

ТЕМА 3 (2 ГОДИНИ)

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВНУТРІШНІХ І МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

1. Договір перевезення – правова норма транспортно-експедиційного обслуговування
2. Правові норми міжнародних транспортних конвенцій, що регулюють правовідносини в сфері транспортно-експедиційного обслуговування
3. Основні умови перевезень вантажів, обумовлені галузевими Статутами і Кодексами
4. Договір перевезення вантажу за товаросупроводжувальним документом

Договор перевозки— правовая норма транспортно-экспедиторского обслуживания

Глава 40 ГК «Перевозка» устанавливает единый порядок осуществления перевозок грузов, пассажиров и багажа в России — только на основании договора перевозки.

Ст. 785 ГК содержит определение договора перевозки: «По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату». С другой стороны уже отмечалось, что внешнеторговый контракт реализуется через оформление договора перевозки груза, договора страхования, банковские сделки, подчеркивая тем прямую логистическую связь между этими договорами.

Это требует от экспедитора знания юридической сущности каждого из договоров, свой правовой режим регулирования взаимоотношений сторон. Из анализа условий поставки товаров, сделанного в гл. 2 следует, что такие условия поставки как FCA, CFR, CIF, FOB, FAS, CPT исключают физическое вручение товара продавцом непосредственно покупателю. Оно заменяется юридической передачей товара от продавца к покупателю через посредничество перевозчика, для правового оформления которой или продавец или покупатель (или один из их экспедиторов) заключают с ним другую деловую сделку-договор перевозки груза.

В развитие договора перевозки у продавца возникают: правовая ответственность за состояние сдаваемого перевозчику товара (груза), а также за организацию и контроль сдачи товара перевозчику, согласно предусмотренным в контракте транспортным условиям. В зависимости от избранного базиса поставки или продавец, или покупатель обязуется найти перевозчика, оформить с ним договор фрахтования, а затем и договор перевозки, в котором и требуется предусмотреть ответственность перевозчика за сдачу товара грузополучателю, представляющему покупателя товара.

Поскольку в операциях по отправке грузов сегодня, как правило, участвует экспедитор, его профессия приобрела синоним организатора, «архитектора» перевозки.

В гл.40 «Перевозка» содержатся правовые и организационные нормы (инструментарии), которые используются экспедитором в его организаторско-перевозочной деятельности: «договор фрахтования» (ст. 787): «прямое смешанное сообщение» (ст. 788), «перевозка транспортом общего пользования» (ст. 789) и «договор об организации перевозок» (ст.798). Этим и другим нормам, содержащимся в главе «Перевозка», в учебнике будет отведено место для детального рассмотрения.

Задача экспедитора состоит в том, чтобы добиться максимальной адекватности и последовательности между транспортными условиями контракта купли-продажи и условиями договора перевозки, а также в том, чтобы не допустить каких-либо убытков в ходе доставки товара и тем самым не превысить скалькулированный в контракте размер транспортной составляющей цены товара.

Заключение договора перевозки груза подтверждается заполнением проформы и выдачей отправителю груза транспортного документа (коносамента, накладной и др.). Все атрибуты груза содержатся в этом документе и задача экспедитора сдать груз перевозчику в индивидуально-определенном виде, в полном соответствии с качественной и количественной характеристиками предмета контракта. Кроме этого, транспортный документ должен отразить результат приема товара перевозчиком. Вне зависимости от того, какой стороной заключен договор перевозки, экспедитор отправителя или фиксирует адекватность «товара» (согласно контракту купли-продажи) «грузу», (согласно транспортному документу) или оформляет документально размер и причины произошедшей неадекватности.

В ходе исполнения договора перевозки экспедиторы продавца и покупателя вступают в правоотношения с третьими лицами. Документальное оформление этих правоотношений как бы усиливает, подчеркивает исполнение условий и обязательств торгового контракта, являются своеобразным зеркалом отражения его выполнения. Оформление заявки на подачу подвижного состава — сигнализирует об исполнении срока отгрузки; подписание договора фрахтования подтверждает выполнение обязательства организации доставки товара; заключение стивидорных контрактов — обеспечение погрузочно—разгрузочных работ; данные складских расписок на хранение являются подтверждением количественных и качественных характеристик товара на определенной стадии транспортировки; выдача штурманской расписки — факт погрузки груза на борт судна и т.д.

Права и обязательства экспедитора-владельца, арендатора транспортного средства или оператора перевозки груза в смешанном сообщении — договорного перевозчика определены в целом содержанием гл. 40 ГК РФ «Перевозка». Согласно СТ.796 ГК РФ такой экспедитор несет ответственность за утрату, недостачу и повреждение груза или багажа, произошедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, «если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело».

