

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЭКСПЕДИТОРА В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ, РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И УКРАИНЫ

Марианна Жумина

Ответственность экспедитора в международных перевозках грузов является проблемным вопросом в теории международного частного права. Отсутствие единого подхода к его решению затрудняет процесс создания унифицированных международно-правовых норм, что, в свою очередь, приводит на практике к неопределенности во взаимоотношениях всех участников транспортного процесса, осложняет процедуру рассмотрения споров между экспедиторами и потребителями их услуг, становится причиной удорожания страховых полисов на покрытие экспедиторских рисков. Поскольку в настоящий момент отсутствуют международно-правовые нормы об экспедировании, имеющие обязательную силу, большое значение имеет национальное законодательство по данному вопросу. Ведь именно нормы национального права помимо международных транспортных конвенций избираются сторонами в качестве применимого права к спорным отношениям, возникающим из договора транспортной экспедиции.

В данной статье речь пойдет о регулировании ответственности экспедитора в законодательстве Республики Беларусь, Российской Федерации и Украины. Несмотря на общность в историческом развитии гражданского законодательства, в этих странах на сегодняшний день есть особенности правового регулирования правового статуса экспедитора. Основные вопросы, которые представляют интерес в практической деятельности, — это основания и формы ответственности экспедитора. Кроме того, поскольку экспедиторские услуги связаны с перевозкой грузов, то необходимо рассмотреть регулирование таких аспектов, как пределы ответственности, специальные случаи освобождения от ответственности, особый порядок рассмотрения споров, используемые в международном частном праве для правоотношений по перевозкам грузов.

Источники правового регулирования. Во всех рассматриваемых государствах договор транспортной экспедиции (в законодательстве Украины используется термин «договор транспортного экспедирования») признается самостоятельным договорным типом и имеет отдельное регулирование в законодательстве, в отличие, например, от права Англии или США, где отношения экспедитора и клиента по общему правилу регулируются нормами об агентских соглашениях. Основы правового регулирования договора транспортной экспедиции заложены в гражданском кодексе (гл. 41 Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ) ¹,

гл. 41 Гражданского кодекса Республики Беларусь (ГК Беларуси) ², гл. 65 Гражданского кодекса Украины (ГК Украины) ³). В кодексе содержатся положения о правах и обязанностях сторон такого договора — экспедитора и клиента, и соответственно нормы об ответственности сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязанностей по договору. Нормы о договоре транспортного экспедирования также содержатся в Хозяйственном кодексе Украины, однако они повторяют положения ГК Украины.

Нормы кодексов об экспедировании детализируются в специальном законе. В России был принят Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» ⁴ (далее — Закон РФ), законодателем Украины — Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» ⁵ (далее — Закон Украины). В Беларуси уже разработан и принят в первом чтении Палатой представителей Национального собрания Республики Беларусь проект Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» ⁶ (далее — проект Закона Беларуси). В настоящее время продолжают действовать принятые еще до введения в действие ГК Беларуси подзаконные нормативно-правовые акты, в которых содержатся отдельные нормы об ответственности экспедитора: Правила транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь ⁷, Правила экспедирования грузов при смешанных перевозках ⁸.

Поскольку транспортно-экспедиционная деятельность является транспортной деятельностью, то к ней применяются общие нормы законодательства рассматриваемых стран в этом виде деятельности, предусматривающие права и обязанности, а также ответственность сторон договоров на выполнение различных видов транспортных работ и услуг. Кроме того, при оказании экспедиторских услуг в международных перевозках грузов используются положения законодательства о порядке осуществления внешнеэкономической деятельности. Однако нормы такого рода являются общими для всех субъектов хозяйствования, они не содержат положений, специфических для ответственности экспедитора, зачастую сформулированы в виде отсылки к специальному законодательству.

