

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОГОВОРА ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

Смирнов Александр Владимирович

студент Калининградского филиала МФЮА, РФ, г. Калининград

Аннотация. в предлагаемой статье, автор проводит сравнительно-правовой анализ договора транспортной экспедиции на примере Федеративной Республики Германии, Франции и Великобритании. Учитывая множество различий в содержании договора транспортной экспедиции, изложенных в законодательстве различных государств и отсутствия единых международных, унифицированных норм, автор знакомит читателей ролью Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA) предложившей единые правила оказания транспортно-экспедиционных услуг, которые по своей юридической природе являются торговыми обычаями и имеют рекомендательный характер.

Ключевые слова: агентский договор, Германское торговое уложение, договор об оказании дополнительных услуг, договор транспортной экспедиции, коносамент, консолидация груза, перевозка «от двери до двери», ФИАТА, экспедитор.

Во внешнеторговой деятельности особое место отведено логистике, которая представляет собой часть экономической науки предмет которой заключается в организации рационального процесса продвижения товаров от производителей к потребителям, функционирования сферы обращения продукции, товаров, услуг, управления товарными запасами, создания инфраструктуры товародвижения [1] Во многом от того, как будут организованы транспортные услуги зависит продвижение товаров и, в конечном итоге - сделка купли-продажи как отправная точка, после которой появляются отношения с производством и потребителем готовой товарной продукции.

В современном гражданском и торговом праве иностранных государств договор транспортной экспедиции трактуется по-разному. Помимо различий, связанных с отнесением договора к той или иной правовой семье, существуют также внутренние различия между странами одной правовой семьи. Рассмотрим эти различия на примере Германии, Франции, Великобритании и США.

В Германском торговом уложении (ГТУ) договор транспортной экспедиции представлен как самостоятельный договор, при этом транспортная экспедиция рассматривается как самостоятельный правовой институт [2]. Сущность договора транспортной экспедиции, определена нормами права в п.1 статьи 454 ГТУ: «Согласно договору транспортной экспедиции экспедитор обязан организовать доставку товара, а отправитель обязан уплатить согласованное вознаграждение». Под обязанностью организовать доставку товара включаются следующие обязанности:

- определение маршрута и его транспортировки;
- выбор исполнителей, заключение договора перевозки, хранения и экспедиции;
- урегулирование претензий грузоотправителя.

Кроме указанных обязанностей экспедитор может предоставлять и другие услуги, такие, как: страхование груза, упаковка товаров, производство таможенной очистки, маркировки груза. Положения ГТУ содержит положения, позволяющие экспедитору выступать в качестве перевозчика. Это допустимо в следующих случаях:

- когда экспедитор осуществляет функции перевозчика; [3]
- когда экспедитор получает вознаграждение в виде фиксированной суммы, в которую входит стоимость перевозки; [4]
- когда экспедитор осуществляет консолидацию груза [5], т.е. при консолидации груза производится объединение грузов, принадлежащих разным грузоотправителям в одну партию для последующей транспортировки. Предметом договора транспортной экспедиции по праву Германии является организация перевозки. Перечень дополнительных услуг является закрытым и не входит в предмет договора.

Во французском праве экспедитор может выступать как агент и как договорный перевозчик. Если экспедитор будет действовать как перевозчик, то на него возлагается следующая ответственность:

- ответственность за свою вину или за неосмотрительность;
- вину или неосмотрительность своих субподрядчиков (в случае, если груз был поврежден или утрачен или в любых других случаях неисполнения контракта)

В обоих случаях перевозчик будет нести неограниченную ответственность. Ответственность экспедитора может быть ограничена договором с грузоотправителем с отсылкой на нормы статьи 98 Торгового кодекса Франции. Согласно нормам французского права экспедитор будет являться договорным перевозчиком с момента принятия на себя обязательства по обеспечению или исполнения перевозки «от двери к двери». Однако если по договору на экспедитора возлагаются обязанности, которые лишь дополняют перевозку, то в таком случае он будет считаться агентом. Таким образом, договор транспортной экспедиции по законодательству Франции не обладает самостоятельностью. Его регулирование производится в соответствии с типом оказываемых экспедитором услуг. Квалифицирующим признаком при этом будет являться организация перевозки «от двери до двери».