Правовые нормы международных транспортных конвенций, регулирующие правоотношения в сфере транспортно-экспедиторского обслуживания

"Государства, заинтересованные в расширении деятельности своих транспортных предприятий в международных сообщениях, всегда стремились к международному сотрудничеству в целях выработки единообразных (унифицированных) условий перевозок грузов и регулирования других основных проблем торгового мореплавания сухопутных и авиационных сообщений. В результате этих усилий на международном уровне заключено значительное количество международных соглашений по отдельным видам транспорта, получившим название «транспортные конвенции».

В морском судоходстве они определяют взаимоотношения участников договора морской перевозки грузов и правовой статус коносамента, организацию международных морских сообщений; вопросы безопасности мореплавания и ответственности судовладельцев.

Из международных конвенций по морским перевозкам прежде всего необходимо отметить:

«Международную конвенцию для унификации некоторых правил о коносаменте», известных, как «Гаагские правила», подписанную в Брюсселе 25 августа 1924года;

«Протокол изменений, вносимых в Брюссельскую конвенцию», подписанный в Брюсселе 25 февраля 1968 года, согласно так называемых «Гаагско-Висбийских правил»;

«Конвенцию о кодексе поведения линейных конференций», подписанную в Женеве 6 апреля 1974 года;

«Конвенцию ООН о морской перевозке грузов» 1978 года (Гамбургские правила), (РФ не ратифицированной).

Международные железнодорожные сообщения при перевозке грузов регулируются «Конвенцией о международных железнодорожных перевозках» в редакции 1980 г. (КОТИФ), содержащей объединенный текст «Бернской Конвенции о железнодорожных перевозках грузов (МГК/ЦИМ)» заключенной в конце прошлого века (1890 г.) европейскими государствами, включая Россию, и «Конвенции о перевозках пассажиров (МПК). Положения ЦИМ/КОТИФ могут применяться также при перевозке в смешанных сообщениях. Участниками ЦИМ/ КОТИФ являются большинство европейских и африканских стран. В их число не входят Россия и страны СНГ.

Соглашения о международных перевозках грузов не могут действовать без

Комплекс вопросов, связанных с организацией международных перевозок грузов по реке Дунай, регулируется Братиславскими соглашениями, заключенными речными пароходствами придунайских стран в 1955 г. (Югославия присоединилась к нему в 1966 г., Австрия и ФРГ — в 1968 г.).

В 1978 г. этими пароходствами было заключено Международное соглашение об общих условиях перевозки контейнеров по р. Дунай, а в 1979 г. — Соглашение о международных грузовых тарифах.

Уже с конца XIX века международной водной магистралью считается река Рейн для прирейнских стран (Мангеймское соглашение 1868 г.). Протоколом 1979 г. страны-члены Европейского Союза получили равные условия стран-участниц Мангеймского союза. В 1992 г. был открыт для эксплуатации трансевропейский водный путь «Рейн-Майн-Дунай», и в этом же году между Германией и Украиной было заключено Соглашение о взаимном пользовании внутренними водными путями.

Суда под флагом России осуществляют плавание по реке Рейн только по разовым разрешениям, руководствуясь общими навигационными и коммерческими требованиями к судоходству по этой реке, регламентируемыми Центральной комиссией судоходства по Рейну в г. Страсбурге.

Уже более 40 лет в рамках Европейской Экономической Комиссии ООН в Женеве и в Комитете по внутреннему транспорту (КВТ ЕЭК ООН) разрабатываются «Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПС)». На сегодня рассмотрено и принято уже 37 резолюций и 6 конвенций. Тем самым создается постепенно единая общеевропейская речная транспортная система, открывающая равноправное пользование ею всеми европейскими странами в интересах расширения международной торговли.

Наиболее важным из них является подписанное 17 государствами «Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)». Это соглашение определило «согласованный план развития и строительства сети внутренних водных путей международного значения на основе согласованных параметров инфраструктуры и эксплуатационных параметров».

Этим Соглашением к разряду «магистральных водных путей» отнесены, в числе 10 крупнейших, направления:

Е 50 — Санкт-Петербург-Астрахань;

Е 60 — Прибрежный — от Гибралтара до Санкт-Петербурга, далее по ВБВП и ББК с дальнейшим следованием вдоль побережья Белого моря до Архангельска;

Е 90 — Прибрежный — от Гибралтара до Ростова — Калача, Волгограда — Астрахани.

В рамках Европейской Экономической комиссии рассматривается проект Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям. Пока единой точки зрения по этой проблеме не достигнуто. В качестве компромиссного предложения рассматривается применение «Гамбургских Правил» 1978 г., т.е. распространение на реку морского законодательства.

