

УДК 347.763.3

Медведев Д.К.,

кандидат юридических наук,
Донецкая академия внутренних дел
Министерства внутренних дел
Донецкой Народной Республики

Medvedev D.K.,

*Candidate of Juridical Sciences,
Donetsk Academy of Internal Affairs of the Ministry
of Internal Affairs of the Donetsk People's Republic*

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Статья посвящена основным аспектам правового регулирования транспортного экспедирования грузов автомобильным транспортом в Донецкой Народной Республике (далее – ДНР, Республика). Автор рассматривает существующую транспортную законодательную базу молодой Республики, уделяя большое внимание договору транспортной экспедиции на автотранспортных предприятиях.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, перевозка грузов, транспортное законодательство, транспортно-экспедиторская деятельность, автотранспортное предприятие.

LEGAL SETTLEMENT OF FREIGHT FORWARDERS' ACTIVITIES OF TRANSPORT COMPANIES IN THE DONETSK PEOPLE'S REPUBLIC

The article is devoted to the main aspects of the legal settlement of cargos freight forwarding by automobile transport in the Donetsk People's Republic (the DPR, the Republic). The author considers the existing transport legislative base of the young Republic paying much attention to the agreement of freight forwarding at the transport companies.

Key words: *automobile transport, cargos transportation, transport legislation, freight forwarders' activity, automobile company.*

Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными или практическими заданиями. По степени важности транспорт играет одну из центральных ролей в общественных отношениях, обеспечивая материальную составляющую коммуникационных связей в государстве. Транспортная система соединяет разные регионы в целостное политико-экономическое пространство.

Автомобильный транспорт является самым мобильным из всех существующих на сегодняшний день видов транспорта. Благодаря ему становится возможным обеспечение эффективности производства и оборота продукции промышленности и сельского хозяйства, удовлетворение различных потребностей населения. Высокая маневренность и способность передвигаться какими угодно дорогами делают перевозки грузов автомобильным транспортом самыми популярными и экономически выгодными в Донецкой Народной Республике.

Автотранспортная экспедиция как деятельность, связанная с оказанием услуг грузоотправителям и грузополучателям (клиентам) и организацией доставки грузов автомобильным транспортом, заслуживает специального правового регулирования со

стороны государства. Оказанием услуг транспортной экспедиции (экспедиторских услуг) занимаются специальные экспедиторские организации – экспедиторы.

Анализ последних исследований и публикаций, в которых начато решение данной проблемы и на которые опирается автор. Различные вопросы функционирования транспортной системы Украины, ее отдельных элементов, а именно вопросы деятельности и особенности правового статуса автотранспортных перевозчиков, договоров перевозки грузов различными видами транспорта и транспортной экспедиции, неоднократно становились предметом исследований таких ученых, как И.В. Булгакова, В.В. Витрянский, В.К. Гижевский, М. Василечко, М. Луцик и др. Среди известных российских ученых, занимающихся вопросами транспортного законодательства, назовем В.В. Кулешова, О.В. Сивакова, А.Б. Новосельцева, К.И. Плужникова, Н.В. Морозову, Е.В. Воронину.

Нерешенные ранее части общей проблемы, которым посвящается обозначенная статья. Донецкая Народная Республика – еще очень молодое государство, его собственная законодательная база развивается, законодательство не систематизировано в кодексах. В сфере транспортного законодательства, в частности Законе ДНР «О транспортно-экспедиторской деятельности», не урегулированы вопросы взаимодействия нескольких экспедиторов.

Формулировка целей статьи. Целью представленной статьи является изучение правовых основ экспедиторской деятельности на автотранспортных предприятиях ДНР, а также выявление возможных пробелов в транспортном законодательстве.

Изложение основного материала исследования с полным обоснованием полученных научных результатов. В настоящее время в поисках путей более эффективного развития экономики ДНР все большее значение приобретает транспортная система. Общеизвестно, что существует прямая взаимосвязь между транспортным сегментом и остальными составляющими рыночной экономики государства.

Вследствие значительных разрушений транспортной инфраструктуры ДНР, которые причинили активные боевые действия, автомобильный транспорт вышел на первый план благодаря своей маневренности и способности передвигаться какими угодно дорогами. Таким образом, сегодня в Республике автомобильный транспорт стал самой мобильной и почти единственной составляющей транспортной системы.

Нормальное функционирование транспортной системы во многом зависит от соответствующего правового регулирования транспортных отношений. Напомним, что на сегодняшний день в ДНР продолжают использовать Гражданский, Хозяйственный кодексы Украины и Кодекс Украины об административных правонарушениях. Ведется активная работа по составлению и принятию собственных кодексов, которые будут соответствовать Конституции ДНР и наиболее полно учитывать существующие экономические и правовые реалии.