В англо-американском законодательстве договор транспортной экспедиции рассматривается как агентский договор - где его сторонами является агент и принципал. Понимание агентского договора отличается от его толкования в континентальной системе права. В континентальном праве агентский договор является одним из видов договоров о представительстве наряду с комиссией и поручением. Понятие агентского договора по английскому и американскому праву фактически включило в себя все виды представительств [6] В английском праве под договором транспортной экспедиции традиционно понимается деятельность экспедитора как экспедиционного агента. В настоящее время в английском законодательстве сформировалось два основных подхода:

Согласно одной концепции экспедитор - это «экспедиционный агент», вместе с другими агентами, которые участвуют в перевозке грузов, таких, например как - агентами погрузочных работ, брокерского агента и других. Однако вопрос выдачи коносамента - позволяет провести различие между перевозчиком и экспедитором. Коносаменты, выдаваемые перевозчиком, следует отличать от коносаментов, выдаваемых экспедитором - известных также как «домашний коносамент». Согласно английскому праву домашний коносамент является распиской экспедитора за товары, и кроме того, данный документ представляет ему право заключения контрактов перевозки от имени грузоотправителя. [7]

Сторонники второй концепции полагают, что экспедитор может действовать как агент или как принципал. При таком подходе производится изменение торговой практики, поскольку прежде экспедитор мог выступать только как агент грузоотправителя. В настоящее время, когда экспедитор может брать на себя ряд других, дополнительных обязанностей, он чаще всего квалифицируется как принципал. Установление факта, является ли экспедитор агентом

или принципалом зачастую зависит от конкретного взятого случая и в зависимости от толкования договора между экспедитором и клиентом. Так например, в деле между компанией Prima U.S. Inc., vs. Panalpina Company от 24.08.2000 окружным судом Нью-Йорка был закреплен принцип – экспедитор, не выдавший коносамент, является агентом и не несет ответственности за утрату или повреждение груза во время перевозки. Обстоятельства дела были следующие: компания «Panalpina Company» заключила договор с фирмой «Westinghouse», согласно которому Панальпина брала на себя обязательство по организации перевозки электрического трансформатора из Италии в США. Компанией не был выдан коносамент, а также она не являлась консолидатором груза. Во время транспортировки груз был поврежден, а также повредил другие грузы, принадлежащие третьей стороне. Согласно договору между клиентом и экспедитором последний брал на себя обязательство по «благоразумной заботе и контролю за грузом». Окружным судом было предоставлено разъяснение, по которому компания «Panalpina Company» не обязана возмещать убытки пострадавшей стороне, в силу того факта, что компания действовала в качестве агента, а не перевозчика. Обязательства со стороны компании «Panalpina Company» были полностью выполнены - она при должной и разумной осмотрительности выбрала перевозчика. Установленное договором обязательство компании «благоразумная забота и контроль за грузом», согласно решению суда, не может быть возложено на компанию - так как при применении такого утверждения компания должна была выступать в качестве перевозчика, а не экспедитора.

Как было отмечено, в английском законодательстве экспедитор может выступать в качестве принципала. Судебная практика обозначила признак, позволяющий разграничить обязанности экспедитора. Этим признаком является выдача экспедитора коносамента. Указанное обстоятельство позволяет определить статус экспедитора как «договорного перевозчика» и возложить на него ответственность за действие третьих лиц (нанятых субподрядчиков).

Таким образом, в большинстве европейских стран договор транспортной экспедиции рассматривается как агентский договор или в как договор об оказании дополнительных услуг, непосредственно связанных с перевозкой.

Исходя из того, что законодательстве различных государств содержатся различные подходы к регулированию договора транспортной экспедиции, а также отсутствует унифицированный подход на международном уровне, среди специалистов постоянно возникают споры в отношении транспортно-экспедиционных обязательств, осложненных иностранным элементом. В виду неурегулированности договора на международном уровне было предложено решить возникшую проблему транспортно-экспедиционной деятельности на негосударственном уровне с участием неправительственных организаций экспедиторов и Международной федерации экспедиторских ассоциаций - организации FIATA. Организацией были разработаны свои правила оказания транспортно-экспедиционных услуг, по своей юридической природе являющих торговыми обычаями и имеющими рекомендательный характер.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций была учреждена в г. Вена 31 мая 1926 года. Ее целью является защита интересов и развитие отношений в области экспедиторской деятельности. Основателями организации признано считать 16 национальных и региональных экспедиторских ассоциаций. На сегодняшний день организация представляет интересы более 40 тысяч экспедиторских организаций из 150 стран мира.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций обладает консультативным статусом при Экономическом и социальном совете ООН, а также в Экономической комиссии для Европы, Экономической и социальной комиссии для Азиатско-Тихоокеанского региона, Конференции ООН по торговле и развитию, Комиссии ООН по международному торговому праву. Организация представляет интересы экспедиторов в Международной торговой палате, в Международной ассоциации воздушного транспорта, в Международном союзе железных дорог, в Международном союзе автомобильного транспорта, во Всемирной таможенной и во Всемирной торговой организациях [8].

Целями организации являются:

- защита интересов экспедиторов путем участия в международных организациях, занимающихся поставками товаров и перевозками грузов;
- объединение экспедиторов всего мира в единую комплексную организацию;
- ознакомление общественности с целями и задачами экспедиторской отрасли, отражение ее роли в экономике;
- улучшение качества оказываемых экспедиторских услуг (внедрении унифицированных документов, типовых условий и пр.);
- содействие подготовке кадров в области транспортной экспедиции.

