

Правовые основы транспортно-экспедиторского бизнеса в России

А. М. ГОЛУБЧИК, канд. экон. наук, ДВА, юридическая фирма Marsh & Wilts



В России транспортно-экспедиторская деятельность как самостоятельный вид бизнеса существует всего около 20 лет. По мировым меркам это очень молодая отрасль, по сути, только переживающая период активного становления. Российское законодательство о транспортной экспедиции также достаточно молодо и, отличаясь сумбурностью и противоречивостью, пока играет роль тормозящего фактора.

В Советском Союзе было принято объединять экспедиторскую деятельность и перевозочную: экспедиторские услуги предприятиям и населению оказывали исключительно транспортные организации. Экспедированием как профессиональным посредничеством занимались только две внешнеторговые организации — «Союзвнештранс» и «Союзтранзит», о существовании которых знал только узкий круг специалистов.

Между принятием нового Гражданского кодекса РФ и Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» прошло 7 лет 3 месяца и 29 дней, между принятием закона и утверждением Правил транспортно-экспедиционной деятельности — 3 года 2 месяца и 9 дней, между утверждением правил и утверждением порядка и форм экспедиторских документов — 1 год 5 месяцев и 3 дня. Впрочем, налицо отрадная тенденция: сроки между принятием документов сокращаются. Поговорим подробнее о качестве и «профпригодности» этих документов.

Глава 41 ГК РФ

«Транспортная экспедиция»

Эта глава состоит всего из шести статей и не содержит конкретных положений о регулировании договорных отношений по договору транспортно-экспедирования. К сожалению, терминологическая путаница отразилась буквально во всех отечественных нормативно-правовых актах, касающихся транспортной экспедиции. Речь идет о том, что под термином «экспедиция» одни понимают профессиональную посредническую деятельность, т. е. оказание услуг, а другие — непосредственную работу с грузами и почтовыми

отправлениями и их сопровождение.

Мы полагаем, что ряд статей ГК РФ неоправданно усложняет ситуацию для экспедитора, ставя его в неравноправное положение по сравнению с другими участниками транспортного процесса — грузоотправителем и перевозчиком.

Например, ст. 803, определяющая размер ответственности экспедитора перед клиентом, содержит отсылку к главе 25 ГК РФ, которая означает, что экспедитор несет ответственность перед клиентом не только в размере прямого убытка, но и в части упущенной прибыли. Как указывает В. В. Витрянский, «...экспедитор, как и всякий должник, не исполнивший свои обязательства, должен возместить убытки, причиненные кредитору, в полном размере» [1]. Почему же ответственность перевозчика ограничивается исключительно фактической суммой ущерба, а экспедитор должен возмещать еще и упущенную выгоду?

По этому поводу К. В. Холопов и Д. Л. Антонов пишут: «Любой перевозчик любого вида транспорта — и в соответствии со всеми российскими транспортными уставами и кодексами, и в соответствии со всеми международными конвенциями международного частного транспортного права, в которых участвует или не участвует Россия, — несет ответственность перед отправителем или получателем в размере, не превышающем фактическую стоимость поврежденного или утраченного груза или его части. Априорная императивная материальная ответственность перевоз-

чика, непосредственно принимающего груз в свое ведение, ограничена действительной стоимостью груза¹. А экспедитор, как организатор перевозки и посредник, зачастую никогда в глаза не видящий груза и не принимающий его в свое ведение, должен возмещать ущерб в полном объеме, включая упущенную выгоду клиента» [2].

Еще один пример. Второй абзац ст. 803 гласит: «Если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик».

Предположим, экспедитор сумеет это доказать, но какой перевозчик несет хоть какую-то ответственность перед экспедитором? Ни в одном отраслевом уставе или кодексе не содержится упоминаний о подобных обязательствах, следовательно, эта норма просто декларативна и на практике не работает. Более того, например, в уставах автомобильного транспорта (ст. 39) и железнодорожного (ст. 120) четко перечислены лица, имеющие право на предъявление претензии, и об экспедиторе там, разумеется, не упоминается.