Основу автотранспортного законодательства Республики в настоящее время составляют: Закон ДНР «О транспорте» от 27.03.2015 № 27-ІНС, Закон ДНР «О транспортно-экспедиторской деятельности» от 15.04.2016 № 124-ІНС, Закон ДНР «Об автомобильном транспорте» от 21.08.2015 № 77-ІНС, а также другие нормативные акты Министерства транспорта Донецкой Народной Республики.

Статья 34 Закона ДНР «О транспорте» гласит, что в состав автомобильного транспорта среди прочего входят предприятия автомобильного транспорта, осуществляющие перевозки пассажиров, грузов, багажа, почты, а также транспортно-экспедиционные предприятия [2].

Преамбула Закона ДНР «О транспортно-экспедиторской деятельности» утверждает, что этот Закон определяет правовые и организационные основы транспортно-экспедиторской деятельности и направлен на создание условий для ее развития и совершенствования. Сам Закон не выделяет отдельно какой-либо вид транспорта, и его действие распространяется на отношения, возникающие при транспортном экспедировании грузов всеми видами транспорта, кроме трубопроводного, а также на случаи, когда обязанности экспедитора выполняются перевозчиком. Однако положения указанного Закона не распространяются на транспортно-экспедиторскую деятельность, осуществляемую в сфере почтовой связи (ст. 2 Закона) [3].

По договору транспортного экспедирования экспедитор обязуется за плату и за счет клиента выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой грузов. Это определяется ст. 929 Гражданского кодекса Украины [1], а п. 4 ст. 306 Хозяйственного кодекса Украины гласит, что вспомогательным видом деятельности, связанным с перевозкой грузов, является транспортная экспедиция.

Согласно пункту 1 статьи 4 Закона ДНР «О транспортно-экспедиторской деятельности» транспортно-экспедиторская деятельность осуществляется субъектами хозяйствования различных форм собственности, которые для выполнения поручений клиентов (заказчиков) или в соответствии с технологиями работы могут иметь склады, разные виды транспортных средств, контейнеры, производственные помещения и другие материальные ресурсы, необходимые для оказания услуг.

Пункт 2 этой же статьи гласит, что экспедиторы для выполнения поручений клиентов (заказчиков) могут заключать договоры с другими перевозчиками [3].

Сам договор транспортного экспедирования является вспомогательным, поскольку экспедитор может лично не перевозить груз, а доверить это автотранспортной организации. В этом случае компетенция транспортной организации определяется договором, составленным между ней и экспедитором от имени клиента. Когда автотранспортная организация выступает экспедитором, она может определенную часть из общего объема перевозки выполнить собственными силами, а остальное от имени клиента поручить другому автотранспортному или другому транспортному предприятию.

В последнем случае автотранспортная организация будет выполнять действия разного рода, которые отдельно напоминают элементы разных договоров. Так, краткосрочное хранение грузов при их получении на склад экспедитора является действием, характерным для предмета договора хранения; проведение экспедитором разгрузочно-погрузочных работ имеет сходство с деятельностью подрядчика; доставка груза со склада клиента к месту погрузки при отправлении или на склад грузополучателя в конце выполнения договора роднит этот договор с общим договором перевозки грузов [6, с. 34]. Таким образом, договор транспортной экспедиции является симбиозом нескольких договоров. Поэтому предоставление автотранспортной организацией экспедиторских услуг ставит перед ней дополнительные требования, а именно: автотранспортная организация для полноценного обслуживания клиентов кроме парка транспортных средств должна иметь складские помещения, оборудованные для временного хранения грузов разного рода, исключая проникновение посторонних лиц и животных, а также должна иметь оборудование для выполнения погрузки и разгрузки транспортных средств, содержать соответствующий персонал.

Следует также согласиться с выводами О.А. Сурженко о том, что транспортно-экспедиторская деятельность является специфической разновидностью предпринимательской деятельности, присущей только специализированным предприятиям [6, с. 35].

Как считают некоторые российские ученые, главной хозяйственной целью договора транспортной экспедиции является планирование и организация перевозок в долгосрочном периоде, а главная правовая цель данного договора состоит в праве требовать от контрагента составления договора перевозки грузов, а также договоров на подачу транспортных средств под загрузку и предоставление грузов к перевозке в определенные сторонами сроки и на согласованных сторонами условиях [12, с. 118; 13, с. 10]. Исходя из правовой цели, можно считать договор о транспортно-экспедиторском обслуживании предшествующим договором, а основным будет договор перевозки грузов автомобильным транспортом. То есть когда автотранспортное предприятие подписывает договор транспортной экспедиции, оно кроме существующих в договоре обязательств обязано в течение определенного времени составить основной договор или выполнить перевозку груза собственными силами.

Когда договор транспортного экспедирования предусматривает обязанность экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, выбранному экспедитором или клиентом, составление договора перевозки является только одним из действий, нацеленным на выполнение основного обязательства по договору транспортного экспедирования. В этом случае договор транспортного экспедирования характеризуется большей полнотой, поскольку он наряду с перевозкой предусматривает также выполнение других необходимых услуг, которые гарантируют клиенту оптимальную схему организации доставки его груза [7, с. 201].

В случае осуществления автотранспортным предприятием транспортно-экспедиционного обслуживания грузов, которые требуют особых условий хранения, перевозки, клиент обязуется обеспечить автотранспортное предприятие необходимой информацией. При этом автотранспортное предприятие не может быть лишь пассивным получателем информации от клиента, который иногда не компетентен в вопросах перевозки. В компетенцию автотранспортного предприятия входит право, а иногда и обязанность требовать от клиента предоставления необходимой информации (п.п. 5 и 6 п. 1 ст. 11 Закона ДНР «О транспортно-экспедиторской деятельности») [3]. Кроме полноты информации специалисты автотранспортного предприятия должны следить за ее точностью и достоверностью. В случае непредоставления клиентом необходимой информации автотранспортное предприятие имеет право применить один из способов оперативного влияния: не начинать выполнение своих обязательств до предоставления необходимой информации [8, с. 35-36].

Договор транспортного экспедирования является двухсторонним, обязательным, оплатным. По этому договору автотранспортная организация имеет права и обязанности перед клиентом, предоставляет услуги по организации перевозки за плату и за счет клиента.

Обратим внимание, что большое транспортное предприятие без особых трудностей может предоставлять экспедиторские услуги, поскольку Законом ДНР «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности» от 27.02.2015 № 18-ИНС в отличие от транспортных услуг получение лицензии на проведение экспедиторской деятельности не предусмотрено [5].

Обратимся к законодательному опыту развитых стран. Параграфы 407-415 Германского торгового уложения определяют экспедитора как транспортного агента, который действует на основе стандартных условий деятельности экспедиторов Германии. При этом если экспедитор использует собственные транспортные средства, то указанное Уложение считает его перевозчиком с соответствующей компетенцией и ответственностью [9, с. 17].

Законодательство Республики не запрещает автотранспортному предприятию предоставлять экспедиторские услуги, а, наоборот, разрешает. Так, п. 3 ст. 1 Закона ДНР «О транспортно-экспедиторской деятельности» определяет перевозчика как субъекта хозяйствования, выполняющего перевозку груза на основании договора транспортного экспедирования, а п. 3 ст. 7 этого же Закона предусматривает, что экспедиторы, среди прочего, по поручению клиента осуществляют работы по приемке, накоплению, дроблению, сортировке, хранению и перевозке грузов [3].

Статья 932 Гражданского кодекса Украины кроме обязанностей экспедитора перед клиентом предусматривает, что экспедитор имеет право привлечь к выполнению своих обязательств других лиц. В случае привлечения экспедитором к выполнению своих обязательств по договору транспортного экспедирования других лиц экспедитор отвечает перед клиентом за нарушение договора [1]. То есть экспедитор может вступать в договорные отношения с другим экспедитором.

В Законе ДНР «О транспортно-экспедиторской деятельности» прямо не предусмотрена возможность экспедитора заключать договор с другим экспедитором, но сказано, что договором транспортного экспедирования могут быть предусмотрены другие права экспедитора (п. 2 ст. 11) [3].

Законодательством Украины и законодательством ДНР пока не определено, какой именно договор может заключаться между двумя экспедиторами, а это значит, что запрета на участие в правоотношениях по перевозке грузов двух и более экспедиторов юридически не существует. Но в то же время отсутствует реальный механизм составления договоров между ними. Это упущение может влиять на практику транспортно-экспедиторской деятельности.

Общие условия союза экспедиторов Дании, Норвегии, Финляндии и Швеции, которые впервые были разработаны еще в 1919 году и действуют сейчас в редакции от 01.06.1998, рассматривают экспедитора в двух основных качествах в зависимости от содержания составленного договора: как посредника и как договорного перевозчика. Стороны могут выбрать любую схему в зависимости от своих намерений. Исходя из этого, решается вопрос о компетенции и ответственности экспедитора [9, с. 17].

Принимая во внимание все вышесказанное, предлагаем для регулирования отношений между двумя экспедиторами, один из которых перепоручает выполнение своих обязательств другому, составлять договор транспортной экспедиции. Эта договорная модель даст возможность четко определить лиц, которые предоставляют транспортно-экспедиционные услуги на каждом этапе перевозки грузов. В рамках такого договора можно будет достаточно полно определить права, обязанности и ответственность каждой из сторон за некачественное предоставление экспедиторских услуг.

Таким образом, считаем необходимым ввести понятие субэкспедитора в ст. 1 Закона ДНР «О транспортно-экспедиторской деятельности» в следующей редакции: «Субэкспедитор – субъект хозяйствования, который по поручению экспедитора выполняет или организует выполнение полностью или частично услуг, предусмотренных договором транспортно-экспедиторской деятельности между экспедитором и клиентом». В этом случае по договору транспортного субэкспедирования одна сторона (экспедитор), которая действует по поручению и в интересах клиента, поручает другой стороне (субэкспедитору) выполнить или организовать выполнение всех или части услуг, предусмотренных договором транспортной экспедиции между экспедитором и клиентом. Экспедитор несет перед клиентом ответственность за невыполнение или ненадлежащее выполнение своих обязательств по договору транспортно-экспедиторской деятельности.

Экспедитор и субэкспедитор будут нести друг перед другом ответственность за невыполнение или ненадлежащее выполнение своих обязанностей по договору субэкспедирования. Необходимо также предусмотреть право на отказ от этого договора сторонами до момента погрузки, а не тогда, когда груз уже находится в пути. Только в этом случае законодательные нормы обеспечат четкость и определенность в отношениях между сторонами и стабильность товарооборота в целом.

Выводы по исследованию и перспективы дальнейших поисков в данном направлении. Проведенный анализ теоретических положений транспортного законодательства ДНР и рассмотренный опыт других государств, предусматривающий возможность существования транспортно-экспедиторских организаций с разной компетенцией, позволили нам выявить отсутствие законодательного урегулирования правоотношений между двумя и более экспедиторами при перевозке грузов автомобильным транспортом. Вследствие этого нами предложено ввести в законодательную практику Республики понятия субэкспедитора и договора субэкспедирования, который составляется между экспедитором и субэкспедитором и разграничивает права и обязанности сторон.

Список использованной литературы

1. Гражданский кодекс Украины [Текст]: Закон Украины от 16.01.2003 № 435-IV / Верховная Рада Украины // Ведомости Верховной Рады Украины. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
2. О транспорте: Закон Донецкой Народной Республики от 27.03.2015 № 27-ІНС // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dnrsovet.su/zakon-o-transporte/>.
3. О транспортно-экспедиторской деятельности: Закон Донецкой Народной Республики от 15.04.2016 № 124-ІНС // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dnrsovet.su/zakonodatelnaya-deyatelnost/prinyatye/zakony/zakon-donetskoj-narodnoj-respubliki-o-transportno-ekspeditorskoj-deyatelnosti/>.
4. Об автомобильном транспорте: Закон Донецкой Народной Республики от 21.08.2015 № 77-ІНС // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dnrsovet.su/zakonodatelnaya-deyatelnost/prinyatye/zakony/zakon-donetskoj-narodnoj-respubliki-ob-avtomobilnom-transporte/>.
5. О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности: Закон Донецкой Народной Республики от 27.02.2015 № 18-ІНС // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dnrsovet.su/zakon-dnr-o-litsenzirovanii/>.
6. Сурженко, О.А. Юридическая природа договора на транспортно-экспедиционное обслуживание [Текст] / О.А. Сурженко // Підприємництво, господарство та право. – 2002. – № 7. – С. 34-36.
7. Василечко, М. Правова природа договору транспортного експедирування [Текст] / М. Василечко // Проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні: матеріали ХІІ регіональної наук.-практ. конф. – Львів, Юр-й ф-т Львів. нац. ун-ту ім. І. Франка, 2006. – С. 200-202.

8. Морозова, Н.В. Правовое положение клиента по договору транспортной экспедиции [Текст] / Н.В. Морозова // Транспортное право. – 2004. – № 4. – С. 35-39.

9. Воронина, Е.В. Актуальные проблемы современного правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности [Текст] / Е.В. Воронина // Транспортное право. – 2000. – № 1. – С. 16-18.

10. Луцкич, М. Стороны договору транспортного экспедирування [Текст] / М. Луцкич // Вісник Львівського університету. Серія юридична. – 2006. – Вип. 43. – С. 196-202.

11. Кулешов, В.В. Некоторые особенности экспедиционных услуг, связанных с перевозкой грузов в международном сообщении [Текст] / В.В. Кулешов // Право. – 2009. – № 3. – С. 45-49.

12. Морозов, С.Ю. Понятие и признаки договора об организации перевозок [Текст] / С.Ю. Морозов // Вестник Самарского государственного экономического университета. Спец. выпуск: Актуальные проблемы правоведения. – 2005. – № 3 (12). – С. 117-125.

13. Морозов, С.Ю. К вопросу о правовой природе договора об организации перевозок [Текст] / С.Ю. Морозов // Транспортное право. – 2005. – № 3. – С. 9-17.

Статья поступила в редакционную коллегию 03.07.2017