Основания и формы ответственности экспедитора. В основу гражданских кодексов рассматриваемых стран была положена Модель Гражданского кодекса для СНГ. Вторая часть модели, где содержатся нормы отдельных видов обязательств, была принята Межпарламентской ассамблеей го-

Автор:

Жумина Марианна Нурлановна — аспирант кафедры международного частного и европейского права факультета международных отношений Белорусского государственного университета

Рецензенты:

Астапенко Владимир Аркадьевич — кандидат юридических наук, доцент, заведующий кафедрой международного частного и европейского права факультета международных отношений Белорусского государственного университета

Шаршун Виктор Александрович — кандидат юридических наук, начальник отдела правовой работы управления правового обеспечения Министерства обороны Республики Беларусь

сударств — участников СНГ 13 мая 1995 г.⁹ Предусмотренные в модели нормы об экспедировании вошли в действующие гражданские кодексы Российской Федерации, Украины и Республики Беларусь. В частности, общей для гражданских кодексов трех стран стала норма о том, что за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора экспедитор несет ответственность по общим правилам об ответственности за неисполнение и ненадлежащее исполнение гражданско-правовых обязательств (ст. 803 ГК РФ, ст. 756 ГК Беларуси, ст. 934 ГК Украины). Таким образом, гражданское законодательство исходит из общего принципа о полной ответственности экспедитора, при котором экспедитор возмещает своему контрагенту убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства, в форме реального ущерба и упущенной выгоды, а также уплатить неустойку, если она предусмотрена законодательством или договором.

Еще одной общей для трех кодексов нормой предусмотрена ответственность экспедитора за действия третьих лиц, которых экспедитор привлек для исполнения своих обязанностей по договору (ст. 758 ГК Беларуси, ч. 2 ст. 805 ГК РФ, п. 2 ст. 932 ГК Украины). Такими лицами могут быть, в частности, перевозчики различных видов транспорта, стивидоры, таможенные брокеры, другие экспедиторы и иные лица в зависимости от характера обязательств, предусмотренных в договоре транспортной экспедиции.

Вместе с тем, гражданские кодексы Республики Беларусь и Российской Федерации в отличие от законодательства Украины содержат исключение из правила об ответственности экспедитора по общим нормам об ответственности. Так, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, то его ответственность перед клиентом будет определяться по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик (ч. 2 ст. 756 ГК Беларуси, ч. 2 ст. 803 ГК РФ). Данная норма имеет важные практические последствия. Во-первых, по гражданскому законодательству (ст. 750 ГК Беларуси, ст. 798 ГК РФ) ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза ограничивается возмещением реального ущерба и возвратом провозной платы, если эта плата не входит в стоимость услуги. Во-вторых, на отдельных видах транспорта предусматриваются специальные основания, освобождающие перевозчика от ответственности за несохранность груза. Например, при морских перевозках грузов (ст. 133 Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь¹⁰, ст. 167 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации¹¹) перевозчик не несет ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза или просрочку его доставки, если докажет, что они произошли вследствие действий и (или) бездействия капитана судна, иных членов экипажа судна и (или) лоцмана в судовождении или управлении судном (навигационная ошибка). Соответственно, благодаря вышеуказанной норме экспедитор также имеет возможность ссылаться на обстоятельства, ограничивающие его ответственность, а в отдельных случаях освобождающих от ответственности.

В России с принятием Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» были внесены существенные дополнения в правовой режим ответственности экспедитора по договору транспортной экспедиции. Этому вопросу посвящена отдельная глава Закона РФ. Ответственность экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза определяется пропорционально стоимости утраченного, недостающего или поврежденного груза. Однако если клиент докажет вину экспедитора, то последний будет обязан возместить упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза (п. 4 ст. 7 Закона РФ). Кроме того, договором может быть предусмотрен возврат экспедитором вознаграждения, пропорционально стоимости утраченного, поврежденного груза. Закон вводит штрафные санкции в случае одностороннего отказа от исполнения договора одной из сторон договора. Помимо возмещения убытков, вызванных таким действием, соответствующая сторона уплачивает штраф в размере 10 % суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат (п. 5 ст. 6 Закона РФ).