Другими важными правовыми документами в области международных воздушных сообщений являются Соглашения о международном воздушном транспорте и транзите по международным воздушным линиям, составляющие основу Чикагской конвенции 1944 г. (вступила в силу в 1947 г.), согласно которой государства на взаимной основе предоставляют право¹ в регулярных полетах гражданским самолетов через свое воздушное пространство. Чикагская конвенция учредила Международную организацию гражданской авиации (ИКАО).

Коммерческие вопросы международных воздушных перевозок находятся в ведении ИАТА, основанной в 1945 г. Действительными ее членами являются авиакомпании стран-членов ИКАО. В последние годы все принципиальные вопросы транспортно-экспедиционного обслуживания грузов и подготовки специалистов коммерческих служб ИАТА осуществляет в сотрудничестве с ФИАТА.

Перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными соглашениями. Наиболее значимым из них является Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (сокращенно КДПГ — CMR), которая была заключена в мае 1956 г. В настоящее время в ней участвует практически все страны Европы, а также ряд стран Азии и Африки. СССР присоединился к Конвенции 1 августа 1983 г. Конвенция установила, что договор перевозчика определяется накладной международной дорожной перевозки груза КДПГ/ЦМР (CMR Internationaler Frachtbrief), (см. приложение №22), форма которой была разработана Международным Союзом Автомобильного Транспорта (МСАТ) International Road Transport Union (IRU), определившей ее обязательные и дополнительные реквизиты. Конвенция определила перечень сведений, которые должны быть указаны в накладной, минимальное количество экземпляров накладной, заполняемых на каждую партию груза, а также ответственность отправителя и перевозчика. Конвенция установила предел размера возмещения за повреждение и потерю груза или просрочку его доставки, а также порядок и сроки рассмотрения претензий и исков, возникающих при международных автомобильных перевозках грузов.

Основные условия перевозок грузов, определяемые отраслевыми Уставами и Кодексами

Закрепление в Уставах и Кодексах нормы транспортного права основывается на положениях Гражданского Кодекса, других федеральных законов и международных договоров и Конвенций.

Каждый Устав и Кодекс регулирует огромный комплекс производственных отношений внутриотраслевого характера, взаимоотношений юридических лиц отрасли с предприятиями других видов транспорта и отраслей народного хозяйства, с оказанием транспортных услуг в стране и за рубежом.

Мы останавливаемся на имущественных отношениях, возникающих из деятельности каждой отрасли, с учетом специфики каждой и, прежде всего, между перевозчиками и грузоотправителями, грузополучателями, другими юридическими лицами при пользовании услугами транспорта, их правами, обязанностями и ответственностью.

Каждый Устав и Кодекс регламентирует правоотношения, определяемые договором перевозки. Он конкретизирует нормы ГК применительно к своей отрасли. Общие нормы гражданского права могут применяться к гражданско-правовым отношениям, возникающим в ходе перевозок в тех случаях, когда в Уставе или Кодексе не содержатся нормы, регулирующие данные отношения.

Каждый Устав и Кодекс регулирует лишь «основные условия» и «основные положения» взаимоотношений субъектов — перевозчиков с клиентурой, в связи с чем возникает необходимость издания и других нормативных актов более конкретного характера, например, Правил перевозок грузов.

Новые Уставы и Кодексы, исходя из рыночных отношений, не предусматривают государственное планирование перевозок, но содержат нормативы, обеспечивающие регулярность, ритмичность, логическую взаимозависимость транспортных операций, взаимную материальную заинтересованность и ответственность производителей и потребителей транспортных услуг в качестве основы для развития равноправных партнерских отношений перевозчиков и клиентуры.

Ряд Уставов и Кодексов содержат основные положения, отражающие специфику перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Транспортный Устав Железных Дорог (ТУЖД), принятый в декабре 1997 года и подписанный Президентом в январе 1998 года, регулирует отношения, возникающие между железными дорогами и грузоотправителями при пользовании услугами федерального железнодорожного транспорта, и определяет их права, обязанности и ответственность. «Устав» определяет основные условия перевозок грузов, отношения между железными дорогами и другими видами транспорта (смешанные сообщения), а также основные положения в области эксплуатации железнодорожных подъездных путей (для обслуживания определенных грузоотправителей, грузополучателей — путей, примыкающих к железнодорожным путям общего пользования).¹

Термины Устава «услуга» относит отношения железнодорожного транспорта не к сфере производства, а к индустрии услуг в сфере распределения национального продукта, а «федеральный» — обозначает государственную принадлежность имущества железнодорожного транспорта.

