транспорта, в той мере, в какой они отличаются от приведенных правил. Указанные нормы и правила заимствованы из Главы 5 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза.¹⁶

Срок давности по исковым требованиям к экспедиторам равен одному году, в противном случае право на предъявление иска утрачивается (§28). При повреждении или частичной утрате груза начало течения срока исковой давности определяется датой приёма груза получателем. При нарушении срока доставки и в случае полной утраты груза – с того момента, когда такое нарушение стало известно или могло быть известно. Во всех остальных случаях – с того момента, когда было обнаружено основание для предъявления иска. Срок исковой давности и правила

¹⁶ Там же, 2010, с.515-517

их исчисления применяются, когда основным местом коммерческой деятельности предприятия экспедитора являются Дания, Финляндия, Швеция. Если было установлено, что основанием для предъявления иска являются отношения, связанные с перевозкой груза определенным видом транспорта, то исковые требования предъявляются по нормам права данного вида транспорта в той части, в которой они отличаются от положений §28 Правил.

Иск по спору между экспедитором и клиентом должен быть предъявлен в суде общей юрисдикции в основном месте осуществления хозяйственной деятельности экспедитора (§29 Правил). До этого стороны должны предпринять все усилия для разрешения спора путём переговоров. Возможность обращения сторон договора для разрешения споров в международные третейские суды, в отличие от предыдущей редакции Правил (1998 года), в данных Правилах союза экспедиторов Северных стран не предусмотрено.

3. ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ ДОКУМЕНТА ДЛЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРАВИЛ И ПРОЦЕДУР ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВЭД В РОССИИ

В России, как и большинству других государств мира, есть своё транспортно-экспедиторское право, нормы которого регулируют, в том числе, и экспедиторские операции, связанные с доставкой грузов в международных сообщениях, что важно для внешнеторговой транспортной логистики отечественных участников ВЭД./7, 8, 9, 10, 11, 12/

Однако именно российское экспедиторское право является одним из основных препятствий, заметно мешающих эффективному продвижению российских экспортных товаров на международные рынки. Среди форм государственной поддержки национального экспорта всё чаще называют повышение эффективности доставки внешнеторговых грузов, то есть форм и методов внешнеторговой транспортной логистики. Но если существующее правовое поле тормозит логистику международного товародвижения, то его надо исправлять. Тем более, все прекрасно осведомлены, что конвенций международного транспортно-экспедиторского права не существует. А, следовательно, российское национальное экспедиторское право должно быть понятным, общепринятым, выгодным и для экспедиторов, и для участников ВЭД.

В нормах российского транспортно-экспедиторского права сложно запутаться, так как оно насчитывает всего семь документов, три из которых являются национальными ГОСТами. Среди законов и подзаконных актов следует назвать:

□ Глава 41 «Транспортная экспедиция» Части второй Гражданского кодекса РФ.¹⁷

¹⁷ Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, №5, ст. 410



□ Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности»¹⁸ от 30 июня 2003 года №87-ФЗ.

□ Постановление Правительства РФ «Правила транспортно-экспедиционной деятельности».¹⁹

□ Приказ Минтранса России от 11 февраля 2008 года №23 «Порядок оформления и формы экспедиторских документов».²⁰

Дело не в том, что нормативная база скудна и по объему, и по содержанию. Дело в том, что российское экспедиторское право принципиально отличается от общепринятых во всём мире экспедиторских норм, правил и обычаев. А по своему содержанию является де-факто «антиэкспедиторским», вот почему российские международные экспедиторы всеми правдами и неправдами стараются уходить от его применения в своей деятельности./13/ Следует также отметить, что «Общие условия деятельности экспедиторов Российской Федерации»²¹, факультативный документ Ассоциации российских экспедиторов, также не содержит условий, способствующих нормальной деятельности российских международных экспедиторов.

В 2010 году начался процесс корректировки национального экспедиторского права, и этот процесс продолжается до настоящего времени. Все эти годы обсуждаются различные концепции построения и содержания новой редакции закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Анализ содержания «Общих правил союза экспедиторов Северных стран» позволяет выделить некоторые принципиальные моменты, которые рекомендуются нами для построения новой редакции закона:

Выделены три традиционных вида транспортно-экспедиторской деятельности: экспедитор в качестве стороны договора, экспедитор в качестве посредника, экспедитор в качестве хранителя. В российском законе такой градации нет – все экспедиторы считаются экспедиторами в качестве стороны договора, что значительно ущемляет права большого сегмента отечественных логистических провайдеров.

Ответственность экспедитора в качестве стороны договора непосредственно связана с ответственностью перевозчика по праву того вида транспорта, которым доставляется груз.

¹⁸ Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, №27 (ч.1), ст. 2701.

¹⁹ Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 года №554. Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, №37, ст. 3890.

²⁰ Зарегистрирован в Минюсте России 28 февраля 2008 года №11239. Источник: «Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти» №15 от 14 апреля 2008 года.

²¹ Утверждены Общим собранием Ассоциации российских экспедиторов 17 апреля 2007 года, г. Москва.

Ответственность экспедитора в качестве стороны договора не является чрезмерной. Ответственность экспедитора по Правилам экспедиторов Северных стран является такой же, как и ответственность перевозчика. По нашему закону ответственность экспедитора значительно превышает ответственность перевозчика. Это заставляет экспедиторов искать способы уклонения от исполнения договорных обязательств по закону.

Из Общих правил экспедиторов Северных стран можно позаимствовать факультативную претензионность по экспедиторским договорам.

Большинство норм Общих правил экспедиторов Северных стран максимально приближены к нормам международного частного транспортного права, что способствует развитию мультимодальных перевозок, то есть всеобщей унификации права международного товародвижения. Это следует также учесть в новой редакции закона «О транспортно-экспедиционной деятельности».

БИБЛИОГРАФИЯ:

Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России. // Российский внешнеэкономический вестник. 2012. №8, с. 58-67 (Holopov K.V., Sokolova O.V. Problemy i napravlenija regulirovanija mezhdunarodnoj i nacional'noj transportno-jekspeditorskoj dejatel'nosti v Rossii. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2012. №8, s. 58-67)

Холопов К.В. Направления развития и регуляторы отечественного рынка международных и национальных транспортно-экспедиторских услуг. // Вестник транспорта. 2013. №7, с. 25-30 (Holopov K.V. Napravlenija razvitija i reguljatory otechestvennogo rynka mezhdunarodnyh i nacional'nyh transportno-jekspeditorskih uslug. // Vestnik transporta. 2013. №7, s. 25-30)

Холопов К.В. Антонов Д.Л. Экспедиторы для международной деятельности Российских железных дорог. // РЖД Партнёр. 2011. №19, с. 52-54 (Holopov K.V. Antonov D.L. Jekspeditory dlja mezhdunarodnoj dejatel'nosti Rossijskih zheleznyh dorog. // RZhD Partnjor. 2011. №19, s. 52-54)

Холопов К.В., Соколова О.В. Состояние и анализ функционирования российской системы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности. // Российский внешнеэкономический вестник. 2015. № 12, с. 101-117 (Holopov K.V., Sokolova O.V. Sostojanie i analiz funkcionirovanija rossijskoj sistemy transportno-logisticheskogo obespechenija vneshnejekonomicheskoy dejatel'nosti. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2015. № 12, s. 101-117)

Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг. // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. №1, с.68-81 (Holopov K.V., Sokolova O.V. Problemy funkcionirovanija i osnovnye napravlenija postroenija i regulirovanija rossijskogo rynka mezhdunarodnyh transportno-logisticheskikh i transportno-jekspeditorskih uslug. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2016. №1, s.68-81)



Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010. – 702 с. (Holopov K.V. Mezhdunarodnoe chastnoe transportnoe pravo. Analiz norm mezhdunarodnogo i rossijskogo transportnogo prava: Uchebnoe posobie. – М.: Statut, 2010. – 702 s.)

Холопов К.В. Экспедиторские документы в международной и внешней торговле. // Российский внешнеэкономический вестник. 2013. №12 с. 93-97 (Holopov K.V. Jekspeditorskie dokumenty v mezhdunarodnoj i vneshnej trgovle. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2013. №12 s. 93-97)

Федеральный закон «О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации» от 26 января 1996 года №15-ФЗ (Federal'nyj zakon «O vvedenii v dejstvie chasti vtoroj Grazhdanskogo kodeksa Rossijskoj Federacii» ot 26 janvarja 1996 goda №15-FZ)

Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 года №87-ФЗ (Federal'nyj zakon «O transportno-jekspedicionnoj dejatel'nosti» ot 30 ijunja 2003 goda №87-FZ)

Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» от 8 сентября 2005 года №554 (Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii «Ob utverzhdenii Pravil transportno-jekspedicionnoj dejatel'nosti» ot 8 sentjabrja 2005 goda №554)

Приказ Минтранса России от 11 февраля 2008 года №23 «Порядок оформления и формы экспедиторских документов» (Prikaz Mintransa Rossii ot 11 fevralja 2008 goda №23 «Porjadok oformlenija i formy jekspeditorskih dokumentov»)

ГОСТ Р 52297-2004. Национальный стандарт Российской Федерации «Услуги транспортно-экспедиторские». Термины и понятия. Дата введения – 1 марта 2005 года (GOST R 52297-2004. Nacional'nyj standart Rossijskoj Federacii «Uslugi transportno-jekspeditorskie». Terminy i ponjatija. Data vvedenija – 1 marta 2005 goda)

ГОСТ Р 52298-2004. Национальный стандарт Российской Федерации «Услуги транспортно-экспедиторские». Общие требования. Дата введения – 1 марта 2005 года (GOST R 52298-2004. Nacional'nyj standart Rossijskoj Federacii «Uslugi transportno-jekspeditorskie». Obshhie trebovanija. Data vvedenija – 1 marta 2005 goda)