Нам не известно ни одного факта, когда перевозчик понес бы ответственность перед экспедитором, за исключением ситуаций, в которых наименование компании экспедитора значится в графе «грузоотправитель» транспортной накладной. Но и в этих случаях, согласно договору перевозки, подтверждением существования которого и является транспортная накладная, ответственность перевозчика наступает не перед экспедитором, а перед грузоотправителем.

Не очень понятен смысл, заложенный законодателем в п. 2 ст. 801. Нигде в ГК РФ не содержится даже намек на то, что перевозчик не имеет права за-

¹ В некоторых нормативных актах российского и международного транспортного права содержится положение, согласно которому перевозчик обязан также вернуть провозные платежи, относящиеся к перевозке утраченного или поврежденного груза или его части. Но не более того.

ниматься экспедиторской деятельностью. Д. Л. Антонов и К. В. Холопов полагают, что с практической точки зрения содержание п. 2 ст. 801 наносит большой вред пониманию транспортно-экспедиторской деятельности. «В который раз приходится указывать, — пишут они, — что транспортно-экспедиторская деятельность является посреднической, в рамках которой экспедитор действует в интересах грузовладельца, но не перевозчика. Экспедитор делает то, что перевозчик либо не хочет делать, либо делает плохо. Если перевозчик будет исполнять экспедиторские функции, то он их будет исполнять не в интересах грузовладельца, а своих собственных» [там же].

Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности»

Создание закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» прямо предусматривалось положениями п. 3 ст. 801 гл. 41 «Транспортная экспедиция» части второй Гражданского кодекса РФ, однако сам Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» был принят и введен в действие только 3 июля 2003 г.

Приходится констатировать, что неясность сути экспедиторской деятельности отразилась и в содержании закона. Создается впечатление, что авторы закона так и не смогли определиться, что же считать экспедиторской деятельностью: посреднические услуги по организации перевозки или работы по переработке и сопровождению грузов. Кроме того, в закон перешло много прямых норм, свойственных исключительно перевозчику, например обязанность по приему и выдаче груза, ответственность и т. д., в результате чего договор транспортной экспедиции, изначально консенсуальный, начал обрастать признаками реального договора перевозки. Двойственность положений закона вносит изрядную пуганицу и делает сам закон малоприменимым для использования.

Ст. 1 закона однозначно позволяет утверждать, что транспортная экспедиция — это услуги по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов (по тексту закона — экспедиционных услуг).

П. 3 ст. 3 позволяет экспедитору удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения



или возмещения затрат, понесенных на обеспечение транспортировки. Однако это возможно только в том случае, если факт удержания предусмотрен договором транспортной экспедиции. Подумайте, много ли вы знаете клиентов, готовых добровольно внести в договор пункт, позволяющий удерживать их груз? За многие годы работы в транспортно-экспедиторском бизнесе автор считанные разы видел такой пункт в договоре. Наконец, стоит учесть, что подавляющее число экспедиторов работают с отсрочкой платежа. Такова специфика бизнеса. Соответственно, пока не закончился законный период отсрочки, ни о каком удержании речь вести нельзя. По завершении же периода груз, скорее всего, уже доставлен до места назначения и выдан получателю. Фактически право на удержание груза у экспедитора есть только на бумаге.

П. 4 ст. 4 обязывает экспедитора выдать клиенту экспедиторский документ. Однако, выдав такой документ, вне зависимости от того, как он называется: экспедиторская расписка, коносамент ФИАТА (Международной федерации экспедиторских ассоциаций) или как-то еще, — экспедитор из посредника, оказывающего услуги, автоматически превращается в договорного перевозчика. Причем закон не оставляет экспедитору выбора, это положение императивно. Итак, закон превратил экспедитора из посредника в договорного перевозчика, однако в связи с этим возникает вопрос по поводу положения ст. 1, которая квалифицирует деятельность экспедитора именно как оказание услуг по организации перевозки.

Ответа в законе мы не находим.

В п. 3 ст. 6 «Общие основания ответственности» по неизвестной причине появилось разделение экспедирования на «внутреннее» и «международное». При оказании услуг по международному экспедированию при использовании соответствующих экспедиторских документов ответственность экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, ограничена размером в 666,67 единиц СПЗ¹ за каждое место или единицу отгрузки.

Во-первых, непонятно, какие документы являются в этом случае соответствующими, а какие — нет. Те, что предложено использовать экспедитору в Правилах транспортно-экспедиционной деятельности, скорее всего, не устроят иностранного партнера. Приведенные в документах ФИАТА или, в крайнем случае, с домашними коносаменами экспедитора (house bill of lading). Как следует поступать в том случае, если экспедитор выдал клиенту несоответствующие документы или не выдал вообще никаких? Означает ли это то, что перед нами «ненастоящий экспедитор»? Этаким экспедитор-оборотень?

Во-вторых, п. 2 ст. 7 ограничивает эту же самую ответственность экспедитора при организации международных перевозок в две единицы СПЗ за каждый килограмм утраченного/поврежденного груза. Возникает вопрос: является ли ненадлежащим исполнением договора транспортной экспедиции утрата части груза при перевозке или нет? Закон

¹ SDR (англ.) — Special Drawing Rights. Это единица специальных прав заимствования (СПЗ), расчетное значение которой устанавливается Международным валютным фондом. По общему правилу ущерб исчисляется в единицах СПЗ, а возмещение выплачивается в национальной валюте государства, где предъявлена претензия к перевозчику или экспедитору.

на него ответа не дает. Между тем вопросы множатся. Если утрата части груза не является «ненадлежащим» исполнением обязанностей, то что же следует понимать под таковым? Как квалифицировать ситуацию, когда вследствие технической ошибки сотрудника экспедиторской компании контейнер с грузом был отправлен по неверному адресу и там пропал? Экспедитор должен будет выплатить обе эти суммы или только одну? Если одну, то какую? Стоит заметить, что 666,67 СПЗ за место и два СПЗ за 1 кг — это очень разные величины. Очевидно, что ограничение ответственности экспедитора перекочевало в закон из норм международного транспортного права. Но те нормы содержат альтернативу: либо так, либо иначе, в зависимости от того, какая сумма больше. А наш закон такую возможность экспедитору не предоставляет.

Кстати, п. 2 ст. 7 содержит еще один абсолютно сюрреалистический пассаж: в нем упоминается некое лицо, за которое отвечает экспедитор. По странной логике авторов закона это лицо, видимо, перевозчик. Можете ли вы представить себе ситуацию, когда экспедитор, с годовым оборотом в несколько миллионов рублей, отвечает за действия, скажем, ОАО «РЖД» или СМА-СГМ — компаний, чей оборот исчисляется миллиардами долларов.

Положения об ограниченной ответственности экспедитора при оказании экспедиторских услуг, связанных с перевозкой экспортно-импортных и транзитных грузов, основаны на единообразных правилах, разработанных ФИАТА, и широко применяются во многих странах. В соответствии с рекомендациями ФИАТА определены и количественные пределы этой ответственности. Законодательное установление ограничительных пределов ответственности международных экспедиторов остро необходимо для сохранения конкурентоспособности российских предпринимателей на рынке международных экспедиторских услуг, и оно не противоречит российскому законодательству.

Заботу законодателя о конкурентоспособности российских экспедиторов на международных рынках можно считать похвальной, но почему-то она не касается экспедитора, работающего внутри страны, где ограничение пределов его ответственности не устанавливается. Причиненный действиями экспедитора ущерб подлежит возмещению в полном объеме в соответствии с требованиями главы 25 ГК РФ. Более того, как следует из п. 4 ст. 7, по закону на-

ряду с возмещением реального ущерба и возвращением клиенту уплаченного им экспедитору вознаграждения (или его части) экспедитор обязан возместить клиенту упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, произошедшими по вине экспедитора.

Такой нормы нет ни в одном уставе или кодексе различных видов транспорта. В упомянутых выше комментариях к Закону «О транспортно-экспедиционной деятельности» сказано, что возместить упущенную выгоду экспедитор обязан потому, что его деятельность является предпринимательской, т. е. в данном случае имеют место последствия обычного предпринимательского риска! В связи с этим возникают два риторических вопроса: является ли экспедитор участником коммерческой сделки купли-продажи экспедируемых товаров и что такое перевозочная деятельность — предпринимательство или благотворительность?

Нормы, которая обязывала перевозчика возмещать еще и упущенную выгоду, нет и в нормах международного транспортного права.

П. 1 ст. 11 позволяет установить в договоре транспортной экспедиции более высокий уровень ответственности экспедитора, нежели тот, что предусмотрен Законом «О транспортно-экспедиционной деятельности» или международным договором, заключенным Российской Федерацией. Но известно ли авторам закона о том, что международная транспортно-экспедиторская деятельность вообще не регулируется никаким договором/конвенцией/соглашением? Международные нормы, регулирующие деятельность всех видов транспорта, есть, а единых норм международного экспедиторского права не существует — они не нужны, так как стороны, заключающие договор транспортной экспедиции, вправе сами установить, правовыми нормами какой страны они будут регулировать свои взаимоотношения.

Ст. 12 (главы «Претензии и иски») устанавливает обязательность предварительной подачи претензии экспедитору, причем строго в письменном виде. Здесь мы опять сталкиваемся с прямым заимствованием из норм отечественного транспортного права. В п. 2 этой статьи перечислены лица, имеющие право на предъявление претензии к экспедитору. Наличие в этом списке грузополучателя вызывает удивление: с каких пор грузополучатель стал стороной договора транспортной экспедиции?

Таким образом, можно сделать вывод, что в своем нынешнем виде Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» скорее вносит сумятицу и неразбериху в действия транспортных экспедиторов, нежели упорядочивает их.

Правила транспортно-экспедиционной деятельности

Правила транспортно-экспедиционной деятельности утверждены Постановлением Правительства РФ от 08.09.2006 г. № 554 в соответствии со ст. 2 закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Экспедиторское сообщество с нетерпением ждало выхода этих правил в свет. Они должны были утвердить перечень экспедиторских документов и определить порядок оказания экспедиторских услуг. Многие заметили двойственность и несовершенство закона и надеялись, что правила исправят ситуацию.

Однако вопросы возникают с первых строк документа. Так, в п. 2 сообщается о том, что «отношения между экспедитором и перевозчиками на различных видах транспорта регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, транспортными уставами и кодексами». Однако, как мы не раз упоминали, между перевозчиком и экспедитором нет никаких отношений. Перевозчик не является стороной договора экспедиции, а экспедитор — стороной договора перевозки. Странно, что столь очевидная информация осталась неизвестной для авторов правил.

Впрочем, по мнению Д. Л. Антонова и К. В. Холопова, разработчиков правил следует поблагодарить за определение договора транспортной экспедиции. Цитируем полностью: «Договор транспортной экспедиции — гражданско-правовая сделка, в соответствии с которой одна сторона (экспедитор) за вознаграждение принимает на себя обязательство по поручению и за счет другой стороны (клиента) оказать транспортно-экспедиционные услуги».

Если сравнить данное определение с содержанием главы 49 ГК РФ («Поручение»), становится ясно, что договор транспортной экспедиции — это договор поручения, то есть посреднический договор. На основании п. 2 ст. 971 ГК РФ («Договор поручения») права и обязанности по сделке, совершенной поверенным, т. е. экспедитором, возникают непосредственно у доверителя, т. е. у клиента. Что и требовалось доказать.



Тем не менее общая путаница в понятиях и определениях транспортно-экспедиторской деятельности остается. Видимо, это отличительная особенность всех российских правовых норм, регулирующих транспортно-экспедиторскую деятельность. Термины и определения, приведенные в п. 4 правил, не совпадают (ни по смыслу, ни по количеству определяемых понятий) с аналогичными терминами и определениями, данными ГОСТ Р 52297-2004.