Закон РФ предусматривает ответственность экспедитора за нарушение сроков исполнения обязательств по договору в виде возмещения убытков, если иное не предусмотрено указанным договором и экспедитор не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента. Закон РФ (п. 2 ст. 11) признает ничтожными соглашения об уступлении имущественной ответственности экспедитора или уменьшении ее размеров. Соответственно положения договора могут только усиливать ответственность по сравнению с Законом РФ.

В Республике Беларусь Правила экспедирования грузов при смешанных перевозках устанавливают, что в том случае, когда экспедитор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, вызванный утратой или повреждением груза, его ответственность определяется стоимостью утраченного или поврежденного груза или суммой объявленной ценности груза, если не будет доказано, что она ниже фактической стоимости груза. Кроме того, экспедитор смешанной перевозки обязан возместить грузоотправителю ущерб, вызванный нарушением срока доставки в тех случаях, когда срок доставки груза установлен в договоре (п. 20 Правил экспедирования грузов при смешанных перевозках).

Пределы ответственности экспедитора. Под пределами ответственности понимают максимальный размер возмещения, который уплачивает сторона договора, нарушившая обязательство. Данный термин используется в международных транспортных конвенциях применительно к ответственности перевозчиков. Поскольку экспедиторские услуги связаны с перевозкой грузов, то возникает вопрос о возможности ограничения ответственности экспедитора.

Согласно Закону РФ ответственность экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками в международном сообщении, и использовании при этом соответствующих экспедиторских документов, не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки. Под расчетной единицей

понимается единица специального права заимствования, определенная Международным валютным фондом (п. 3 ст. 6 Закона РФ). Однако для применения к ответственности экспедитора соответствующих ограничений последний должен доказать, что утрата, недостача или повреждение (порча) принятого для экспедирования груза возникли не вследствие его собственных действия или бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности (п. 4 ст. 6 Закона РФ). При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза не может превышать две расчетные единицы за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которого отвечает экспедитор (п. 5 ст. 7 Закона РФ).

По действующему законодательству Республики Беларусь и Украины экспедитор по общему правилу несет ответственность в полном объеме, законодательно пределы ответственности не установлены. Однако в Республике Беларусь, как уже отмечалось, если экспедитор докажет, что ненадлежащее исполнение было вызвано нарушением договора перевозки, он сможет претендовать на ограничение своей ответственности.

Основания освобождения экспедитора от ответственности. Законодательство всех трех стран предусматривает ответственность экспедитора по общим правилам ответственности за нарушение гражданских обязательств, соответственно на экспедитора распространяются общие нормы об освобождении от ответственности. К ним относится невозможность надлежащего исполнения вследствие непреодолимой силы (п. 3 ст. 372 ГК Беларуси, п. 3 ст. 401 ГК РФ, п. 1 ст. 617 ГК Украины) или вследствие случая (п. 1 ст. 617 ГК Украины). Кроме того, как уже отмечалось, часть 2 статьи 756 ГК Беларуси и часть 2 статьи 803 ГК РФ дают основания для применения особых случаев освобождения экспедитора от ответственности по правилам, предусмотренным законодательством для перевозчика. Среди специальных оснований освобождения экспедитора от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза Закон РФ называет обстоятельства, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (п. 1 ст. 7), а также вину кредитора при нарушении срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции (п. 1 ст. 9). В Республике Беларусь по Правилам транспортно-экспедиционной деятельности для освобождения от ответственности за ущерб в связи с утратой, повреждением груза, а также задержкой в доставке экспедитор должен доказать, что он принял все необходимые меры для избежания таких обстоятельств и их последствий (п. 7). Аналогичная норма только применительно к экспедитору смешанной перевозки содержится в Правилах экспедирования грузов при смешанных перевозках (п. 19). Специальных норм об освобождении экспедитора от ответственности законодательством Украины не установлено, в соответствующих случаях используются общие нормы гражданского и хозяйственного законодательства.

Порядок рассмотрения споров из договора транспортной экспедиции. Закон РФ содержит норму об обязательном предъявлении письменной претензии экспедитору до предъявления ему иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции (ст. 12). Срок для предъявления вышеуказанной претензии — 6 месяцев. Из правила по обязательному предъявлению претензий есть одно исключение — оказание экспедиционных услуг для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности. В этом случае предъявление претензии не обязательно. Исковая давность по спорам, вытекающим из договора транспортной экспедиции, 1 год.

Украинский законодатель в свое время отказался от введения обязательного претензионного порядка рассмотрения споров из договора транспортного экспедирования и сокращенного срока исковой давности, хотя такие положения содержались в проекте Закона о транспортно-экспедиционной деятельности. Было признано, что указанные положения противоречат законодательству Украины. В частности, отмечалось, что положение об обязательном досудебном урегулировании споров, противоречит действующей на момент рассмотрения законопроекта редакции статьи 5 Хозяйственного процессуального кодекса Украины, где такой порядок был предусмотрен только для договора перевозки, договора о предоставлении услуг связи и договора, основанного на государственном заказе¹². В настоящий момент статья 5 Хозяйственного процессуального кодекса Украины позволяет сторонам в договоре согласовывать порядок досудебного рассмотрения споров. Таким образом, к спорам из договора транспортной экспедиции применяется общий срок исковой давности — 3 года, предусмотренный статьей 257 ГК Украины.

В действующем законодательстве Республики Беларусь нет общей нормы об обязательном претензионном порядке для споров из договора транспортной экспедиции. Однако применительно к смешанным перевозкам Правила экспедирования грузов при смешанных перевозках грузов предусматривают, что если в момент приема груза грузополучатель не представит экспедитору смешанной перевозки в письменной форме уведомление об утрате или повреждении груза с указанием общего характера этой утраты или повреждения, то прием груза является доказательством действительной его доставки экспедитором в том виде, в каком он описан в документе смешанной перевозки (п. 28). В шестую главу проекта Закона Беларуси включены нормы о том, что до предъявления к экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, обязательно предъявление ему претензии. Иск к экспедитору может быть предъявлен клиентом в случае полного или частичного отказа экспедитора удовлетворить претензию либо неполучения от экспедитора ответа на претензию в тридцатидневный срок. Кроме того, законопроектом предусмотрен сокращенный срок исковой давности в 1 год по требованиям, вытекающим из договора транспортной экспедиции¹³.

В заключение отметим, что в настоящий момент не приходится говорить о единообразии норм законодательства Республики Беларусь, Украины и

Российской Федерации, предусматривающих ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции. Несмотря на то, что нормы об экспедировании содержатся в указанных государствах в нормативных актах одного уровня, их положения существенно различаются как по формам и размерам ответственности экспедитора, так и по условиям судебного рассмотрения споров, вытекающих из договоров транспортной экспедиции. В развитии законодательства Республики Беларусь по данным вопросам можно в большей степени отметить тенденции, которые имеют место в Российской Федерации. На сегодняшний день в договорах транспортной экспедиции, в которых стороны избрали в качестве применимого право Российской Федерации или Республики Беларусь, а также в тех случаях, когда к праву этих государств отсылают коллизионные нормы, экспедитор имеет боль-

ше возможностей для защиты своих интересов. Он имеет возможность в определенных случаях ограничивать свою ответственность по договору, а в ряде случаев и претендовать на освобождение от ответственности. Кроме того, по законодательству Российской Федерации клиент обязан предъявить экспедитору претензию до предъявления экспедитору иска, срок для подачи которого также ограничен. Если же стороны отдали предпочтение праву Украины, то в данном случае клиент получает возможность полного возмещения убытков и не будет связан сокращенным сроком исковой давности. Тем не менее, укрепление взаимных торговых связей Республики Беларусь, Российской Федерации и Украины и связанное с ним увеличение числа перевозок неизбежно потребует от законодателей трех стран принятия мер по гармонизации правовых норм по экспедированию.

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации: Кодекс Российской Федерации (ч. 2), 26 января 1996 г., № 14-ФЗ // Консультант Плюс: Версия Проф [Электрон. ресурс] / АО «Консультант Плюс». М., 2005.

² Гражданский кодекс Республики Беларусь: Кодекс Республики Беларусь, 7 декабря 1998, № 218-З // Консультант Плюс: Беларусь [Электрон. ресурс] / ЮрСпектр, Национальный центр правовой информации Республики Беларусь. Мн., 2005.

³ Гражданский кодекс Украины: Кодекс Украины, 16 января 2003, № 435-IV // БД НАУ-рускоязычная [Электрон. ресурс] / ЗАО «Информтехнология». Киев, 2005.

⁴ О транспортно-экспедиционной деятельности: Федеральный закон, 30 июня 2003 г., № 87-ФЗ // Консультант Плюс: Версия Проф [Электрон. ресурс] / АО «Консультант Плюс». М., 2005.

⁵ О транспортно-экспедиторской деятельности: Закон Украины, 1 июля 2004 г., № 1955-IV // БД НАУ-рускоязычная [Электрон. ресурс] / ЗАО «Информтехнология». Киев, 2005.

⁶ О транспортно-экспедиционной деятельности: проект Закона Республики Беларусь [Электрон. ресурс] / Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь. <www.pravo.by/kbdpz/text.asp?RN=2005030001>. Дата изъятия 01.08.2005 г.

⁷ Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь: постановление Кабинета Министров Республики Беларусь, 9 февраля 1996 г., № 86; [в ред. постановления Совета Министров от 19 февраля 1999 г., № 263] // Консультант Плюс: Беларусь [Электрон. ресурс] / ЮрСпектр, Национальный центр правовой информации Республики Беларусь. Мн., 2005.

⁸ Об утверждении Правил экспедирования грузов при смешанных перевозках: приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, 10 марта 1997 г., № 58-Ц // Консультант Плюс: Беларусь [Электрон. ресурс] / ЮрСпектр, Национальный центр правовой информации Республики Беларусь. Мн., 2005.

⁹ Модель Гражданского кодекса для СНГ. Спб., 1995.

¹⁰ Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь: Кодекс Республики Беларусь, 15 ноября 1999 г., № 321-З // Консультант Плюс: Беларусь [Электрон. ресурс] / ЮрСпектр, Национальный центр правовой информации Республики Беларусь. Мн., 2005.

¹¹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Кодекс Российской Федерации, 30 апреля 1999 г., № 81-ФЗ // Консультант Плюс: Версия Проф [Электрон. ресурс] / АО «Консультант Плюс». М., 2005.

¹² Про транспортно-експедиторську діяльність: Проект Закону України: Одержаний ВР України (Коментар) // Інститут проблем законодавства ім. Я. Мудрого [Електронний ресурс]. <http://www.legality.kiev.ua/pls/ilp/law_comp.docinf_frame_new1.show?p_arg_names=docnum&p_arg_values=2474>. Дата изъятия 01.08.2005 г.

¹³ Полецук, Л. О проекте Закона Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности» // Юрист. 2004. № 11. С. 77–78.

SUMMARY

«Legal Norms Governing the Forwarder's Liability in the Legislation of the Republic of Belarus, the Russian Federation and Ukraine» (Marianna Zhumina)

There are no binding international legal instruments on the freight forwarding, that is why attention is paid to the national law on this issue. The author of the article analyses differences in current legislation of the Republic of Belarus, the Russian Federation and Ukraine which governs the grounds and types of the forwarder's liability for the failure to perform or the undue performance of his duties under the freight forwarding contract. As services under the forwarding contract are connected with the carriage of goods the author also deals with such issues specific to the international carriage of goods as monetary limits of the forwarder's liability, the period when the forwarder is liable for the goods and the short limitation period to start a legal action. Having studied the rules of legislation of the said countries the author comes to the conclusion that the current legislation of the Republic of Belarus and the Russian Federation, when compared to the legislation of the Ukraine, offers to the forwarder more opportunities to defend his interests. In certain cases the forwarder can limit his liability under the contract and even be discharged of the liability. Besides, under the legislation of the Russian Federation the client is obliged to give written notice of loss or damage to the goods before starting legal action in court, the limitation period for legal action on the forwarding contract being 1 year. Under the law of Ukraine the client has a right for full compensation of losses and the limitation period is in general, 3 years.