Каждая отдельная железная дорога является самостоятельным хозяйственным предприятием. Правительством РФ установлен строго обозначенный географический регион деятельности железной дороги, границы которого обозначены на карте единой железнодорожной транспортной сети России. ТУЖД регулирует административно-правовые отношения между железными дорогами, включая солидарную ответственность железных дорог за перевозку грузов, пассажиров, багажа до всех станций, которые открыты для производства соответствующих операций независимо от того, в состав какой железной дороги входит станция назначения. Железная дорога отправления, заключая с отправителем груза договор перевозки, принимает обязательство по перевозке груза на всем пути его следования, т.е. обязательство, распространяющееся не только на себя, но и за все железные дороги по маршруту следования груза. Устав обязывает железные дороги принимать и сдавать грузы на входных и выходных станциях по накладной, тем самым вступать в процесс совместного исполнения договора перевозки, приобретать для себя определенные права и принимать на себя обязательства по этому договору.

Железнодорожная станция — основная производственно-хозяйственная единица на железнодорожном транспорте, где осуществляется непосредственная связь железной дороги с клиентурой. На железнодорожной станции выполняются начальные и конечные операции перевозочного процесса и работа по обеспечению движения поездов.

По своему правовому статусу железнодорожная станция (также как и отделение) является транспортным агентом железной дороги.

Устав возлагает на железнодорожную станцию выполнение операций по приему, погрузке и выдаче грузов, являющихся по своему характеру транспортно-экспедиционными.

Этот перечень не произвольный. Конкретно для каждой станции он содержится в Тарифном руководстве №4, книга первая (Алфавитный список станций).

Устав регламентирует правоотношения, определяемые договором железнодорожной перевозки, при пользовании «услугами» федерального

железнодорожного транспорта. Он конкретизирует нормы ГК РФ применительно к железнодорожному транспорту. Общие нормы гражданского права могут применяться к гражданско-правовым отношениям, возникающим в ходе железнодорожных перевозок в тех случаях, когда в Уставе не содержатся нормы, регулирующие данные отношения.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ), принятый Государственной Думой 31 марта и подписанный Президентом 30 апреля 1999 года регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания, в том числе «имущественные», «основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников» (п.2, ст.1). «Перевозки грузов, пассажиров и их багажа» относятся к «понятию торгового мореплавания» (ст.2).

Кодекс внутреннего водного транспорта определяет государственный статус внутренних водных путей, основные условия содержания и использования их для судоходства; статус и условия функционирования органов государственной власти в области внутреннего водного транспорта; условия обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях; основные условия перевозок грузов, пассажиров, багажа и почты, буксировки плотов, судов и плавучих объектов; статус порта, судна и его экипажа; права, обязанности и ответственность участников перевозки, и другую деятельность в области внутреннего водного транспорта.

Устав автомобильного транспорта РСФСР в ст. 8 возлагает на автотранспортные предприятия и организации: централизованные перевозки грузов, централизованный завоз (вывоз) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты, участие в прямых смешанных перевозках, «транспортно-экспедиторское обслуживание предприятий, организаций, учреждений и граждан».

Все вопросы перевозок грузов в международном сообщении регулируются «Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов» (КДПГ), 1956 г. Некоторые положения этой Конвенции содержатся в тексте проекта Устава. Лицензиями на осуществление международных перевозок грузов обладает в настоящее время около 2,5 тыс. юридических лиц — владельцев автотранспортных средств.

Договор перевозки груза по товарораспорядительному транспортному документу — коносаменту

Свое применение коносаменты нашли только на морском транспорте и при оформлении перевозок грузов в смешанных сообщениях.

Основанием для составления коносамента в качестве доказательства наличия договора перевозки груза и его содержания, а также расписки, удостоверяющей принятие груза перевозчиком, являются два документа.

Первым документом является «погрузочный ордер» в качестве предложения — оферты в письменном виде перевозчику — заключить договор перевозки и получить от перевозчика письменное доказательство его заключения в форме коносамента (или, см. ниже, в форме морской транспортной накладной).

Содержание ордера не может быть произвольным. Согласно ст. 142 КТ, он обязательно должен содержать: 1) наименование отправителя; 2) наименование порта выгрузки; 3) наименование получателя; 4) наименование и сведения о грузе; 5) информацию о грузе и его внешнем состоянии; 6) информацию о размере фрахта, подлежащем уплате получателем (см. приложение №23).