П. 5 правил определяет три вида экспедиторских документов, применяемых в России: экспедиторская расписка, поручение экспедитору и складская расписка. Последний документ только с известной натяжкой можно считать экспедиторским: по названию и смыслу, вытекающему из п. 14 правил, со всей очевидностью следует утверждать, что он является документом складским, а экспедитора нужно именовать хранителем.

Вместе с тем в п. 6 при желании можно разглядеть намек на документы ФИАТА: «В зависимости от характера транспортно-экспедиционных услуг, в том числе при перевозках груза в международном сообщении, сторонами договора транспортной экспедиции может быть определена возможность использования экспедиторских документов, не указанных в п. 5 настоящих правил». Остается констатировать, что если весь мир многие годы работает с документами ФИАТА, то в России пока лишь невнятно говорят о некоей возможности использовать иные виды документов.

Поручение экспедитору — документ, которому посвящено четыре пункта правил (8–11). Выдает поручение клиент, который вносит в него основные сведения об экспедируемом грузе, отправителе, получателе, поэтому пору-

чение логичнее считать офертой и приглашением условий договора транспортной экспедиции. Согласование экспедитором поручения — не что иное, как заключение договора транспортной экспедиции по схеме «оферта — акцепт». Отзыв поручения экспедитор должен рассматривать как форму одностороннего разрыва договора.

Что касается экспедиторской расписки, то, согласно п. 12 правил, этот документ выдается экспедитором при приеме груза и предоставляет экспедитору право владения грузом до момента сдачи его клиенту или грузополучателю. В данном случае на экспедитора-посредника опять пытаются взвалить обязанности перевозчика. Для каких целей экспедитор должен принять груз — для экспедирования или перевозки? Если для экспедирования, то экспедитору не нужно принимать груз во владение.

П. 16 гласит: «Экспедитор в случаях, предусмотренных договором транспортной экспедиции, при приеме груза от перевозчика в пункте назначения участвует в оформлении соответствующих документов». Почему экспедитор должен принять груз от перевозчика? На каком основании перевозчик выдает груз не тому лицу, которое указано в транспортной накладной? Снова всплывает непонятный «соответствующий документ». Кто может сказать, как этот документ называется и как выглядит?

П. 19 говорит о качестве транспортно-экспедиторских услуг и отправляет нас к требованиям неких «национальных стандартов» в области качества этих услуг. Но исходя из п. 2 ст. 2 Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», именно правила должны были определить «требования к качеству экспедиционных услуг». Один документ отправляет к другому, тот вообще

неизвестно куда, и таких ситуаций в российском законодательстве о транспортной экспедиции немало.

Порядок оформления и формы экспедиторских документов

Приказ Минтранса РФ от 11.02.2008 г. № 23 «Об утверждении порядка оформления и форм экспедиторских документов» повторяет понятия и определения, приведенные в Правилах транспортно-экспедиционной деятельности. Данный документ разрешает использовать иные экспедиторские документы (опять намек на документы ФИАТА), при этом сам факт их использования должен быть отражен сторонами в договоре транспортной экспедиции.

Рассматриваемый приказ носит технический характер, содержание полностью соответствует наименованию документа. Скрытого смысла в нем нет, как, впрочем, и смысла вообще. Д. Л. Антонов и К. В. Холопов дают ему следующую оценку: «Значение приказа можно расценить как минимально функциональное. Он не создает никаких прав и обязанностей для сторон договора транспортной экспедиции, не определяет уровня и оснований ответственности. Не очень понятно, зачем нужно нормативно регламентировать формы и порядок заполнения документов. Кроме того, для самого договора они не нужны. Получается, что данный приказ и сам оказался лишь формальным и, в общем-то, ненужным документом» [2].

ЛИТЕРАТУРА

1. Витрянский В. В. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. — М.: Статут. 2003. — 320 с.
2. Антонов Д. Л., Холопов К. В. Ловушка для экспедитора // РЖД-Партнер. — 2009. — № 4. — С. 58–60; № 5. — С. 68–70; № 6. — С. 73–75.