

В.В. Кулешов

Аспирант
Московской
государственной
юридической
академии

Некоторые особенности экспедиционных услуг, связанных с перевозкой грузов в международном сообщении

Действующее законодательство разделяет транспортно-экспедиционные услуги на два вида. Это обычные услуги и услуги, связанные с перевозками грузов в международном сообщении. Ответственность экспедитора при оказании обычных услуг и услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, различна. ГК РФ не проводит подобного разделения, его вводит ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»¹. Причем в самом Законе нет определения экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении. Но в названном законе устанавливается различная ответственность экспедитора при оказании обычных услуг и услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении.

При оказании транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, при определенных условиях ответственность экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей будет иметь дополнительные ограничения. Предел ответственности в ряде случаев будет составлять 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки (п.3 ст.6 ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»). В случае несохранности груза при определенных условиях предел ответственности экспедитора будет составлять 2 расчетные единицы за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза (п.2 ст.7 ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»).

Под расчетной единицей понимается единица специальных прав заимствования (SDR), определенная Международным валютным фондом. Стоимость рубля в единицах специальных прав заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым МВФ на соответствующую дату для своих операций и сделок. В соответствии со стоимостью рубля в единицах СПЗ перевод в рубли осуществляется на дату принятия судебного решения или на дату, установленную соглашением сторон. В настоящее время Российская Федерация выступила с предложением к странам, входящим в «группу 20» о создании наднациональной резервной валюты. Россия предлагает: «рассмотреть роль МВФ в этом процессе, а также определить возможность и необходимость принятия мер, которые позволят SDR стать признанной всем мировым сообществом»² резервной валютой.

¹ Федеральный закон от 30 июня 2003 года № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» // Российская газета от 03.июля 2003 г. №128.

² <http://www.kremlin.ru/text/docs/2009/03/213992.shtml>.

Исходя из того, что в названии транспортно-экспедиционных услуг присутствуют слова «связанных с перевозками грузов в международном сообщении», по-видимому данное определение должно содержаться в транспортных уставах и кодексах. Тем не менее, под международной перевозкой грузов может также пониматься перевозка, урегулированная правом другого государства, а так же перевозка, осуществляемая на основе международной конвенции.

Транспортные уставы и кодексы по-разному определяют это понятие.

В статье 4 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации (УАТ и ГНЭТ РФ)³ выделено три критерия для отнесения перевозки груза к перевозке груза в международном сообщении:

- 1) перевозка осуществляется за пределы РФ;
- 2) перевозка осуществляется на территорию РФ с пересечением государственной границы РФ;
- 3) перевозка осуществляется транзитом через территорию РФ.

В статье 2 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (УЖТ РФ)⁴ перевозка в международном сообщении определяется как перевозка груза между РФ и иностранным государством, в том числе транзит через территорию РФ, в результате которого груз пересекает государственную границу РФ.

В статье 101 Воздушного кодекса Российской Федерации (ВК РФ)⁵ нет определения перевозки грузов в международном сообщении, но раскрывается понятие международной воздушной перевозки груза. Так, для того, чтобы воздушная перевозка считалась международной необходимо, чтобы пункт отправления и пункт назначения были расположены:

- 1) на территории двух государств;
- 2) на территории одного государства, если предусмотрен пункт посадки на территории другого государства.

В Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ)⁶ так же нет определения понятия перевозки грузов в международном сообщении. В нем используется понятие «заграничное сообщение». В статье 4 КТМ РФ перевозка груза в каботаже определяется как перевозка между двумя морскими портами РФ. Можно предположить, что это является негативной формулой определения морской перевозки в заграничном сообщении. Из этого следует, что морская перевозка грузов в заграничном сообщении не представляет собой перевозку в каботаже. Подобной позиции придерживается президиум ВАС: «морская перевозка в заграничном сообщении — это перевозка не в каботаже»⁷.

Транспортные уставы и кодексы в отношении одного и того же фактического действия употребляют разные термины: перевозка в международном сообщении,

³ Федеральный закон от 8 декабря 2007 года №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // СЗ РФ 12.11.2007. №46, ст.5555.

⁴ Федеральный закон от 10 января 2003 года №18-ФЗ (в ред. 23.07.2008) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ 13.01.2003. №2, ст.170.

⁵ Федеральный закон от 19 марта 1997 года №60-ФЗ (в ред. 13.12.2008) «Воздушный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ 24.03.1997. №12, ст.1383.

⁶ Федеральный закон от 30 апреля 1999 года №81-ФЗ (в ред. 30.12.2008) «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» // СЗ РФ 03.05.1999. №18, ст.2207.

⁷ Информационное письмо президиум ВАС РФ от 13 августа 2004 года №81 «Обзор практики применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс / Пресса и книги / Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2004. №10.

международная перевозка и перевозка в заграничном сообщении. Предлагается считать эти термины идентичными. На их идентичность в своих работах также указывает профессор О.Н. Садиков⁸.

Из анализа указанных выше положений транспортных уставов и кодексов следует вывод, что общим необходимым и достаточным условием отнесения перевозки к перевозке грузов в международном сообщении является критерий пересечения грузом границы РФ. Данный критерий основан на правовом регулировании перевозок грузов транспортными уставами и кодексами в настоящее время.

Тем не менее, существуют другие мнения, например, О.Н. Садиков обосновывал точку зрения, что: «для признания перевозки международной не требуется, чтобы она фактически осуществлялась по территории двух или нескольких стран: достаточно начать такую перевозку ... на территории иностранного государства. Пересечения границы может и не быть, в случае утраты груза в стране отправления»⁹.

Позиция Садикова О.Н. не совсем согласуется с правовым регулированием, сложившимся на сегодняшний день. Если следовать буквальному толкованию транспортных уставов и кодексов, то перевозка по территории другого государства без пересечения границы РФ не будет считаться перевозкой грузов в международном сообщении. Место утраты груза при осуществлении перевозки не имеет юридического значения. Под пересечением границы следует понимать именно закрепленное в договоре пересечение грузом границы РФ, а не фактическое ее пересечение. Договор перевозки заключается в момент отправления груза, и если пункты отправления и назначения находятся по разные стороны границы РФ, то заключенный договор является договором перевозки в международном сообщении. Не правильно будет считать, что первоначально заключается договор перевозки «во внутреннем сообщении», а после пересечения грузом границы РФ договор трансформируется в договор перевозки в международном сообщении. И, как следствие, факт утраты груза в стране отправления никак не повлияет на характер уже заключенного договора перевозки.

Так же, применяя критерий О.Н. Садикова, получается, что перевозка с территории РФ за ее пределы не будет международной, что не согласуется с действующим правовым регулированием. Таким образом, наличия пункта отправления на территории иного (не РФ) государства недостаточно, необходимо пересечение границы РФ при перевозке груза.

В литературе по международному частному праву можно встретить позицию, что перевозка имеет характер международной при условии ее осуществления на основе международной транспортной конвенции. По этому поводу Л.А. Лунц писал: «не имеют характера международных перевозки между государствами, осуществляемые без соответствующих межгосударственных соглашений»¹⁰. Его позицию поддерживают Н.Ю. Ерпылева и И.В. Гетьман-Павлова: «наличие международной транспортной конвенции и осуществление перевозки именно на ее условиях представляют собой необходимый признак международной перевозки»¹¹.

⁸ Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. - М.: Юридическая литература. 1981. С.5.

⁹ Садиков О.Н. Указ. Соч. С.7.

¹⁰ Лунц Л.А. Курс международного частного права. М., 2002. С.537.

¹¹ Ерпылева Н.Ю., Гетьман-Павлова И.В. «Правовое регулирование международных смешанных комбинированных перевозок» // СПС «Консультант Плюс» / Пресса и книги / Транспортное право, 2006. №4.

О.Н. Садилов выделял два признака характерных для международных перевозок: «во-первых, осуществляются между двумя и более странами и, во-вторых, выполняются на условиях, установленных международными соглашениями»¹². Тем не менее, О.Н. Садилов обращал внимание на то обстоятельство, что «сообщения между странами могут практически осуществляться и без заключения межгосударственных соглашений, на основании норм внутреннего права»¹³.

Указанные выше мнения являются подтверждением существования различных подходов к определению международной перевозки груза, перевозки груза в международном сообщении. Что указывает на наличие определенной проблемы в определении данных понятий.

Представляется более правильным использование критерия, закрепленного в транспортных уставах и кодексах. Тем не менее, наличие разных точек зрения свидетельствует о существовании различных подходов в научной доктрине.

Признание перевозки перевозкой грузов в международном сообщении дает дополнительное ограничение ответственности экспедитора. Однако данное ограничение будет действовать, если экспедитор докажет отсутствие своей вины в виде умысла или грубой неосторожности (п.4 ст.6 ФЗ «О транспортно экспедиционной деятельности»).

Непонятна позиция законодателя о дополнительном ограничении ответственности экспедитора в случае оказания транспортно-экспедиционных услуг, связанных перевозкой грузов с пересечением границы РФ (в международном сообщении). Возникает вопрос о том, какие сложности могут возникнуть у экспедитора при пересечении грузом границы РФ, и почему эти сложности не возникают при пересечении грузом границ других государств или при перевозке груза без пересечения границы РФ.

На наш взгляд подобный подход является следствием реализации принципа разделения перевозок на «внутренние» и «международные». При присоединении РФ (в прошлом СССР) к международным конвенциям и подписании международных договоров происходит включение в национальное законодательство международных принципов и норм. Однако данные изменения не касались всего объема общественных отношений, связанных с перевозкой грузов. В большей своей части правовое регулирование общественных отношений не изменяется. При этом выделяются общественные отношения по международной перевозке грузов, которые претерпевают определенные изменения в связи с каждой новой ратификацией международной конвенции и подписанием международного договора. Было бы логично распространить эти нормы и принципы не на какую-то часть, а на весь объем общественных отношений, связанных с перевозкой грузов.

Данный принцип критикуется юристами – практиками. Например, Л. Леднева пишет, что «по сути один вид деятельности законодатель разделил на внутреннюю и международную, хотя ни в торговом, ни в гражданском праве ни одной страны мира подобного разграничения нет»¹⁴.

Ограничивая ответственность экспедиторов, осуществляющих перевозку грузов в международном сообщении, законодатель дискриминирует экспедиторов, осуществляющих перевозки «во внутри российском сообщении», не закрепив для них подобное ограничение ответственности.

¹² Садилов О.Н. Указ. Соч. С.7.

¹³ Там же.

¹⁴ Леднева Л. «Экспедитор за бортом законодательства» // СПС «Консультант Плюс» / Пресса и книги / ЭЖ-Юрист, 2007, №4.

Мы обратились к правовому регулированию перевозки грузов, так как РФ и СССР не присоединялись к международным конвенциям и не подписали международные договоры, регулирующие транспортно-экспедиционные отношения.

В настоящее время в международной практике существуют типовые правила экспедиторов, разработанные союзами экспедиторов, например, FIATA¹⁵, NSAB2000¹⁶ и т.д. Они не являются международными договорами и международными конвенциями и не требуют подписания и присоединения к ним. Это некий сбалансированный свод правил, составленных на основании многолетнего опыта и являющийся образцом для использования в области транспортной экспедиции. И, как следствие, эти правила не были инкорпорированы в законодательство РФ. Их использование возможно только в части, не противоречащей действующему законодательству. Правила, закрепленные в ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», практически не оставляют возможности их применения, особенно к внутренним перевозкам.

Выделение Законом 2003г. из общего объема транспортно-экспедиционной деятельности услуг, связанных с международной перевозкой грузов, приводит к путанице понятий. Так, транспортно-экспедиционной услугой, связанной с перевозкой груза в международном сообщении (международной транспортно-экспедиционной услугой), называется также услуга, урегулированная правом другого государства. Эта ситуация возможна, например, когда в договоре транспортной экспедиции присутствует иностранный элемент в качестве одной из сторон. При выборе сторонами применимого права другого государства, договор транспортной экспедиции так же может называться международным. Фактически, назвав транспортно-экспедиционные услуги международными (связанными с перевозкой груза в международном сообщении), невозможно будет понять, что имеется в виду:

а) транспортно-экспедиционные услуги, связанные с международной перевозкой груза, урегулированной правом другого государства;

б) транспортно-экспедиционные услуги, связанные с перевозкой груза в международном сообщении, урегулированной транспортными уставами и кодексами.

Разделение экспедиционных услуг на «международные» и «внутри российские» влечет некоторые негативные последствия. После распада СССР Россия фактически не имеет единого экономического пространства. Осуществить автомобильную перевозку из г. Калининграда в г. Москву без пересечения границы РФ невозможно. Соответственно, экспедиторские услуги, связанные с перевозкой груза автомобильным транспортом из г. Калининграда в г. Москву, всегда будут связанными с международной перевозкой груза (так как связаны с пересечением границы РФ), и иметь дополнительное ограничение ответственности экспедитора, а экспедиторские услуги, связанные с перевозкой груза автомобильным транспортом из г. Владивостока в г. Москву, подобного ограничения иметь не будут.

На наш взгляд, выделение в отдельную группу транспортно-экспедиционных услуг, связанных с международной перевозкой грузов, является дискриминационным и нуждается в отмене. Это целесообразно сделать путем унификации правил оказания транспортно-экспедиционных услуг в международном и «во внутреннем» сообщении. Это оправдано хотя бы потому, что одной из задач, установленной Правительством РФ в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года является «гармонизация нормативного правового регулирования транспортной деятельности»¹⁷.

¹⁵ <http://www.fiata.com>

¹⁶ <http://www.cardel.ru/nsab2000>

¹⁷ Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р «О транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» // Собрание законодательства РФ 15.12.2008, N 50, ст. 5977.