За весь период времени деятельности данной международной организацией был разработан ряд экспедиторских документов, которые в последующем были согласованы и утверждены Международной Торговой Палатой:

1. Складская расписка.
2. Экспедиторская расписка.
3. Необоротная мультимодальная транспортная накладная.
4. Оборотный мультимодальный транспортный коносамент.
5. Нейтральная воздушная накладная.
6. Интермодальное весовое свидетельство отправителя.
7. Декларация отправителя о перевозке опасных грузов.
8. Поручение экспедитору.

Вышеуказанные документы получили мировое признание и широко применяются как в мировой практике так и российскими экспедиторами.

Международная организация ФИАТА принимает активное участие в формировании международно-правовой основы, позволяющей облегчить и оптимизировать процесс оказания экспедиторских услуг с вовлечением иностранных элементов.

На Всемирном конгрессе ФИАТА в Каракосе (Венесуэла) 2 октября 1996 года были разработаны типовые экспедиторские правила. Правила были рекомендованы как образец при разработке национальных законов в сфере экспедиционной деятельности и основаны на общих принципах ООН, на положениях ЮНКТАД и МТП. Экспедиторские правила обладают юридической силой, но только в случаях прямого указания в положениях договора. [9] Правила были приняты в большинстве европейских стран, которые их признали применяют как унифицированный Договор транспортной экспедиции. Это означает, что стороны могут сослаться на признание вышеуказанных Правил без дополнительной необходимости заключать отдельный договор. Сторонам остается лишь согласовать такие вопросы, как – вознаграждение экспедитора, сроки и маршрут перевозки, параметры перевозимого груза.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что Экспедиторские условия в значительной мере способствуют упрощению оформления взаимоотношений между экспедиторами и грузовладельцами. Ведь грамотно оформленные перевозочные документы являются не только доказательством заключения договора транспортной экспедиции, но также и гарантом его выполнения. Налогообложение может осуществляться по экспедиторскому документу и при экспедировании грузов в международном сообщении - таможенные органы будут проставлять отметки о прохождении товаром таможенной границы, что в свою очередь освободит экспедитора от необходимости получения других документов у грузовладельца или перевозчика при освобождении груза от налога на добавленную стоимость. Экспедиторская расписка, поручение экспедитору, а также как и экспедиторский сертификат перевозки и складская расписка содержат на своей обратной стороне выписку из Правил. С юридической точки зрения это означает следующее: в момент подписания документов фактически сторонами акцептуются условия, изложенные на обратной стороне. Это позволяет создать дополнительное и более детальное регулирование складывающихся взаимоотношений между сторонами. Использование вышеуказанных документов в значительной мере повышает репутацию компании, так как применение международных унифицированных правил

свидетельствует о высоком качестве оказываемых экспедиторских услуг.

Список литературы:

1. Григорьев М.Н. Коммерческая логистика: теория и практика. Учебник для академического бакалавриата. - 3-е изд., испр. и доп. - М.: Юрайт, 2018. - С. 178.
2. Закон о реформе транспортного права ФРГ «Transportrechtsreformgesetz» от 01.07.1998 г.
3. ст. 458 ГТУ. Гражданское уложение Германии. Вводный закон к Гражданскому уложению (Bürgerliches Gesetzbuch Deutschlands mit Einführungsgesetz). Пер. с нем. В. Бергманн, введ., сост.; науч. ред. Т.Ф. Яковлева. - 4-е изд., перераб. Серия «Германские и европейские законы». - М.: Инфотропик, 2015.
4. ст. 459 ГТУ. Гражданское уложение Германии. Вводный закон к Гражданскому уложению (Bürgerliches Gesetzbuch Deutschlands mit Einführungsgesetz). Пер. с нем. В. Бергманн, введ., сост.; науч. ред. Т.Ф. Яковлева. - 4-е изд., перераб. Серия «Германские и европейские законы». - М.: Инфотропик, 2015.
5. ст. 460 ГТУ. Гражданское уложение Германии. Вводный закон к Гражданскому уложению (Bürgerliches Gesetzbuch Deutschlands mit Einführungsgesetz). Пер. с нем. В. Бергманн, введ., сост.; науч. ред. Т.Ф. Яковлева. - 4-е изд., перераб. Серия «Германские и европейские законы». - М.: Инфотропик, 2015.
6. Договорное право. (Зульфугарзаде Т.Э., Курбанов Р.А. и др.). Учебник. - М.: Проспект, 2018. - С. 94.
7. Курочкин Д. Коносамент как основной документ. - Журнал «Компас экспедитора и перевозчика» 08.11.2017 г. // URL: <http://www.baif.by/stati/konosament-kak-osnovnoi-dokument/> (дата обращения: 12.04.2020 г.).
8. <http://www.pogt.ru/mezhdunarodnaya-federaciya-ekspeditorskih-associaciy.html> (дата обращения: 20.04.2020 г.)г.
9. Образец типовых правил ФАТА, регулирующих экспедиторскую деятельность 2008 г. // URL: http://www.far-aerf.ru/fiata/exp_docs.htm (дата обращения: 12.05.2020 г.).