Вторым документом является штурманская расписка — акцепт ордера. Это один из экземпляров ордера, но подписанный грузовым помощником капитана в удостоверение фактического приема груза на борт конкретного судна. Штурманская расписка (см. приложение №23) не является товарораспорядительным документом. Если на ней нет никаких замечаний администрации судна по количеству и состоянию погруженного груза, как это изложено в ордере или как было

скорректировано на ордере сторонами в ходе погрузки, то штурманская расписка обменивается грузоотправителем на коносамент (или на накладную). В коносаменте, согласно ст. 144 КТМ, в дополнение к 6 (шести) обязательным сведениям, предусмотренных ордером, должны обязательно содержаться: 1) наименование перевозчика; 2) наименование порта погрузки согласно договору перевозки; 3) время и место выдачи коносамента; 4) число оригиналов коносамента, если их больше чем один; 5) подпись перевозчика или действующего от его имени лица.

На практике число (граф) коносамента достигает даже 30. но всегда кроме 11 обязательных содержится еще бокс: «уведомить по адресу» или «адрес уведомления» — Notify party. Судовладельцу или его агенту надлежит сообщить лицу по этому адресу о прибытии груза в порт выгрузки. Часто это агент (экспедитор) получателя, который организует таможенное оформление и вывоз груза из порта.

Товарораспорядительная сущность коносамента состоит в том, что владелец коносамента, распоряжаясь документом (продавая его, закладывая, передавая и т.д.), фактически распоряжается самим грузом (товаром), обозначенным в документе. Соответственно, грузоотправителю в коносаменте требуется указывать «наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем» (ст. 144 КТМ).

Таким образом, лицо, желающее приобрести товар посредством приобретения коносамента и не имея возможности проверить количество и состояние груза путем его осмотра, вынуждено полагаться исключительно на данные коносамента.

С другой стороны, и перевозчик, подписывая коносамент, тем самым, берет на себя перед держателем этого документа определенное одностороннее обязательство вручить ему груз таким, как он описан в коносаменте. Очень часто это обязательство выражается в виде пропечатанного на лицевой стороне коносамента заявления капитана судна о том, что грузы были «погружены во внешне хорошем виде и состоянии» (shipped in apparent good order and condition). В то же время практикой признается правомерным использование различных оговорок в коносаменте для того, чтобы облегчить судовладельцу положение в возможном споре с держателем коносамента по количеству и качеству груза.

Выдача груза производится только против вручения перевозчику одного оригинала («экземпляра») коносамента. Предъявление всего комплекта оригиналов коносаментов (2, 3) необязательно, так как согласно ст. 147 КТМ РФ и условиям самих проформ коносаментов (на оборотной стороне) после погашения одного оригинала все остальные экземпляры становятся недействительными.

Составление коносаментов с обозначением на них штампами порядковых номеров оригиналов: «первый» (1st original), «второй», «третий» связано с традицией отсылать получателю первый экземпляр авиапочтой, второй экземпляр — судовой почтой, а третий экземпляр оставлять у отправителя на случай утраты обоих экземпляров. В настоящее время использование нескольких экземпляров зачастую преследует избежание рисков возможного ущемления прав той или иной стороны купли, продажи, перевозки и расчета за товар (банка) в соответствии с условиями контракта купли-продажи и чартера. В коносаменте предусмотрен бокс для внесения численности выписанных оригиналов.

Обозначение на коносаменте «2/2» означает, что выпущено два оригинала, а если в письме агенту или экспедитору говорится, что «Настоящим мы посылаем вам 2/3 оригинала коносаментов», то это означает, что выписано три оригинала, два из которых приложены к письму.

Кроме оригиналов, может быть выписано необходимое количество копий коносамента, которые юридической силы не имеют, и обычно необходимы капитану судна для проверки погруженного и выгруженного товара, агентам судна, портовой

администрации, таможенным органам, транспортно-экспедиционной фирме и др. Копии коносамента имеют штамп «копия» (copy) либо печатаются на бумаге отличного от оригинала цвета. Число копий в указанное в коносаменте число экземпляров (оригиналов) не входит.

Оборотный коносамент, выписанный в именной форме (to a named person) обычно используется тогда, когда не предполагается его реализация в ходе перевозки. Передача именного коносамента другому лицу юридически возможна по именной передаточной надписи, но усложнена следованием правил, установленных гражданским законодательством для уступки требования.

Ордерный коносамент может быть выдан и на предъявителя (to bearer), то есть в бланковой форме (blank), по которому товар будет выдан любому лицу, которое предъявит перевозчику такой документ, то есть «посредством простого вручения» (ст. 126 КТМ РФ). При наличии в коносаменте нескольких передаточных надписей груз будет выдан лицу, указанному в последней из непрерывного ряда передаточных надписей или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью.