

**Программа Европейского Союза TACIS TRACECA  
для Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Киргизской республики, Молдовы,  
Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана**

EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI

## **Курсы подготовки экспедиторов**

для Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии,  
Казахстана, Киргизской республики, Молдовы,  
Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана,  
Украины, Узбекистана

***Отчет о правовом положении в транспортно-  
экспедиторской отрасли в странах,  
участвующих в программе TRACECA***

*(сентябрь 2005 года – сентябрь 2007 года)*



Финансирование настоящего  
проекта осуществляется  
Европейским Союзом



Реализация проекта осуществляется  
институтом исследований и  
обучения на транспорте NEA и его  
партнерами STC, TRADEMCO и  
Wagener & Herbst Management  
Consultants



Финансирование настоящего проекта осуществляется Европейским союзом



## Титульный лист отчета

<b>Наименование отчета:</b>	Курсы подготовки экспедиторов (в рамках программы TRACECA)	
<b>Номер проекта:</b>	EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI	
<b>Страна:</b>	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан.	
<b>Наименование:</b>	<b>Партнер</b> Межправительственная комиссия по программе TRACECA, постоянный секретариат	<b>Подрядчик</b> Консорциум, возглавляемый институтом исследований и обучения на транспорте NEA (Нидерланды)
<b>Адрес:</b>	8/2 ул. генерала Алиарбекова AZ-370 000 Баку Азербайджан	Центральный офис NEA в Нидерландах: Sir Winston Churchillaan 297 2280 DZ Rijswijk
<b>Номер телефона:</b>	+ 994 12 982 718	+ 31 70 398 8410 (офис NEA)
<b>Номер факса:</b>	+ 994 12 986 426	+ 31 70 398 8426 (офис NEA)
<b>Номер телекса:</b>		
<b>Контактные лица:</b>	Г-н Рустан Еналинов, генеральный секретарь постоянного секретариата межправительственной комиссии по программе TRACECA	Руководитель группы: Рене Меювс
<b>Подписи:</b>		

**Дата подготовки отчета:**

сентябрь 2007 года

**Период, по которому подготовлен отчет:**

сентябрь 2005 года – сентябрь 2007 года

**Отчет подготовлен:**

Марк Букер, Арина Комарова





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Содержание

Титульный лист отчета.....	2
Обзор проекта .....	4
1 Введение .....	7
2 Законодательная база, существующая в регионе .....	8
3 Сопоставление с соответствующими нормативно-правовыми базами, действующими вне региона.....	10
4 Вопросы, относящиеся к регулированию/лицензированию транспортно-экспедиторской деятельности.....	16
5 Предварительные рекомендации Подрядчика по вариантам разработки Технических приложений и регулированию экспедиторской деятельности.....	17
6 Результаты семинара, проводившегося 21-24 ноября 2006 года в Стамбуле, на котором рассматривалась законодательная база для осуществления экспедиторской деятельности в регионе TRACECA .....	19
7 Выводы и результаты, полученные в ходе семинара и двустороннего обсуждения.....	26
8 Выводы .....	28
Приложения к отчету .....	33





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Обзор проекта

Наименование отчета:	Курсы подготовки экспедиторов (программа TRACECA)
Номер проекта:	EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI
Страна:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Киргизская Республика, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан.

**Общие цели проекта:** Способствовать осуществлению смешанных перевозок и обеспечить более быстрый, безопасный и более надежный транспорт по коридору TRACECA в целях повышения безопасности и обеспечения более легкого доступа на международные рынки, а также увеличения конкурентоспособности коридоров TRACECA.

**Конкретные цели проекта:** Укрепление экспедиторского сектора в странах, участвующих в TRACECA, посредством передачи знаний, повышения потенциала ассоциаций экспедиторов, которые прочно стоят на ногах и могут брать на себя ответственность с точки зрения дальнейшего развития и профессионализма в рамках осуществления экспедиторской деятельности и подготовки мероприятий, направленных на усовершенствование нормативно-законодательной базы.

**Планируемые результаты:** 10 отчетов по стране, содержащих в себе полный анализ сложившейся ситуации с учетом законодательной базы и фактической ситуации экспедиторской и транспортной отрасли по каждой из стран, участвующих в программе TRACECA.

Отчет с указанием рекомендаций в отношении документов, которые в настоящее время используются при осуществлении экспедиторской деятельности, совершенствование ограничительной политики, создание однородной конкурентной среды и совершенствование нормативно-правовой базы в каждой из стран, участвующих в TRACECA.

Семинары для основных заинтересованных лиц, в рамках которых внимание уделяется вышеуказанному анализу и рекомендациям по каждой из стран, участвующих в TRACECA.

Стажировка для лиц, ответственных за принятие решений, в целях распространения результатов, полученных в ходе реализации проекта.

Убедительное обоснование учреждения 3 Ассоциаций экспедиторов в Киргизской республике, Туркменистане и Таджикистане соответственно.

Отчет, содержащий в себе анализ текущего положения ассоциаций экспедиторов, а также стратегию упрочнения их положения.

Стажировка, целью которой является знакомство с европейскими ассоциациями экспедиторов, обладающими передовым опытом.





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Универсальные учебные материалы в соответствии с минимальным стандартом FIATA на русском и английском языках.

6 региональных учебно-подготовительных мероприятий, каждое продолжительностью не менее одной недели.

*Мероприятия в рамках проекта:*

*Этап 1: Продвижение необходимых изменений нормативно-правового характера:*

Задача 1A: Анализ сложившейся ситуации.  
Задача 1B: Сопоставление со странами Европы и рекомендации для внесения изменений в регулятивную базу.  
Задача 1C: Продвижение изменений регулятивной базы.  
Задача 1D: Стажировка, целью которой является распространение результатов реализации проекта среди основных лиц, ответственных за принятие решений в регулятивных органах.

*Этап 2: Укрепление положения национальных ассоциаций экспедиторов*

Задача 2A: Создание ассоциации экспедиторов в Киргизской республике, Туркменистане и Таджикистане, восстановление ассоциации экспедиторов в Азербайджане.  
Задача 2B: Перечень возникших проблем и общее описание стратегии укрепления положения ассоциации.  
Задача 2C: Предоставление консультаций существующим ассоциациям экспедиторов.  
Задача 2D: Стимулирование и оказание помощи с точки зрения создания учебных центров.  
Задача 2E: Распространение информации среди экспедиторов.  
Задача 2F: Стажировка для представителей ассоциаций экспедиторов.

*Этап 3: Подготовка специалистов для экспедиторских компаний*

Задача 3A: Оценка потребностей в ходе подготовки.  
Задача 3B: Подбор обучаемых лиц  
Задача 3C: Подбор и разработка учебных материалов  
Задача 3D: Проведение учебных мероприятий.  
Задача 3E: Оценка результатов обучения.

*Дата начала проекта:*

28 сентября 2005 года

*Дата начала реализации мероприятий:*

28 сентября 2005 года

*Продолжительность проекта:*

24 месяца





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



*Участие:*

Международные специалисты:

295 человеко-дней Руководитель группы

200 человеко-дней Специалист по торговле и транспорту

165 человеко-дней Академический директор

420 человеко-дней Координатор проектов и учебно-подготовительных мероприятий

Местные специалисты:

290 человеко-дней международные старшие специалисты – краткосрочный период

240 человеко-дней местные старшие специалисты – краткосрочный период

Организация локального пункта поддержки в странах-получателях.

Реализация проекта  
осуществляется:

Институтом исследований и обучения на транспорте NEA (Нидерланды) и его партнерами в составе консорциума:

Wagener & Herbst Management Consultants (Германия)

TRADEMCO (Греция)

Колледжа судоходства и транспорта в Роттердаме (Нидерланды)





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## 1 Введение

С учетом аспектов проекта, относящихся к нормативно-правовой базе, регулирующей экспедиторскую деятельность в регионе, Подрядчик осуществлял деятельность в соответствии с Техническим заданием с целью:

- Формирования **текущей нормативно-правовой базы** в регионе, действующей в отношении экспедиторской деятельности и смешанных перевозок, включая уже предусмотренные разработки.
- **Сопоставления** с внешними примерами в целях определения места сложившейся ситуации в рамках контекста.
- Определения объема, в котором Стороны будут способствовать разработке систем экспедирования грузов, в основе которых лежат более глубокие технические знания, системы обеспечения соответствующей ответственности, поддерживаемые страхованием и рыночной конкуренцией для обеспечения соблюдения стандартов, вместо того, чтобы использовать в качестве основы бюрократические системы лицензирования.
- Определения объема, в котором Стороны намерены принять **международные стандарты** при разработке таких **систем ответственности**.
- Определения, имели ли место юридические или коммерческие препятствия с точки зрения обеспечения необходимой страховой основы данных систем, а также того, какие дополнительные инициативы могут потребоваться в будущем.
- Оказания, в свете вышеизложенного, сторонам помощи при разработке будущих концепций нормативно-правовой базы в сфере экспедирования и смешанных перевозок.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## 2 Законодательная база, существующая в регионе

### *Анализ существующих проектов технических приложений*

В рамках предыдущих сессий IGC (Межправительственной комиссии) были подготовлены варианты возможного проекта Технического приложения по экспедированию и смешанным перевозкам. Подрядчик произвел анализ проектов Технических приложений и пришел к выводу о том, что ни одно из них не является в достаточной степени доработанным для утверждения, учитывая и содержание, и форму представления, варианты на английском языке были в особенности неудовлетворительными. Подробные данные проведенного анализа можно найти в Приложении 3 и Приложении 4, которые приводятся ниже.

Также было обнаружено, что существовало вероятное препятствие с точки зрения дальнейшего утверждения Технических приложений по всему региону программы TRACECA ввиду отсутствия согласия, вызванного расхождениями с точки зрения темпов реализации экономических и законодательных реформ в различных государствах.

Проект ТП в сфере экспедирования, в том виде, в котором он был представлен в начале реализации проекта, не учитывал утвержденные международные примеры:

- Определения представляются сложными для понимания, чего можно избежать, если их заменить более распространенными международными примерами (по которым есть и английские, и русские версии), значение которых яснее
- Версия на английском языке составлена на английском языке, который очень далек от совершенства
- В тексте отсутствует отличие между функцией экспедитора как агента, или принципала. В Европе в отношении этих двух функций обычно применяются различные положения законодательства
- Основание и ограничение ответственности экспедитора и клиента, в том виде, в котором они изложены в проекте, представляются непонятными во многих отношениях
- Существуют потенциальные трудности с точки зрения периода направления уведомления при заявлении претензий, а также с точки зрения истечения срока исковой давности

Проект ТП по смешанным перевозкам аналогичным образом представлен в начале реализации проекта:

- Аналогично проекту ТП в области экспедирования, для него характерны недостатки в определениях и качестве английского текста
- Попытки объединения двух различных систем смешанных перевозок (международной и бывшей советской системы «прямого смешанного сообщения») и применения к ним одного набора правил, это приводит к возникновению значительных противоречий и путаницы в тексте
- В настоящее время, как оказывается, существует неэффективное сочетание двух различных и несовместимых систем
- Используются выдержки из Конвенции о смешанных перевозках 1980 года, но логически взаимосвязанная система отсутствует
- Четко не указывается, ставится ли целью ограничиться международными перевозками в рамках региона или международными перевозками вообще
- По всей видимости, включает перевозки в рамках страны и в ряде мест национальному законодательству отдается приоритет



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



- Демонстрирует неполное понимание механизмов (системное или единое основание ответственности), при помощи которых данное средство можно заставить работать на практике.
- Основание и ограничение ответственности оператора смешанных перевозок четко не определены
- Содержит положения, регулирующие периоды направления уведомлений при заявлении претензий и сроки исковой давности, которые являются путанными и на практике могут приводить к возникновению трудностей для обеих сторон по контракту

Первоначальная оценка, проведенная Подрядчиком, привела к тому, что у него возникли серьезные сомнения относительно пригодности всех проектов документов для данного региона.

#### *Конкретные данные по стране*

Через Национальные секретариаты государствам-участникам были направлены запросы о предоставлении информации о существующей законодательной базе. В приложении 5 обобщены данные, предоставленные для проекта Национальными секретариатами TRACECA в рамках ответов на вопросы анкеты по текущему правовому положению, подготовленной Подрядчиком на начальной стадии реализации проекта. В нее включен диалог, который впоследствии был доработан, касающийся проектов национальных документов, разрабатываемых на протяжении цикла реализации проекта. Эти данные свидетельствуют о том, что в то время, пока сторонами обсуждались возможные совместные действия на региональном уровне в рамках IGC TRACECA, ими также рассматривались совершенно различные национальные законодательства, действующие в отношении аналогичных аспектов. Существование проекта позволило сторонам снова сосредоточиться на более региональном подходе к модернизации экспедиторской деятельности и практике осуществления смешанных перевозок. Данные по правовому положению впоследствии были дополнены материалами, предоставленными делегатами в рамках семинара, проводившегося в Стамбуле.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



### **3 Сопоставление с соответствующими нормативно-правовыми базами, действующими вне региона**

Подрядчиком, в целях сравнения их с Техническими приложениями в области экспедирования и смешанных перевозок, был рассмотрен ряд юридических документов, подготовленных в рамках IGC TRACECA, для того, чтобы понять, могут ли существующие международные или национальные модели обеспечить наличие более подходящей базы для региона.

*Анализ моделей, которые могли бы использоваться в качестве альтернативы существующим проектным Техническим условиям*

Подрядчик провел анализ норм UNCTAD (Конференция ООН по торговле и развитию)/ICC (Международная торговая палата) для мультимодальных транспортных документов и Типовых правил FIATA (Международной федерации экспедиторских ассоциаций) в сфере экспедирования и пришел к выводу, что и те, и другие представляют собой значительный интерес для региона как часть пакета мер, направленных на обеспечение единого подхода в рамках законодательства, а также на обеспечение использования мультимодального транспортного коносамента FIATA FBL в качестве мультимодального транспортного документа с прилагаемыми условиями контракта. Всю информацию по анализу можно найти в Приложениях 6 и 7, приводимых ниже.

Правила UNCTAD/ICC:

- обеспечивают добровольный договорной режим, позволяющий производить оценку ответственности при смешанных перевозках, который может быть принят в качестве обязательной законодательной нормы в регионе
- уже лежат в основе мультимодального транспортного коносамента (FBL) и условий контракта, представленных на обратной стороне FIATA FBL.
- таким образом, могут быть введены в регионе в ожидании принятия международного режима, действующего в отношении смешанных перевозок, до момента которого все еще остается несколько лет
- в целях обеспечения их полной эффективности в регионе, потребуются принятие на международном уровне, поскольку они могут противоречить определенным действующим национальным законодательным нормам, которые при иных обстоятельствах могут иметь преимущественную силу

Применение Правил UNCTAD/ICC во всем регионе TRACECA будет способствовать использованию коносамента FIATA FBL зарегистрированными экспедиторами FIATA, а также позволит другим Операторам смешанных перевозок использовать очень схожие положения применительно к денежным обязательствам и претензиям. Такое применение может осуществляться посредством Технического приложения к Многостороннему соглашению вместо существующего проекта по организации смешанных перевозок, который не может рассматриваться в качестве удовлетворительного документа. Вероятно, возникнет необходимость в использовании каких-либо норм законодательства для согласования различных положений Гражданских кодексов или существующих положений, регулирующих экспедиторскую деятельность. Техническое приложение позволит провести поэтапное внедрение в рамках всего региона. Тем не менее, когда данный вариант обсуждался со сторонами, согласие в отношении такого решения на момент обсуждения отсутствовало.

Типовые правила FIATA для Экспедиторских услуг:



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



- представляют собой добровольный договорной режим, учитывающий ответственность экспедитора как агента или принципала, осуществляющего выдачу собственных транспортных документов, таких как коносамент FIATA FBL
- таким образом, могли бы являться подходящей базой для разработки стандартных торговых условий в отношении осуществления экспедиторской деятельности для Ассоциаций экспедиторов, являющихся аффилированными лицами FIATA в государствах-участниках TRACECA
- с точки зрения некоторых моментов могут противоречить национальному законодательству, а также могут предполагать *либо* вмешательство на международном уровне для обеспечения максимальной согласованности *либо* корректировку в целях приведения их в соответствие с законодательством каждого из государств
- содержат некоторые положения, которые обеспечивают чрезмерную защиту экспедитора по отношению к клиенту.

Типовые правила могли бы оказаться полезными с точки зрения обеспечения высокого уровня однородности всех условий контрактов в регионе, но, тем не менее, нельзя ожидать, что один и тот же документ может быть принят для всех стран. Одним из рассматриваемых вариантов для каждой национальной ассоциации является учреждение комитета экспертов по логистике, экспертов по правовым вопросам и специалистов по страхованию для разработки удовлетворительного текста документа для данной страны, с использованием Типовых правил в качестве отправной точки. Другим рассматриваемым вариантом является включение основных положений в Техническое приложение к Многостороннему соглашению таким образом, чтобы они имели преимущественную силу в отношении любых противоречащих норм национального законодательства. Очень большую важность для 10 бывших советских республик, участвующих в TRACECA, представляет тот факт, что Российская Федерация приняла в общем удовлетворительный текст, в основе которого лежат Типовые правила FIATA, в качестве «Общих условий деятельности экспедиторов Российской Федерации» (рассматривается ниже в Приложении 8). Они могут использоваться в качестве непосредственного русскоязычного образца, который может быть принят или адаптирован Сторонами из данных стран с разумной степенью достоверности. Тем не менее, необходим анализ Правил в целях исключения любого возможного противоречия положениям отдельного национального законодательства.

Стороны проявили значительный интерес к концепциям, изложенным в Типовых правилах FIATA, и существует вероятность того, что они в будущем, как это произошло и в Российской Федерации, в значительной степени повлияют на стандартные торговые условия, разработанные в регионе. Данный интерес, тем не менее, по видимости, не предполагает наличия желания включить Правила в качестве базы для законодательства по осуществлению экспедиторской деятельности без дополнительных изменений и дополнений.

#### *Использование коносамента FIATA FBL в рамках региона TRACECA*

Поскольку коносамент FIATA FBL первоначально выступал в качестве и соответствующего документа, и соответствующего набора договорных правил, регулирующих осуществление смешанных перевозок, Подрядчик обсудил с FIATA вопросы использования коносамента FIATA FBL в регионе и со стороны FIATA была оказана поддержка относительно более широкого применения данного документа и прилагаемых к нему договорных условий, в основе которых лежат Правила UNCTAD/ICC.

Тем не менее, необходимо обратить внимание на то, что FIATA осуществляет тщательный контроль за использованием коносамента FIATA FBL и его условий, и использование его может осуществляться исключительно членами FIATA. Объем использования коносамента FIATA FBL, таким образом, будет частично зависеть от успешности дальнейшего развития местных Ассоциаций экспедиторов, являющихся аффилированными лицами FIATA. Следовательно,





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



коносамент FIATA FBL не может являться полноценным регулятивным решением вопросов, связанных с транзитными грузами с точки зрения их экспедирования, но при этом будет являться значимой и постоянно увеличивающейся частью такого решения.

Также необходимо обратить внимание на то, что условия коносамента FIATA FBL действуют лишь, когда экспедитор осуществляет деятельность в качестве Оператора смешанных перевозок (ОСП) или перевозчика. Другие условия должны рассматриваться в случаях, когда экспедитор попросту выполняет бумажную работу по организации перевозок или обеспечивает, выступая в качестве агента грузоотправителя, предоставление всех фактических услуг. Здесь снова FIATA предоставляет целесообразное решение в виде своих "Типовых правил для экспедиторских услуг", указанных выше.

Подрядчиком был проведен анализ условий коносамента FIATA FBL, всю информацию о данном анализе можно найти в приведенном ниже Приложении 9. Существует ряд областей, в которых условия коносамента FIATA FBL могут противоречить национальному законодательству, например:

1. Основание ответственности, как таковое изложено в пункте 6.2
2. Ограничение ответственности, как таковое изложено в пунктах 8.3,8.5,8.7
3. Срок давности для заявления претензий, как таковой изложен в пункте 17

Хотя условия коносамента FIATA FBL и позволяют решить любой спор в пользу национального законодательства, он не является идеальным решением в случае если целью является обеспечение согласованности по региону. По этой причине, продвижение одного лишь коносамента FIATA FBL не представляет собой полноценного решения (даже для членов FIATA), за исключением случаев, когда предпринимаются меры, направленные на обеспечение его использования на национальном и международном уровнях, например, посредством использования механизма Технических приложений к Многостороннему соглашению, некоторым отдельным многосторонним или двусторонним соглашениям, либо посредством внесения поправок в национальные законодательства в целях учета коносамента FBL.

#### *Взгляды международных организаций на варианты, предлагаемые для региона*

Посещая официальные сессии ООН (ЕЭК), проводимое два раза в год собрание GFP (Международное партнерство содействия перевозкам и торговле) за 2006 год посвященное Содействию торговле в феврале 2006 года, Подрядчик воспользовался возможностью провести неофициальные встречи с представителями Союза автотранспортных перевозок (САП), UNCTAD и ООН (ЕЭК) для того, чтобы узнать их мнения относительно подготовки проектов Технических приложений по экспедированию и смешанным перевозкам. Подрядчик также рассмотрел с ними текущие разработки в области законодательства, представляющие значимость с точки зрения проекта.

САП по инициативе UNIDROIT (Конвенция о международном финансовом лизинге) предоставил документацию по экспедированию, относящуюся к 1950-ым годам, в которой представлена попытка разработки международной конвенции по экспедированию. В то время она подверглась критике со стороны FIATA по причине отсутствия ясности между функцией экспедитора как Принципала и агента. Она представляет собой устаревшую модель, хотя в ней содержались идеи, получившие развитие в других инициативах. Важно то, что международное сообщество не смогло прийти к согласию по вопросу конвенции по экспедиторской деятельности и впоследствии такие попытки не предпринимались, но прибегло к договорным условиям для учета ситуации на локальном уровне.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



В ходе обсуждений с UNCTAD основное внимание обращалось на возможность включения Правил UNCTAD/ICC в национальное законодательство или региональное соглашение. Внимание Подрядчика обратили на тот факт, что Правила представлены в виде контракта, а не в традиционной форме законодательного акта. Тем не менее, с незначительными изменениями, как полагают представители UNCTAD, Правила могут использоваться в качестве законодательной основы, и это фактически уже было сделано в других частях земного шара. Специалисты UNCTAD подчеркнули, что в Правилах сохраняется непреднамеренная аргументация защиты, основанная на навигационной составляющей, Гаагских правил и это возможно то, что государства-участники TRACECA захотят исключить при принятии Правил в качестве Технического приложения или национального законодательства.

Специалисты UNCTAD подчеркнули, что желательно сохранить общепринятый единый подход к применению таких документов как Правила UNCTAD/ICC. Они настоятельно советовали не использовать подход "вырезать и вставить" при доработке международного законодательства в рамках TRACECA, когда берутся пункты из ряда различных документов для того, чтобы получить в результате что-нибудь оригинальное и непроверенное. Это именно то, что было сделано в случае с двумя существующими проектами технических приложений, основанных на недавних российских прецедентах. Этот подход также не поддерживается UNCTAD, поскольку его специалисты придерживаются мнения, что такие документы, как правило, являются юридически непоследовательными и могут не соответствовать общепризнанным во всем мире системам.

Они поддержали подход, в основе которого лежит включение Правил UNCTAD/ICC путем отсылки, т.е. очень простое ТП с отсылкой к Правилам UNCTAD/ICC в их полной редакции. Преимущество этого подхода заключается в том, что в ТП без труда могут быть внесены изменения и дополнения в случае внесения изменений в Правила.

Был также упомянут вариант аналогичного использования Конвенции о смешанных перевозках 1980 года. Данная конвенция не действует, но ее положения были использованы в национальных законодательствах некоторых стран. Некоторые из ее положений были включены в существующий проект ТП по смешанным перевозкам, однако это было сделано с использованием непоследовательного подхода "вырезать и вставить", в отношении которого специалисты UNCTAD настроены критически. Конвенция представляет собой длинный и сложный документ, она не была принята западными странами главным образом по причине несогласия со стороны судовладельцев. Данный вариант является возможным вариантом для рассмотрения сторонами, в частности, поскольку некоторые страны заявили, что в ходе попыток разработать законопроекты ими учитывались ее принципы. Тем не менее, Правила UNCTAD/ICC обеспечивают гораздо менее сложную базу и уже широко применяются в Европе, а также представляют собой основу для коносамента FIATA FBL, и все эти факторы рассматриваемые в совокупности, делают их еще более привлекательными в контексте TRACECA.

Был также установлен контакт с Международной торговой палатой, специалисты которой совместно отвечали за подготовку Правил UNCTAD/ICC, однако комментариев или предложений относительно применения Правил в Регионе получено не было.

#### *Изменения международного законодательства, повлиявшие на цели проекта*

Существует ряд международных инициатив, относящихся к смешанным перевозкам, которые оказали влияние на цели проекта.

В рамках UNCITRAL (Комиссия ООН по праву международной торговли) обсуждается проект документа по смешанным перевозкам. Он может в течение 2-3 лет перерасти в международную Конвенцию, открытую для подписания и ратификации. Он непосредственно повлияет на предлагаемый проект ТП по смешанным перевозкам, поскольку предмет обоих документов один и



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



тот же. Проект текста UNCITRAL очень противоречив. Он был изначально составлен Международным морским комитетом (ММК), и, как таковой, критикуется за больший уклон в сторону морского транспорта по сравнению с сухопутным. В нем также рассматривается ряд вопросов, которые ранее не регулировались положениями международной транспортной конвенции и складывается ощущение, что он составлен в пользу крупнейших перевозчиков и мультинациональных компаний в ущерб мелким грузоотправителям. Хотя и существует вероятность того, что окончательный проект конвенции будет согласован, это еще далеко не факт ввиду нарастающей волны несогласия со многими предложениями.

**Европейский Союз** также серьезно исследует те же вопросы ответственности при осуществлении смешанных перевозок. Недавно был опубликован отчет "Комплексные услуги в рамках цепи смешанных перевозок". В нем предлагается ввести единый для смешанных перевозок режим ответственности на территории ЕС, при этом в основе ответственности лежит строгая ответственность и компенсация соответствующая наиболее высокому уровню, установленному международными конвенциями воздушно-транспортных перевозок т.е. 17 СПЗ за килограмм (но без отдельного ограничения за единицу упаковки). Данный единый режим может достигаться либо посредством Положения, в котором изложен точный текст, или посредством Инструкции, указывающей количество целей, но позволяющей каждому государству вносить законопроекты в соответствии со своими собственными традициями разработки законопроектов.

В случае принятия текущих предложений ЕС, они могут представлять значительный интерес для государств-участников TRACESA. В отчете, подготовленном ЕС в частности говорится, что включение территории ближайших соседей ЕС в зону действия режима приведет к положительным результатам, а также будет иметь место явная польза от применения одного и того же режима в отношении смешанных перевозок от ближайшей до самой дальней точки коридора TRACESA. Стороны Многостороннего соглашения смогут принять режим ЕС в полном объеме путем отсылки в Техническом приложении.

Однако основной трудностью в рамках настоящего проекта (и для Сторон) является то, что предложения вносятся на ранней стадии. Как и в случае с текущими проектами предложений UNCITRAL, нет гарантии того, что стороны придут к соглашению и что какие-либо из текущих предложений будут реализованы. Они уже подверглись серьезной критике со стороны ряда респондентов, в особенности со стороны CLECAT, Европейской ассоциации, представляющей 28 национальных ассоциаций экспедиторов. Некоторые из критикуемых моментов являются обоснованными, например:

- рекомендация, что режим должен предусматривать унифицированную ответственность, но применяться на добровольных началах, возможно, приведет к тому, что она будет противоречить существующим унимодальным конвенциям, что приведет к утрате исковой силы
- в случае если для решения данной проблемы режим будет носить обязательный характер, он приведет к внедрению того, что фактически будет дополнительной международной конвенцией, а не шагом в направлении большей согласованности на мировом уровне. CLECAT полагает, что это может привести к увеличению, а не уменьшению затрат.

Специалисты CLECAT подчеркивают, что условия коносамента FIATA FBL являются существующим коммерческим решением проблем, по которым выдвигаются предложения ЕС, хотя и не указывают на то, что положения любого противоречащего национального или международного законодательства имеют над ними преимущественную силу, и таким образом они не представляют собой полноценное решение до тех пор, пока не будут приняты на законодательном уровне.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



**Страны СНГ** (к которым относятся 10 стран-участниц TRACESCA) в настоящее время анализируют рамочное соглашение "о прямом смешанном сообщении" 1959 года между странами соцлагеря, входившими в Совет экономического сотрудничества. Система прямого смешанного сообщения представляла собой систему смешанных перевозок, предусматривавшую перевозки по автотрассам, железным дорогам, каналам, рекам, озерам и внутренним морям, включая все пункты перегруза и терминалы, и была в некотором роде сохранена в национальном законодательстве теперь уже независимых Республик. Анализ, проводимый государствами СНГ, предусматривает:

- подготовку межправительственного рамочного соглашения между государствами СНГ в сфере смешанных перевозок
- согласование и взаимное признание национальных систем лицензирования, включая системы, оказывающие влияние на экспедирование
- разработку общих правил предоставления международных экспедиторских услуг

Реалистично предполагать, что 10 государств-участников TRACESCA, принимающих участие в данной работе, вероятно, внесут изменения в свои законодательства в соответствии с выводами и рекомендациями, представленными странами-членами СНГ. Тем не менее, это может равным образом повлиять на результат дискуссий, проводимых в рамках стран-участниц СНГ посредством продвижения международного передового опыта, и это сделало данный проект вдвойне значимым для них, познакомив их с альтернативными моделями.

#### *Сопоставление с национальными моделями, используемыми вне региона*

Подрядчик также провел всестороннее сопоставление с другими национальными системами экспедирования и смешанных перевозок, применяемыми за пределами региона, данные подробного анализа можно найти в Приложении 8, которые в большей степени относятся к Российской Федерации, Франции, Германии, Нидерландам и Великобритании, представляющим весь диапазон возможных вариантов. На данном этапе стороны выразили особую заинтересованность в разработках Российской Федерации, которые по прежнему оказывают влияние на большинство государств-участников TRACESCA с точки зрения внешней торговли, и которые уже в значительной степени повлияли на работу IGC, проделанную в отношении подготовки проектов Технических приложений. Некоторые особенности более поздних российских законодательных актов представляли собой потенциально подходящие модели, но в другом отношении Российское законодательство все еще отдавало предпочтение предыдущим системам логистики, вместо того, чтобы стремиться принять решения ориентированные на западно-европейский рынок.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## 4 Вопросы, относящиеся к регулированию/лицензированию транспортно-экспедиторской деятельности

В статье 3 проекта ТП по экспедиторской деятельности, имевшегося на начальном этапе реализации проекта, содержались лишь указания на регулятивную функцию. В нем содержалась ссылка на "Правила осуществления экспедиторской деятельности", которые еще предстояло разработать. Данные Правила регулировали следующее:

- используемые документы
- требования к качеству, которые должны соблюдаться
- процедуры, которые необходимо соблюдать

Экспедирование в Европе всегда представляло собой динамический вид деятельности, а экспедиторы находятся в авангарде развития смешанных перевозок в коммерческом плане. Подрядчик настоятельно рекомендовал не обременять их деятельность излишними бюрократическими ограничениями. В частности, у него возникли сомнения относительно попыток навязать процедуры осуществления экспедиторской деятельности, поскольку это неизбежно будет препятствовать инновационной деятельности в технологической и коммерческой областях. Экспедиторам приходится работать в рамках законодательных и операционных ограничений, действующих в отношении всех видов торгово-коммерческой деятельности и отдельных видов перевозок, а также должны соблюдать как национальный, так и международный порядок таможенного оформления и оформления документации. В целом все это может рассматриваться в качестве достаточной защиты потребителей, в тех случаях, когда имеет место удовлетворительный режим ответственности и страхования.

Те государства, которые все еще решительно настроены регулировать операционные моменты экспедиторской деятельности, могут разработать свой собственный внутренний Кодекс или Закон, но они должны отдавать себе отчет в том, что в случае если таковой будет носить слишком ограничивающий характер, это приведет к утрате национальными экспедиторами конкурентного преимущества в условиях глобализированной экономики.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## 5 Предварительные рекомендации Подрядчика по вариантам разработки Технических приложений и регулированию экспедиторской деятельности

По результатам первоначального анализа и обсуждения, Подрядчик подготовил некоторые предварительные рекомендации по вариантам разработки проектов Технических приложений.

### *Приложение по смешанным перевозкам*

- существующий проект может быть пересмотрен. Для этого потребуется провести значительный объем работы, поскольку он представлял собой несовершенный документ, и по причине отсутствия общей связности, и последовательности многих его деталей
- стороны могут принять Правила UNCTAD/ICC в качестве регионального документа, имеющего обязательную силу, либо признать их в рамках национального законодательства и систем
- ими могут быть приняты положения Конвенции о смешанных перевозках 1980 года
- они могут дождаться результатов текущей работы Европейского Союза в области смешанных перевозок, и затем привести свои режимы в соответствии с режимом ЕС
- они могут дождаться результатов текущей работы UNCITRAL и принять решение о ратификации новой конвенции каждым государством-участником TRACECA в рамках оговоренного периода времени

### *Приложение по осуществлению экспедиторской деятельности:*

- существующий проект может быть пересмотрен. Для этого потребуется провести значительный объем работы, поскольку он представляет собой несовершенный документ с точки зрения многих его деталей.
- на основании Типовых правил FIATA для экспедиторских услуг может быть разработан новый проект
- предмет настоящего проекта, вероятно, может рассматриваться в рамках контракта в виде региональных или национальных стандартных торговых условий, не имеющего законной силы и применяемого в соответствии с национальным законодательством, как это было сделано в России с "Общими правилами"

Таким образом, предварительные рекомендации Подрядчика сводятся к следующему:

1. Стороны должны рассмотреть вариант отказа от двух существующих проектов Технических приложений. Проект по смешанным перевозкам, в частности, содержал такое количество недоработок, что его рецензирование представляется более сложным, чем разработка нового.
2. Любые принципы, которые легли в основу проектов, должны быть внесены сторонами в список и использованы в качестве памятной записки, с которой будут сопоставляться альтернативные предложения. Важно изложить причины, почему принципы и цели были согласованы при включении материала в существующие проекты.
3. Должно использоваться решение, которое в максимальном объеме основано на отсылке к существующим полноценным признанным во всем мире системам распределения ответственности, а не к новым непроверенным принципам или предыдущим советским моделям. Это также облегчит задачу модернизации нового режима в соответствии с изменениями модели, которая легла в его основу.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



4. В идеале, стратегия также должна позволять осуществлять замену другой модели (например, на гипотетический будущий режим ЕС для смешанных перевозок) на первоначально выбранную, в случае, если того требуют обстоятельства.
5. Возможно, возникнет необходимость принятия государствами-участниками TRACECA, бывшими советскими республиками, отдельного положения в отношении оставшейся системы "Прямого смешанного сообщения", все еще используемой как в рамках государств, так и между ними.
6. Принятие Правил UNCTAD/ICC на законодательном уровне будет представлять собой наиболее возможный вариант, который может быть использован в рамках ТП по смешанным перевозкам, поскольку это будет способствовать применению коносамента FIATA FBL аффилированными экспедиторами FIATA в регионе.
7. Цели ТП по осуществлению экспедиторской деятельности легче всего достигаются посредством отсылки к Типовым правилам FIATA для экспедиторских услуг.
8. Необходимость сведения Правил в единое юридически действительное Техническое приложение, вместо рекомендованных стандартных торговых условий, изменяющихся в соответствии с обстановкой в различных государствах, зависит от объема противоречий между ними и существующими национальными законодательствами.
9. Стороны должны избегать включать операционные ограничения и ограничения в области лицензирования, действующие в отношении экспедиторов и операторов смешанных перевозок, при разработке новых законодательных актов.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## **6 Результаты семинара, проводившегося 21-24 ноября 2006 года в Стамбуле, на котором рассматривалась законодательная база для осуществления экспедиторской деятельности в регионе TRACECA**

Ко времени проведения семинара страны уже обладали обширным опытом в решении вопросов, связанных с законодательной базой для экспедиторской отрасли на национальном уровне, а также в рамках инициатив, реализовывавшихся на уровне СНГ и TRACECA.

Целью семинара являлся обмен данными о ситуации с разработкой законопроектов в каждой из стран, на территории которых осуществляется деятельность в рамках проекта, по вопросам лицензирования экспедиторов, использования документов FIATA, наличия и доступности страховых услуг, принципов, регулирующих ответственность экспедиторов, существующих законодательных структур, регламентирующих экспедиторскую деятельность, включая налоговый режим и другие моменты. Специальная рабочая сессия была посвящена укреплению положения национальных ассоциаций экспедиторов.

В рамках семинара также реализовывалась задача обсуждения приемлемости международных стандартов и общепризнанной бизнес-практики в целях использования в регионе TRACECA.

Как изложено ниже, делегатами были представлены основные факты, необходимые для выбора соответствующего решения в целях обеспечения развития экспедиторской отрасли в регионе TRACECA.

### *Обсуждения в рамках сессий семинара*

#### **Армения**

Представитель Армении пояснил, что экспедиторская деятельность регулируется только одной статьей Гражданского кодекса, а сам законопроект об экспедиторской деятельности находится на завершающей стадии разработки. Было принято решение, что требование в отношении лицензирования вводиться не будет.

Союз экспедиторов Армении является активным членом FIATA. До недавнего времени взаимодействие с Министерством транспорта не приносило значительного количества положительных результатов, но ситуация изменилась с тех пор, как Министерство транспорта начало разработку законопроекта об экспедиторской деятельности и Союз оказывал помощь в проведении данной работы.

Представитель Армении отметил, что система страхования экспедиторов и их заказчиков недостаточно развита в его стране. Имело место отсутствие определенности в законодательном плане и отсутствие доверия системе страхования. Для решения данных вопросов необходимы законодательные меры и практические консультации, при этом полезно бы было, если бы TRACECA могла поспособствовать продвижению решений на региональном уровне.

#### **Азербайджан**

Представитель Азербайджана представил подробное объяснение системы законодательства, действующей в его стране. Все компании в Азербайджане должны быть зарегистрированы, и





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Гражданский кодекс определяет нормативно-правовую базу для осуществления экспедиторской деятельности, однако недостаточно подробно. Азербайджан признает концепцию перевозчика осуществляющего смешанные перевозки по договору, при этом такой перевозчик несет ответственность перед собственником груза. В данном контексте, Ассоциация экспедиторов использовала разработанные типовые общие торговые условия в целях упрощения процесса заключения договоров на осуществление смешанных перевозок. Условия соответствовали международной практике и заказчики, равно как и экспедиторы, могли ссылаться на них как на часть заключенного ими контракта. Представитель подчеркнул, что законодательство необходимо дополнить четкими договорными условиями, регулирующими практические вопросы.

В противоположность тому, что сообщалось, в Азербайджане существует очень активная Ассоциация экспедиторов, основанная 11 июля 1997 года. Роспуск Ассоциации не осуществлялся. Она выступала за добросовестную конкуренцию и повышение качества услуг, и осуществляла плодотворное взаимодействие с другими ассоциациями, такими как ассоциации из Германии и Болгарии. К сожалению, Ассоциация больше не признается FIATA. После рассмотрения ситуации, делегаты пришли к выводу, что ее перестали признавать ввиду того, что в силу юридических технических причин Ассоциация явилась зависимой от государства, оказывавшего ей непосредственную финансовую поддержку. Подрядчик предположил, что существуют способы получения помощи ассоциацией со стороны государства, при этом сохраняя ее независимость таким образом, чтобы она признавалась FIATA. Например, правительство не располагает квалифицированными кадрами в области экспедирования и направляет запрос ассоциации в отношении проведения исследования, за что ассоциацией взимается комиссия за услуги. Представитель Румынии привел примеры других способов, которыми государство могло оказывать поддержку национальной ассоциации, при этом, не влияя на ее независимость, и добровольно вызвался представить конкретные примеры делегации из Азербайджана. Важно, чтобы правовой статус азербайджанской ассоциации был изменен как можно скорее, для того чтобы она снова могла принимать участие в деятельности FIATA.

Ассоциация и ее основные члены оказывали активную поддержку правительству в разработке нового законопроекта по экспедиторской деятельности, включая внесение в Гражданский кодекс поправок, касающихся экспедиторской деятельности. Подрядчик положительно отозвался и об идее участия ассоциации в процессе разработки законопроекта и о конкретных мероприятиях, планируемых к реализации в Азербайджане.

Представитель Азербайджана затронул еще один вопрос, касающийся его страны, а также некоторых других стран региона. Он касался необходимости наличия каталогов наименований услуг для предоставления органам налогового учета. В органах налогового учета зачастую отсутствует понимание экспедиторской деятельности, при этом некоторые из наименований рассматриваются в качестве доходов, в то время как полученные суммы используются исключительно для оплаты расходов от имени заказчика. В качестве полезного руководства в этом смысле упоминался COMBITERMS, и снова представитель Румынии заявил, что может представить полезные примеры на основе румынского опыта.

## Грузия

Представитель Грузии пояснил, что всеми нормативно-законодательными требованиями по перевозкам занимается Министерство экономического развития, в то время как Министерство транспорта как отдельное министерство было расформировано. Законодательство об экспедиторской деятельности зависит от положений Гражданского кодекса, а затем уже от Закона о транспорте и модальных Кодексов для морского, железнодорожного и автомобильного транспорта, при этом в воздушный Кодекс в настоящее время не регулирует вопросы осуществления экспедиторской деятельности. Это очень либеральная система, и экспедиторская



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



отрасль интенсивно развивалась через конкуренцию и отсутствие бюрократической системы лицензирования.

Представитель Грузии призвал к унификации правил экспедиторской деятельности по региону настолько, насколько это возможно, и принятию шагов, направленных на повышение доступности и качества услуг в области страхования. Отсутствие соответствующих услуг в области страхования тормозило развитие товарообмена с западными экспедиторами. Подрядчик отметил, что это правда, что западные Европейские заказчики испытывают трудности с точки зрения организации страхования груза при пересечении границ бывшего Советского союза ввиду отсутствия возможного права обратного требования в отношении экспедиторов/перевозчиков в бывшем Советском Союзе. Эти трудности связаны с отсутствием четко определенного законодательства и условий контрактов, и даже больше с отсутствием развитой и надежной системы страховых услуг, предоставляемых экспедиторам и перевозчикам. Это вопрос, который может рассматриваться на региональном уровне через TRACESA.

### Казахстан

Представитель Казахстана пояснил, что был проделан значительный объем законодательной работы и ситуация сейчас является адекватной. Было принято решение, что лицензирование или сертификация не будут являться обязательными, хотя предлагается разрешить добровольную сертификацию как подтверждение стандартов качества. Иностранные компании могут участвовать в осуществлении экспедиторской деятельности при условии, что они зарегистрированы в местных органах.

Национальная ассоциация является активным членом FIATA, при этом правовые ограничения в отношении использования коносамента FIATA FBL отсутствуют, и ряд компаний-экспедиторов регулярно используют документы FIATA при перевозках общих грузов, основной частью которых является зерно, нефть и металлы. Перевозки осуществляются ими исключительно в качестве принципалов, в случае если они не в состоянии обеспечить безопасную и своевременную транспортировку. Использование документов FIATA как правило осуществляется по запросу со стороны заказчика. Экспедиторы не предлагают использовать документы FIATA на постоянной основе. Наиболее распространенной ситуацией с использованием документов FIATA является ситуация, при которой имеется документальный аккредитив, и банки требуют выдачи оборотного коносамента FIATA FBL для передачи его от продавца покупателю в качестве части процесса. Подрядчик отметил, что это показывает значимость коносамента FIATA FBL как основного документа для международной торговли и подтверждения надежности выдавшего его экспедитора.

Представитель Казахстана ответил на вопрос, почему использование коносамента FIATA FBL некоторыми экспедиторами считается слишком сложным и дорогостоящим. По его мнению, трудности возникали, когда коносамент FBL неправильно заполнялся экспедитором, где в графе "отправитель" указывалось наименование экспедитора. В данной графе обычно ставится наименование грузоотправителя. Когда экспедитор указал свое наименование в графе отправитель, в отношении его компании стали действовать ограничения по валюте экспорта и налоговые ограничения, а также таможенные нормы, каждая из которых естественно представляла собой проблему. В случае с коносаментом FBL, как сообщалось в секретариат TRACESA, это не являлось проблемой, сложностью являлось отсутствие соответствующих процедур у экспедиторов. Подрядчик подтвердил, что данный анализ являлся точным, и что FIATA следует более подробно информировать своих членов о том, как необходимо заполнять коносамент FBL. Хорошо было бы, если бы образцы заполненных коносаментов FBL для контейнерных и общих грузов предоставлялись FIATA другим национальным Ассоциациям.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



В настоящее время в Казахстане существует развитая система страхования и банковская система, однако страхование не является обязательным для экспедиторов. Тем не менее, существуют возможности страхования как на одну поездку, так и на год. Представитель Казахстана придерживается мнения, что соответствующие возможности страхования являются жизненно важными для региона, и что дополнительная работа, направленная на создание таких возможностей в рамках экономик менее развитых, чем экономика Казахстана, положительно скажется на всех государствах-участниках TRACESCA. В силу различных причин, степени риска непропорционально высоки по всему СНГ. Это означает, что страхование является дорогостоящим, а это в свою очередь делает стоимость перевозок непривлекательной при привлечении надежных операторов.

### Киргизстан

Представитель Киргизстана пояснил, что национальный закон об экспедиторской деятельности отсутствует, и что экспедиторская деятельность регулируется положением Гражданского кодекса и Кодексами по видам транспорта. Система лицензирования отсутствует. В соответствии с положениями Гражданского кодекса экспедиторы выступают в качестве агентов, и ответственность в случае задержки лежит на перевозчике. Представитель подчеркнул, что существуют существенные различия между ситуацией в Западной Европе и странах СНГ, а также, что правила, применяемые в Западной Европе, еще не подходят для СНГ, где работа, целью которой является поиск решений проблем, связанных с экспедиторской деятельностью, ведется с 1994 года.

Национальная ассоциация экспедиторов официально создана в 2004 году и является членом FIATA. В принципе, факторы, препятствующие использованию документов FIATA, отсутствовали, но ряд проблем возникал при использовании коносамента FIATA FBL. Киргизские экспедиторы не могли получить коносамент непосредственно от национальной Ассоциации, им необходимо было приобретать его в Казахстане и Российской Федерации, при этом его стоимость была высокой, не менее 50 долларов США. Заказчику нужна была наименьшая возможная ставка, а стоимость коносамента FBL была непомерно высокой. Также считалось, что коносамент FBL делал экспедитора ответственным перед собственником груза за любой ущерб, приводивший к заявлению претензии в отношении экспедитора. По данным вопросам было проведено обсуждение. Подрядчик выразил подозрение, что высокая стоимость коносамента FBL вероятно была вызвана высокими доходами, которые получала ассоциация поставляя их киргизским экспедиторам, а также по причине неизбежных затрат на страховое покрытие риска. Тем не менее, в тех случаях, когда экспедитор осуществлял деятельность в качестве принципала, у него возникали обязательства. Рано или поздно, заказчики добивались выполнения обязательств и стоимость выполнения данных обязательств была значительно выше затрат на осуществление деятельности по коносаменту FBL. Представитель Румынии особенно подчеркнул данный момент. Существует необходимость в законодательной базе, обеспечивающей защиту, в случае если вы осуществляете деятельность в качестве принципала, и коносамент FIATA FBL представляет собой наилучший способ фактически доступный на сегодняшний день. Вопрос заключается не в анализе стоимости коносамента FBL, а в риске полной незащищенности без поддержки в виде торговых условий и страхования, в случае если вы осуществляете деятельность без коносамента FIATA FBL. Экспедиторы идущие на такого рода риски, в конечном счете, прекратят свое участие в бизнесе. Было достигнуто соглашение, что более подробная информация должна быть представлена FIATA по вопросу использования коносамента FIATA FBL, и что вопрос цены его продажи должен быть поставлен перед FIATA. Тем не менее, это единственный реальный ответ для экспедиторов, которые намерены осуществлять деятельность на международном уровне в качестве принципалов, а не агентов. Что касается заказчиков, то им рано или поздно придется столкнуться с очень неприятным сюрпризом, когда они воспользуются услугами дешевого экспедитора и потеряют весь груз без возможности его восстановления, а по рынку распространится понимание того, что качество предоставляемых услуг также важно, как и наименьшая цена.





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Молдова

Представитель Молдовы пояснил, что экспедирование регулируется положениями Гражданского кодекса и нормами 1998 года. Типовые пункты договоров также разрабатываются и рекомендуются к использованию всем экспедиторам. Экспедиторы, выступающие в качестве перевозчиков, должны придерживаться типового контракта и условий контракта. К сожалению, одной из реалий сложившейся ситуации является то, что экспедиторы и заказчики зачастую не заполняют необходимую документацию. Слишком большое количество экспедиторов попросту не несут ответственности за свои действия. Многие из них не выполняют своих обязательств, поскольку не видят смысла в том, чтобы нести "ненужные" издержки, когда страхование не является обязательным. В этом смысле они отличаются от таможенных брокеров, которые серьезно относятся к своим обязанностям. Экспедиторы все еще рассматривают ситуацию с точки зрения краткосрочной перспективы и экономии. В Министерстве считают это серьезной проблемой, которая будет оставаться нерешенной до тех пор, пока иски против незастрахованных экспедиторов не перерастут в некоторое количество банкротств. Только так экспедиторы смогут чему-либо научиться, и только тогда появится понимание необходимости страхования и надлежащего внимания к контрактам.

Национальная Ассоциация экспедиторов является активным членом FIATA, она была создана в 1998 году. Недавно она была реструктурирована и в нее были включены Таможенные брокеры, она также проводит подготовку к сертификации FIATA, ей выдается приблизительно 35 сертификатов в год. Для использования документов FIATA юридических препятствий не существует, но на данный момент незначительное количество экспедиторов предоставляют такие документы.

Опираясь на свой локальный опыт, представительница Молдовы отметила, что рекомендаций следовать наилучшей практике будет недостаточно для осуществления деятельности в рамках всей программы TRACESA. Любые предпринимаемые меры должны носить обязательный характер, для того, чтобы экспедиторы были обязаны их соблюдать.

## Румыния

Представитель Румынии пояснил, что несколько лет назад Ассоциации приходилось вести серьезные споры с Министерством Транспорта относительно роли экспедитора в румынской экономике и ее положительного влияния на экономическое развитие. В результате лоббирования своих интересов Ассоциацией в парламенте, в конце концов, было принято решение не настаивать на особом виде лицензирования для экспедиторов. То, как впоследствии развивалась ситуация показало, что это было верным решением для Румынии - это позволило сузить сферы деятельности существующих операторов в целях сохранения возможных монополий с точки зрения грузопотока.

Румынские экспедиторы являются активными членами FIATA с 1974 года. Осуществляется широкое использование документации FIATA, в частности сертификата получения FIATA. В общем, экспедиторы по-прежнему в большинстве случаев осуществляют деятельность в качестве агентов, нежели принципалов, выполняя инструкции, даваемые заказчиками. Тем не менее, Romtrans представляет собой пример компании, учрежденной как отдельное подразделение для осуществления экспедиторской деятельности в качестве принципала в соответствии с практикой, принятой в странах западной Европы. Данный вид бизнеса расширяется, и при разработке законопроектов необходимо учитывать его требования.

Представитель объяснил, почему коносамент FIATA FBL так важен для любого экспедитора, осуществляющего деятельность в качестве принципала. В противоположность тому мнению,





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



которого придерживаются в некоторых странах, FBL позволяет снизить возможный объем ответственности экспедитора, поскольку страхованием контракта с заказчиком может осуществляться на приемлемых условиях. В случае если в действительности экспедитор осуществляет деятельность в качестве принципала или перевозчика бессмысленно делать вид, что все обстоит по-другому. Вы попросту рискуете отвечать перед заказчиком в полном объеме без преимуществ, которые дает страхование. Коносамент FBL дает некоторую уверенность с юридической точки зрения в отношении прав и обязательств экспедитора перед заказчиком. Если бы он был более распространен в регионе, это могло бы послужить поводом переубедить судовладельцев принимать его в качестве транспортного документа при приемке товаров у экспедитора. В результате случаи, когда, выдав коносамент FBL, экспедитор становится «собственником» груза и таким образом в полном объеме несет ответственность за утрату груза, отсутствуют. Экспедитор лишь выступает в качестве лица, которому груз передан на временное хранение, при этом характер временного хранения регулируется коносаментом FBL и национальным законодательством. Очень важно, чтобы коносамент FBL заполнялся правильно с указанием заказчика в качестве грузоотправителя и/или грузополучателя. Необходимо также понимать, что коносамент FBL подходит **только** в тех случаях, когда экспедитор выступает в качестве принципала, например, осуществляя перевозку груза от одной двери до другой, не заключая какие-либо контракты от имени заказчика. В случаях, когда экспедитор выступает исключительно в качестве агента, как это все еще поступают многие в регионе, им должны быть подписаны отдельные торговые условия, как те, что содержатся в Условиях деятельности экспедиторов FIATA.

#### **Таджикистан**

Представитель Таджикистана пояснил, что закон об экспедиторской деятельности принят. После обсуждения было принято решение не требовать от экспедиторов специальных лицензий или сертификатов. Регистрация экспедиторских компаний осуществляется в соответствии с положениями общего законодательства в Министерстве юстиции. В соответствии с положениями закона об экспедиторской деятельности с точки зрения осуществления экспедиторской деятельности предоставляется общая свобода, при этом ограничение ответственности отсутствует, и экспедиторы должны осуществлять страхование своей ответственности.

Ассоциация экспедиторов была учреждена 16 сентября 2005 года и зарегистрирована в Министерстве юстиции. Законодательство не налагает ограничений на использование документов FIATA.

#### **Туркменистан**

Представитель Туркменистана пояснил, что экспедирование, как и большинство других видов деятельности, подлежит лицензированию на территории Туркменистана, и вероятно, ситуация не изменится. Страхование осуществляется туркменскими компаниями, при этом 85% рисков перестраховываются за рубежом.

Признание со стороны FIATA в настоящее время не представляется возможным, поскольку FIATA настаивает на независимости любой ассоциации экспедиторов от государства, а это противоречит национальной политике Туркменистана в отношении всех видов организаций.

#### **Украина**

Представитель Украины объяснил, что в 2004 году вступили в действие Правила осуществления экспедиторской деятельности и в законодательство о компаниях были внесены изменения в целях упразднения обязательного лицензирования. На Украине тщательно проанализировали плюсы и минусы лицензирования и рассмотрели ситуацию в соседних странах. Первоначально





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



планировалось сохранить лицензирование. Однако сопоставительный анализ показал, что существует более динамичный и инновационный рынок, в рамках которого лицензирование отсутствует, который предоставляет экспедиторам большие гарантии с точки зрения общего законодательства о компаниях и коммерческой деятельности, чем другим компаниям. Поскольку лицензирование было отменено, наблюдается более высокая конкуренция и более высокое качество видов услуг, предлагаемых экспедиторами, и специалисты на Украине теперь убеждены, что принятое решение было верным.

Степень присутствия FIATA на Украине значительная, и сертификаты обучения FIATA выдаются все в большем объеме.

Страхование экспедиторов на Украине представляет собой проблему, поскольку рынок страховых услуг на Украине все еще слабо развит. Представитель высказал мысль, что Украина одобрит инициативы в рамках программы TRACECA, направленные на укрепление страхования в регионе, возможно посредством объединения усилий направленных на обеспечение повторного страхования рисков.

#### **Узбекистан**

Представитель Узбекистана представил пояснения законодательной базы, действующей в его стране. С учетом требований национальной политики, экспедиторская деятельность лицензируется в Узбекистане как и любой другой вид деятельности, при этом шанс, что ситуация изменится незначителен.

Национальная ассоциация экспедиторов является членом FIATA с 1997 года и принимает участие в работе на международном уровне, проводимой FIATA. Данные, предоставляемые FIATA, полезны для частных компаний, осуществляющих экспедиторскую деятельность.

В Узбекистане существуют страховые компании, но решение проблем, относящихся к ответственности и страхованию, на региональном уровне могло бы положительно сказаться на повышении качества услуг.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## 7 Выводы и результаты, полученные в ходе семинара и двустороннего обсуждения

К наиболее важным выводам и результатам, полученным в ходе семинаров, относятся:

1. Существует единое мнение, что лицензирование экспедирования, как отдельного вида деятельности, не способствует развитию экспедиторской отрасли. Данное понимание возникло недавно и в его основе лежит оценка практики, применяемой во многих странах. По причине внутривнутриполитических требований общего характера, одно или два государства, тем не менее, вероятно продолжат осуществлять лицензирование экспедиторов в обозримом будущем. Тем не менее, положения в отношении лицензирования и сертификации экспедиторов по региону TRACECA в целом отсутствуют. Это является очень значительным шагом вперед по сравнению с ситуацией четырехлетней давности.
2. Не сообщается о каких-то препятствиях законодательного характера в отношении использования документов FIATA. Тем не менее, некоторые из положений национального законодательства могут отменять некоторые из положений конносамента FIATA FBL в частности в отношении ограничения ответственности. Это приводит к увеличению стоимости страхования ответственности в общем, и таким образом увеличивается стоимость использования конносамента FIATA FBL при осуществлении смешанных перевозок. Меры, принимаемые на уровне TRACECA, могли бы решить данную проблему, посредством резолюции IGC либо в виде рамочного соглашения. Существуют определенные разногласия в отношении наилучшей практики использования документов FIATA. Их можно уладить посредством использования учебных материалов в рамках проекта, которое должно дополняться определенными указаниями со стороны FIATA для ассоциаций, являющихся ее членами, и отдельных членов, выдающих документы FIATA.
3. Члены всех делегаций сходятся в том, что меры на уровне TRACECA с целью упорядочения доступности и надежности предоставляемых услуг в области страхования (и страхования ответственности экспедиторов, и страхования грузов заказчиков) является необходимым с точки зрения общего экономического развития региона. В некоторых государствах может существовать необходимость принятия законодательных мер, но при этом проблемы в большей степени относятся к отсутствию ли ненадежности услуг, нежели к отсутствию законодательной базы. Возможность страхования и повторного страхования через внешние рынки существует во всех государствах, но рынок страховых услуг не слишком оптимистично настроен из-за проблем юридического характера, связанных с получением возмещения со стороны экспедиторов и перевозчиков, несмотря на тот факт, что в большинстве государств-участников TRACECA ответственность теоретически не ограничена. В действительности случаи получения возмещения редки. Это выводит на передний план вопросы, выходящие за рамки проекта, такие как надежность судопроизводства и возмещение сумм, подлежащих уплате по решению суда.
4. Все соглашаются с тем, что основание ответственности экспедитора должно находить отражение и в роли агента, и в роли принципала, а по возможности объединять их, для того, чтобы совершенствовалась основа страхования экспедиторов. Возрастающая географическая распространенность TRACECA уже ослабила общее законодательное наследие первоначальных государств-участников TRACECA (в основе которого лежат законы СССР и более поздние инициативы стран-участниц СНГ). Это приводит к тому, что прийти к общему знаменателю становится на много сложнее, чем в 1993 году, когда началась реализация идеи TRACECA исключительно для стран-участниц СНГ). Как оказывается, становится все сложнее и сложнее прийти к консенсусу в отношении технических приложений, и такие приложения должны быть более, а не менее, базовыми, и охватывать лишь незначительное количество вопросов, по которым можно прийти к соглашению.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



5. К счастью, для всех стран-участниц характерна одна и та же базовая структура законодательства, при которой в Гражданский кодекс, как правило, включается обычная глава, посвященная экспедиторской деятельности. Положения Гражданского кодекса не должны препятствовать развитию экспедирования в будущем и должны быть максимально гибкими. Интересен пример Гражданского кодекса Российской Федерации, поскольку в нем четко указано, что понятие ограниченной ответственности может включаться в законы, принимаемые на основании Кодекса. Аналогичный интерес для региона TRACECA представляет Немецкий торговый кодекс (HGB), в котором определены положения законодательства, регулирующие ответственность, но допускаются согласуемые типовые условия осуществления коммерческой деятельности, представляющие собой отступление от них. Таким образом, как российская, так и немецкая системы полностью включают в себя условия, содержащиеся в коносаменте FIATA FBL, и могут использоваться в качестве образцов для региона TRACECA. Необходимо также обратить внимание на вопрос сроков исковой давности, указанных в Гражданском кодексе, поскольку периоды исков в сфере перевозок и экспедирования могут быть короче, чем те, что предусмотрены общим правом.
6. Необходимо положение, защищающее экспедиторов от несоответствующего налогового режима, применяемого в отношении сумм, полученных ими от заказчиков для оплаты затрат и издержек от имени данных заказчиков. Они не являются «доходом» экспедитора, а также данные операции не предполагают проведения валютных операций лично экспедитором в свою пользу.
7. Изменения 2006 года, внесенные в предлагаемое Техническое приложение по экспедиторской деятельности сделали его более связным документом, но при этом также позволили ему дальше отойти от западно-европейской практики, а также сделали эффективное использование и страховые возможности коносамента FIATA FBL более проблематичными. Тем не менее некоторые из положений проекта приложения все еще поддерживаются странами СНГ, являющимися участниками TRACECA, которые рассматривают их в качестве подходящих для ситуации, сложившейся в них. Проект, после дополнительной доработки, мог бы использоваться в качестве типового законодательного акта, позволяющего разработать основу национального законодательства в области экспедирования в некоторых странах. Его пригодность и эффективность в качестве предлагаемого международного технического приложения к Многостороннему соглашению все еще вызывает многочисленные сомнения.
8. Предлагаемое Техническое приложение по смешанным перевозкам также вызывает большие сомнения. Предпочтительнее рассматривать более простое рамочное соглашение в области смешанных перевозок, реализация которого вызовет меньше трудностей, чем Техническое приложение к Многостороннему соглашению.
9. Груз будет следовать по собственному маршруту с Дальнего Востока в Европу. Сеть маршрутов TRACECA будет совершенствоваться до тех пор, пока не станет конкурентоспособной по отношению к другим маршрутам. Частью такого процесса конкуренции является характер услуг и условий осуществления бизнес-деятельности, предлагаемых экспедиторами. Законодательные структуры должны способствовать конкуренции через сеть маршрутов TRACECA, вместо того, чтобы приводить к потере их конкурентоспособности.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## 8 Выводы

### Вопросы, относящиеся к лицензированию и регулированию экспедиторской деятельности

В начале реализации проекта, в проекте Технического приложения по экспедиторской деятельности представленного Подрядчику Сторонами содержались указания на возможное конкретное лицензирование и регулирование экспедиторской деятельности путем отсылки к "Правилам осуществления экспедиторской деятельности", которые еще предстоит разработать. Данные правила будут действовать в отношении используемых документов, требований к качеству, которые должны соблюдаться, и процедур, которым необходимо следовать, и таким образом проторят дорогу для полноценных систем лицензирования в любой стране, которая готова их принять.

Экспедирование в Европе всегда представляло собой динамический вид деятельности, а экспедиторы находятся в авангарде развития смешанных перевозок в коммерческом плане. Подрядчик рекомендовал не обременять их деятельность излишними бюрократическими ограничениями. Экспедиторам постоянно приходится работать в рамках законодательных и операционных ограничений, действующих в отношении всех видов торгово-коммерческой деятельности и отдельных видов перевозок, а также должны соблюдать как национальный, так и международный порядок таможенного оформления и оформления документации. В целом все это может рассматриваться в качестве достаточной защиты потребителей, в тех случаях когда имеет место удовлетворительный режим ответственности и страхования. Специалисты FIATA сами рекомендуют воздержаться от формального регулирования в области экспедиторских услуг, и отсутствие такого регулирования является общепринятым на большей части ЕС.

Лишь три или четыре года назад большая часть "староверов" в регионе TRACECA высказывались за лицензирование экспедиторов, но произошел быстрый переход к саморегулированию. К этому пришли через практическое наблюдение за системами в соседних странах и обмен опытом между государствами-членами TRACECA. Одна из наиболее интересных дискуссий в рамках Семинаров, проводившихся в Стамбуле в ноябре 2006, года была посвящена вопросу лицензирования. Представитель одной страны вслед за представителем другой объясняли, почему менялось отношение, активное участие приняли в частности Украина и Молдова, на которых повлияли сравнения с Румынией. Лицензирование в них было прекращено некоторое время назад, и рынок стал развиваться в положительном направлении. Было достигнуто соглашение, что рынок экспедиторских услуг должен быть свободным и соответствовать обычным гарантиям качества, оказывающим влияние на все виды коммерческой деятельности. Таким образом, на уровне TRACECA Подрядчик рад отметить последовательные изменения в отношении предыдущих проектов, в рамках которых лицензирование оставалось ключевым элементом. Тем не менее, в Туркменистане и Узбекистане лицензирование всех видов деятельности по всей вероятности будет продолжаться в силу стратегических политических причин.

### Вопросы, связанные с международными стандартами в рамках систем ответственности

#### *Первоначальные данные, полученные Подрядчиком, и его рекомендации*

На ранней стадии проекта, Подрядчиком был проведен анализ существующих проектов Технических приложений в области экспедирования и смешанных перевозок, и сделан вывод о том, что ни один из них не был в достаточно разработан, для того чтобы быть принятым с учетом как содержания, так и формы. Так же оказалось, что возникнут сложности при ратификации дополнительных Технических приложений в рамках всего региона TRACECA ввиду отсутствия



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



консенсуса, в основе которого лежит расхождение с точки зрения реализации экономических и законодательных реформ в различных государствах.

Первоначальные выводы, сделанные Подрядчиком, состояли в том, чтобы условия, содержащиеся в Правилах смешанных перевозок UNCTAD/ICC, которые легли в основу консолидированного FIATA FBL и Типовые правила FIATA для экспедиторской деятельности представляли большой интерес для региона как ряд мер, направленных на стимулирование единого подхода в рамках законодательства. Казалось, что предпочтительнее способствовать использованию проверенных соглашений и документов, чем обеспечивать разработку другой системы ответственности, которая будет использоваться исключительно в рамках региона TRACECA. Существующие системы, которые могут обеспечивать удовлетворительный уровень страхования, могут быть введены в рамках региона достаточно быстро в ожидании принятия международного режима, действующего в отношении смешанных перевозок, до момента принятия которого все еще остается несколько лет.

Данный подход бы одобрен представителями системы ООН, учувствовавшими в обсуждении с Подрядчиком. Они поддержали подход, в основе которого лежало включение Правил UNCTAD/ICC путем отсылки в очень простое ТП или аналогичный документ. Преимущество этого подхода заключается в том, что в документ без труда могут быть внесены изменения и дополнения в случае внесения изменений в Правила.

#### ***Обсуждение первоначальных рекомендаций Подрядчика***

Вокруг подхода, в основе которого лежит принятие условий консолидированного FIATA FBL/Правил UNCTAD ICC как основы для осуществления смешанных перевозок, в Стамбуле в ноябре 2006 года разгорелась обширная дискуссия. Данный подход стал бы наиболее простым решением, а также позволил бы привлечь экспедиторов в регион TRACECA так же, как это произошло в Западной Европе. Тем не менее, данный шаг был воспринят как «слишком радикальный» большинством бывших советских республик в то время, когда с учетом существующих условий торговли, также необходимо гарантировать соответствие законодательным актам, разрабатываемым в СНГ и Российской Федерации.

#### ***Типовое законодательство об экспедиторской деятельности***

С точки зрения внутренней и международной практики осуществления экспедиторской деятельности, в результате полемики в Стамбуле участвующие стороны пришли к соглашению, что основание для ответственности экспедитора должно быть четко сформулировано как в отношении его функции как агента, и как принципала, даже если в настоящее время значительное количество агентов осуществляют свою деятельность исключительно в качестве агентов. Должна быть предпринята попытка унифицировать законодательство для того, чтобы усовершенствовать основание для страхования экспедиторов. Объем возможных противоречий между практикой применяемой в Западной Европе и Российской Федерации в данной области меньше, поскольку Российской Федерацией в качестве «Общих условий деятельности экспедиторов Российской Федерации» был принят текст, в основе которого лежат Типовые правила FIATA, которые по видимости являются более перспективными, чем Федеральный закон, посвященный тому же, и будут использоваться экспедиторами в качестве ежедневного стандарта. Так же необходимо обратить внимание на то, что основной особенностью Гражданского кодекса Российской Федерации, что он прямо допускает введение понятия ограниченной ответственности в законодательные акты, принимаемые на основании Кодекса, и это является обязательным условием возможности реализации положений об ограниченной ответственности, применяемых в рамках системы FIATA.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Поскольку стороны посчитали, что включение системы FIATA в их законодательство в полном объеме представляется преждевременным, а Подрядчик полагал, что дальнейшая доработка проекта ТП, а не первоначально предложенное Техническое предложение, может привести к тому, что оно сможет быть использовано в качестве типового закона, представляющего собой основу национального закона об экспедиторской деятельности для некоторых стран. Типовой закон будет предусматривать осуществление экспедиторской деятельности внутри страны, что все еще и происходит во многих бывших Советских республиках, а также международной экспедиторской деятельности в соответствии с TRACECA. В процессе работы со Сторонами, Подрядчиком был разработан и представлен типовый закон, в основе которого лежат данные согласованные принципы. Текст представлен в виде Приложения 1 с прилагаемой пояснительной запиской.

Типовой закон будет предусматривать наличие унифицированной основной системы в рамках региона TRACECA, в то время будут допускаться расхождения в целях соответствия условиям, сложившимся в отдельно взятых странах. Специалисты надеются, что как таковой он будет реализован быстрее, чем предыдущий предложенный проект технического приложения, а также позволит внедрить систему, которая ближе и к системе, применяемой в Западной Европе, и к последним разработанным законодательным актам в Российской Федерации, которые медленно движутся в направлении западного опыта.

#### ***Соглашение об ответственности при смешанных перевозках***

С учетом сомнений, выраженных Подрядчиком в отношении Проекта ТП по смешанным перевозкам, и явной неохоты сторон принять предлагаемые альтернативные варианты, в основе которых лежат существующие международные стандарты, такие как Правила UNCTAD/ICC/FIATA, делегаты пришли к соглашению, что целесообразно с практической точки зрения рассматриваться вариант с менее сложным рамочным соглашением по смешанным перевозкам, которой может быть реализован проще, чем Техническое приложение к Многостороннему соглашению при нынешних обстоятельствах. Такое рамочное соглашение может быть реализовано в довольно сжатые сроки несколькими государствами-первопроходцами без ущерба положениям самого Многостороннего соглашения. Другие государства могут впоследствии присоединиться к соглашению. Именно таков был порядок в случае с первоначальным соглашением, подписанным в Сараксе, которое впоследствии стало пользоваться успехом в виде Многостороннего соглашения.

В результате Подрядчик впоследствии осуществлял совместную работу вместе со сторонами, направленную на подготовку проекта соглашения IGC TRACECA по развитию смешанных перевозок в соответствии с которым основные элементы системы FIATA включаются в соглашение, которое также должно удовлетворительно функционировать применительно к существующей структуре торговли. Такое предлагаемое решение обозначило самый большой компромисс, к которому могли прийти сталкивающиеся интересы на протяжении срока реализации проекта. Разработанный проект соглашения и пояснительная записка приведены ниже в виде Приложения 2.

#### **Вопросы страхования ответственности экспедитора**

Вопрос страхования постоянно затрагивался делегатами на протяжении семинара, проводившегося в Стамбуле в ноябре 2006 года. Будущий успех экспедиторов в регионе с точки зрения привлечения клиентуры из-за пределов региона будет частично зависеть от воспринимаемой законности режима ответственности, и в намного большей степени от эффективности страхования в ходе получения реально возможного возмещения в случае утраты или порчи.

Всеми делегациями было отмечено, что меры на уровне TRACECA с целью упорядочения доступности и надежности предоставляемых услуг в области страхования (и страхование





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



ответственности экспедиторов, и страхования грузов заказчиков) является необходимым с точки зрения общего экономического развития региона. В некоторых государствах может существовать необходимость принятия законодательных мер, но при этом **проблемы в большей степени относятся к отсутствию или ненадежности услуг, нежели к отсутствию законодательной базы**. Во всех странах существует возможность страхования или повторного страхования через внешние рынки, однако рынок страховых услуг не слишком оптимистично настроен из-за проблем юридического характера, связанных с получением возмещения со стороны экспедиторов и перевозчиков. Хотя в большинстве государств-участников TRACECA ответственность теоретически ограничена, в действительности случаи получения возмещения редки. Особенно положительный эффект с точки зрения торговли наблюдался бы если бы более совершенные положения об ответственности, покрытие ответственности и опыт участия в исковых разбирательствах помогли бы переубедить страховщиков грузов начать предлагать покрытие экспортируемых и импортируемых грузов на территории Европы и включить сюда перевозки на территории стран бывшего Советского Союза.

Работа, проделанная Подрядчиком и Сторонами, направленная на предоставление предложений, ориентированных на приведение обязательств экспедитора в регионе в соответствие с обязательствами, действующими в рамках системы FIATA, окажется полезной с точки зрения обеспечения более подходящей базы в отношении ответственности и страхования грузов, в случае их реализации. Вопросы улучшения ситуации со страхованием обсуждались Подрядчиком с поставщиками на Европейских рынках с целью выяснить, является ли инициатива на уровне TRACECA, как этого добиваются Стороны, в действительности осуществимой.

#### ***Схема взаимного страхования***

Одним из вариантов является создание схемы взаимного страхования TRACECA/ клуба по защите интересов и взаимному страхованию экспедиторов в регионе. Это может дать преимущества долгосрочного характера, в частности, если повторное страхование может осуществляться посредством отбора страховщиков с надлежащей репутацией. Однако на основании результатов недавних дискуссий Подрядчик пришел к выводу, что это преждевременно. Перечень из всего лишь нескольких операторов, для которых характерны непогашенные иски, может привести к возникновению финансовых проблем по новой системе в целом и привести к прекращению ее функционирования. Еще одним соображением в сложившихся обстоятельствах является то, что в основе действия взаимных схем лежат взносы, оценка которых осуществляется в соответствии с практикой выплаты страховых возмещений. В случае если объем поданных исковых требований всеми лицами, участвующими в схеме, превышает объем ожидавшихся исковых требований, организация, участвующая во взаимной схеме, обязана обратиться к членам по вопросу уплаты дополнительных взносов. Это может представлять определенную сложность для операторов, находящихся под контролем местных или центральных правительственных органов, поскольку они не в состоянии учитывать неизвестные будущие обязательства при бюджетировании, в то время когда традиционные страховые премии покрывают все потери, возникающие на протяжении указанного периода страхования. При определенном объеме экспедиторской деятельности в регионе, принадлежащем государству, считается, что вариант взаимного страхования вероятно и не представляет собой лучший рассматриваемый вариант, и, тем не менее, не надо исключать возможность рассмотрения его в будущем.

#### ***Схема коллективного страхования***

Хотя рынок и не идет так далеко как в случае с взаимным страхованием, но при этом ограничивает разрабатываемые законодательные акты рамками страхового пула, в рамках рынка принято считать, что инициатива на региональном уровне могла бы стать успешной с коммерческой точки зрения вслед за начальным этапом проекта. В случае с традиционным страхованием, каждый оператор отдельно уплачивает страховую премию, при этом минимальный уровень страховой



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



премии может оказаться достаточно высоким для операторов в регионе. Преимуществом сравниваемой коллективной схемы является то, что ожидаемый совокупный премиальный доход значителен. Отдельные операторы могут получить преимущества в связи с экономией от масштаба, возникающей при коллективной схеме, что может позволить снизить минимальные премии для малых и средних предприятий в целях исключения или уменьшения объема заявляемых исковых требований.

Для каждой схемы необходим главный региональный центр (который может эффективно осуществлять свою деятельность из помещений Секретариата TRACECA или любой другой Ассоциации экспедиторов, которая может быть создана как часть процесса укрепления институтов в регионе). Также существует необходимость в локальном центре, основанном на национальных ассоциациях экспедиторов.

Региональный центр осуществляет управление аспектами групповой схемы, такими как:

- общие условия политики страхования, действующие в отношении схемы
- обеспечение повторного страхования в отношении схем извне региона
- горячая линия по схеме и вопросам, связанным с ней
- сбор и распространение информации о практике выплаты страховых возмещений, судебным делам и т.д.

На Национальные ассоциации возлагается задача:

- работы с назначенными группой местными брокерами/страховщиками в целях продвижения схемы
- проведения проверок в отношении членов для допуска к участию в схеме на основании механизмов контроля качества
- решения споров

Необходимо, чтобы реализации задачи контроля качества воспринималась локальными организациями очень серьезно. В случае принятия операторов с низкими операционными стандартами и непогашенными исковыми требованиями, это приведет к увеличению пул-премий для всех участников схемы в последующие годы. Необходимо, чтобы всем заинтересованным сторонам с самого начала действия схемы была ясна необходимость абсолютной прозрачности, как и по всем вопросам, относящимся к страхованию.

Административно-хозяйственные расходы, возникающие в ходе реализации схемы у регионального центра и Национальных ассоциаций, могут покрываться из премиального дохода таким образом, чтобы обеспечивался незначительный поток чистого дохода для тех организаций, финансовой устойчивости которых он бы способствовал. Таким образом, такая схема обладает преимуществами с точки зрения развития институтов и совершенствования базы знаний в регионе, а также удовлетворения ярко выраженной потребности в более качественных коммерческих страховых продуктах.

Подрядчик полагает, что определенные преимущества также даст дальнейшее исследование возможностей в будущем посредством проведения технико-экономического обоснования, в рамках которого необходимо будет получить точные рыночные данные, поскольку любая инициатива, в конечном счете, после начального этапа перерастает в коммерческое предприятие.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Приложения к отчету



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## **Приложение 1 Предложение по принятию Типового национального закона об экспедиторской деятельности**

### **Глава 1. Общие положения**

#### **Статья 1. Определения**

«**Контракт**» означает контракт на экспедирование грузов, заключенный между Экспедитором и Заказчиком

«**Заказчик**» означает любое физическое или юридическое лицо, по запросу которого или от имени которого Экспедитор осуществляет свою профессиональную деятельность либо предоставляет консультации, информацию или услуги.

«**Доставка**» означает передачу груза грузополучателю либо предоставление груза в распоряжение грузополучателя в соответствии с положениями Контракта или законодательства, ли использование определенных правил торговли, действующих в отношении места доставки, либо передачу груза третьему лицу, которому, в соответствии с положениями законодательства или нормативно-правовых актов действующих в месте доставки, должен быть передан груз.

«**Экспедиторская деятельность**» означает предоставление консультаций, информации или услуг в отношении организации перевозки грузов любым видом транспорта и подготовки необходимых для перевозки документов, документов для таможенного оформления и других документов, необходимых для обеспечения перевозки груза.

«**Экспедитор**» означает любое физическое или юридическое лицо, осуществляющее экспедиторскую деятельность (как в качестве агента, так и в качестве принципала)

«**Услуги**» означает деятельность, осуществляемую Экспедитором в рамках его коммерческой деятельности от лица Заказчика.

#### **Статья 2. Область применения**

1. Настоящий Закон регулирует Экспедиторскую деятельность в Республике xxx

2. Стороны по Контракту могут определять условия Контракта, не предусмотренные положениями настоящего Закона, других законов Республики xxx или иных нормативно-законодательных документов, принятых в соответствии с Гражданским кодексом Республики xxx.

3. Положения настоящего Закона не распространяются на Экспедиторскую деятельность в сфере почтового сообщения.

### **Глава 2. Права и обязанности Экспедитора и Заказчика**

#### **Статья 3. Права Экспедитора**

1. Экспедитор имеет право предоставлять свои услуги частично или в полном объеме в качестве агента или принципала.

2. В случаях, когда Экспедитор заключает договор в отношении предоставления услуг в качестве принципала, он может предоставлять данные услуги сам или привлекать субподрядчиков для предоставления части или всего объема услуг в соответствии с тем как таковое определено в Контракте.

3. За исключением случаев, когда положениями Контракта на осуществление экспедиторской деятельности предусмотрено иное, Экспедитор может, в интересах Заказчика, выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, или последовательность перевозок груза



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



различными видами транспорта. При этом Экспедитор незамедлительно уведомляет Заказчика об изменениях в соответствии с положениями настоящего подпункта.

4. За исключением случаев предусмотренных положениями Подпункта 3(3), Экспедитор может отступать от инструкций Заказчика исключительно в случае если

- i) возникает такая необходимость в интересах Заказчика по причине непредвиденных обстоятельств, или
  - ii) инструкции Заказчика носят неточный или неполный характер, или
  - iii) инструкции Заказчика не соответствуют положениям Контракта
- и Экспедитор не может получить дополнительные инструкции Заказчика или его согласие в разумные сроки.

5. В случае предоставления неполных данных, Экспедитор обязан потребовать у Заказчика предоставить дополнительные данные. Экспедитор может воздержаться от предоставления Услуг, указанных в Контракте, в ожидании предоставления Заказчиком необходимой документации, а также информации о характеристиках груза, условиях перевозки и иного рода информации, необходимой для предоставления Экспедиторских услуг.

6. Экспедитор может провести проверку достоверности данных, содержащихся в документации, представляемой Заказчиком, а также информации о характеристиках груза, условиях перевозки и иного рода информации, необходимой для предоставления Экспедиторских услуг, как таковое предусмотрено Контрактом.

#### **Статья 4. Права Заказчика**

1. Заказчик может:

- i) потребовать у Экспедитора предоставить важную информацию, относящуюся к перевозке груза;
- ii) давать инструкции Экспедитору в соответствии с положениями Контракта;
- iii) в случае если таковое предусмотрено Контрактом, выбирать маршрут движения груза и вид транспорта.

#### **Статья 5. Обязанности Экспедитора**

1. Экспедитор обязан предоставить Услуги в соответствии с положениями Контракта с разумной долей внимательности, усердия, с использованием навыков и рассудительного подхода.

2. При приемке груза Экспедитор должен произвести выдачу Заказчику сертификата о получении.

3. При осуществлении деятельности в качестве агента, Экспедитор также обязан предоставить Заказчику оригиналы контрактов, заключенных Экспедитором от имени Заказчика на основании доверенности выданной, в соответствии с положениями Контракта.

4. Экспедитор не может от имени Заказчика заключать договор страхования груза, за исключением случаев, когда иное предусмотрено Контрактом.

#### **Статья 6. Обязанности Заказчика**

1. Заказчик обязан предоставить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о характеристиках груза, условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для предоставления Экспедитором Услуг, предусмотренных Контрактом, а также документов, необходимых для прохождения таможенного, санитарного и иных видов государственного контроля.





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



2. Заказчик обязан выплатить Экспедитору вознаграждение, подлежащее уплате Экспедитору, в том порядке, в котором таковое предусмотрено положениями Контракта, а также возмещает затраты, понесенные Экспедитором в интересах заказчика.

### **Глава 3. Ответственность Экспедитора и Заказчика**

#### **Статья 7. Общее основание ответственности Экспедитора как агента**

1. При осуществлении деятельности в качестве агента, Экспедитор несет ответственность перед Заказчиком в соответствии с положениями нижеприведенных подпунктов 2 и 3 и в соответствии с ограничениями ответственности, изложенными ниже в Статье 9, за утрату или порчу груза, равно как и за задержку при Доставке в случае, если им не была обеспечена разумная доля внимательности, усердия и применены навыки и рассудительный подход в ходе исполнения Контракта.

2. При осуществлении деятельности в качестве агента, Экспедитор несет ответственность за все случаи действия и бездействия своих сотрудников и агентов, когда такой сотрудник или агент действует в рамках должностных обязанностей.

3. При осуществлении деятельности в качестве агента, Экспедитор не несет ответственности за случаи действия и бездействия со стороны третьих лиц, к которым помимо прочего, относятся перевозчики, управляющие складами, грузчики, администрация портов и другие Экспедиторы, за исключением случаев, когда Экспедитором не была обеспечена разумная доля внимательности, усердия и применены навыки и рассудительный подход при выборе, инструктировании или контроле данных третьих лиц от лица Заказчика.

#### **Статья 8. Общее основание ответственности Экспедитора как принципала**

1. В качестве принципала Экспедитор несет ответственность  
i) в случаях, когда он оказывает Услуги самостоятельно с использованием собственного оборудования, установок или транспортных средств, либо  
ii) в случаях, когда, посредством выдачи собственного транспортного документа, он взял на себя прямое или подразумеваемое обязательство нести ответственность в качестве принципала.

2. Период ответственности Экспедитора в случаях, когда он осуществляет деятельность в качестве принципала, длится с момента приемки груза до его Доставки. Груз считается принятым после передачи и приемки Экспедитором для перевозки.

3. При осуществлении деятельности в качестве принципала, Экспедитор несет ответственность за все случаи действия и бездействия своих сотрудников и агентов, когда такой сотрудник или агент действует в рамках должностных обязанностей, при этом он также несет ответственность за любых других лиц, чьи услуги он воспользовался в целях выполнения контракта, как если бы данные случаи действия или бездействия имели место с его стороны.

4. При осуществлении деятельности в качестве принципала, Экспедитор несет ответственность перед Заказчиком в соответствии с ограничениями ответственности, изложенными в Статье 9, за утрату или порчу груза, а также за задержку при Доставке, за исключением случаев, когда им будет доказано, что произошедшее имело место не по его вине, а также что действие или бездействие со стороны его сотрудников, агентов или субподрядчиков не привело к утрате или порче груза либо задержке Доставки.

5. Однако, если Экспедитором будет доказано, что нарушение обязательства явилось результатом нарушения контракта на перевозку и этап транспортировки, в ходе которого имела



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



место утрата, порча или задержка, известен, ответственность Экспедитора вместо этого определяется на основании [и в объеме], установленном правилами, применяемыми в соответствии с законодательством в отношении данного этапа транспортировки.

6. Задержка Доставки имеет место в случаях, когда груз не был доставлен в срок, четко оговоренный сторонами, заключившими Контракт, либо, при отсутствии такого соглашения, в разумные сроки с учетом конкретных обстоятельств.

#### **Статья 9. Общее основание ответственности Заказчика.**

1. В случае неисполнения или ненадлежащего выполнения обязательств, предусмотренных Контрактом и настоящим Законом, Заказчик несет ответственность на основании и в объеме, определяемом в соответствии с положениями Главы xxx Гражданского кодекса Республики xxx и настоящего Закона.

#### **Статья 10. Ограничение ответственности Экспедитора**

1. Если характер и стоимость груза заявляются Заказчиком до его приемки Экспедитором и включаются с согласия Экспедитора в транспортный документ, Экспедитор, в соответствии с ответственностью, возникающей в соответствии с положениями Статей 6 или 7 настоящего Закона, несет полную ответственность за утрату груза и ответственность за порчу груза в объеме, равном стоимости испорченного груза, либо, в случаях, когда характер порчи груза таков, что никакая часть груза не может быть восстановлена, утрата компенсируется Экспедитором в полном объеме.

2. Во всех случаях, когда характер и стоимость груза не были заявлены заказчиком в соответствии с положениями подпункта 1 настоящего Закона, ответственность Экспедитора в соответствии с положениями Статей 6 или 7 настоящего Закона за утрату или порчу груза ограничивается 2 [8,33] СПЗ за килограмм веса брутто утраченного или испорченного груза, за исключением случаев, когда большая сумма возмещается лицом, ответственность за действия которого несет Экспедитор.

3. В дополнение к компенсации за утрату или порчу в соответствии с положениями подпунктов 1 или 2 настоящего Закона, Экспедитором в полном объеме возмещается любое вознаграждение, выплаченное по Контракту Заказчиком в случае полной утраты груза и пропорционально объему испорченного груза в случае частичной утраты, при этом дополнительная компенсация не выплачивается.

4. Ответственность за утрату, явившуюся следствием задержки Доставки, ограничивается 5 процентами контрактной цены за каждый день задержки. Однако, в любом случае, ответственность Экспедитора за задержку не может превышать сумму контрактной цены.

5. В случае с другими видами утраты, имевшими место в силу любых причин и вызванных действиями любых лиц, ответственность Экспедитора в соответствии с положениями Статей 6 или 7 настоящего Закона ограничивается нижеследующим, в зависимости от того, какой объем ответственности меньше

i) возникший объем утраты, либо

[ii] 2 [8,33] СПЗ на килограмм массы брутто любого груза в соответствии с Контрактом, или]

iii) 25000 СПЗ [50000] [75000]

6. Стоимостью груза принимается его стоимость по счету-фактуре.

#### **Статья 11. Утрата права на ограничение ответственности**





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



1. Экспедитор не обладает правом на преимущество ограничения ответственности, предусмотренное настоящим Законом, в случае если Заказчиком будет доказано, что утрата, порча или задержка Доставки произошла в результате действия или бездействия со стороны Экспедитора и при этом ставилась цель обеспечить такую утрату груза, порчу или задержку, либо имела место грубая неосторожность или Экспедитор знал, что такая утрата, порча или задержка может произойти.

#### **Статья 12. Соглашение об изменении степени ответственности Экспедитора**

1. Контракт может предусматривать увеличение степени ответственности и большее ограничение ответственности Экспедитора по сравнению с ответственностью, предусмотренной положениями настоящего Закона.

2. Любое соглашение об исключении или снижении ответственности Экспедитора, установленной в соответствии с положениями настоящего Закона, является недействительным.

#### **Глава 4. Иски**

##### **Статья 13. Уведомление об утрате или порче груза**

1. За исключением случаев, когда Экспедитору или его агенту при передаче груза грузополучателю, указанному в Контракте, вручается уведомление об утрате или порче груза, с указанием в письменном виде общего характера такой утраты или порчи, такая передача является презумпцией доказательства Доставки груза в исправности и надлежащем состоянии.

2. В случаях, когда утрата груза не является очевидной, также применяются положения пункта 1 настоящей Статьи, в случае если письменное уведомление не направляется в течение [6] [15] [30] последующих дней после даты передачи груза грузополучателю. Датой направления уведомления Экспедитору считается дата его получения.

##### **Статья 14. Право удержания Экспедитора**

1. За исключением случаев, когда иное предусмотрено Контрактом, Экспедитор обладает общим правом удержания и наложения ареста на груз, а также любые связанные с ним документы, находящиеся в его распоряжении, по любой сумме, подлежащей уплате Заказчиком Экспедитору в любой момент времени в связи с Услугами, предоставленными Заказчику. В этом случае Заказчик также покрывает расходы, связанные с наложением ареста на имущество, включая помимо прочего затраты на хранение.

##### **Статья 15. Иски, заявляемые в отношении Экспедитора**

1. Правом заявления иска в отношении Экспедитора обладают:

- i) Заказчик или лицо, уполномоченное им заявлять иски,
- ii) грузополучатель указанный в Контракте,
- iii) страховщик, обладающий правом суброгации.

2. Иск подается в письменном виде. К иску должны прилагаться документы, подтверждающие право на заявление иска, а также документы, подтверждающие количество и стоимость груза (оригиналы или копии их копии, заверенные в установленном порядке).

3. Стоимость Специальных прав заимствования (СПЗ) в денежных единицах [впишите наименование национальной валюты] рассчитывается в соответствии с методикой определения



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



стоимости, применяемой Международным валютным фондом. Конверсия на [впишите наименование национальной валюты] осуществляется по состоянию на дату вынесения судебного решения либо по состоянию на дату, согласованную сторонами.

#### **Статья 16. Исковая давность**

1. Срок исковой давности в целях настоящего Закона принят равным одному году.
2. В случае утраты, порчи или задержки груза, отсчет времени с точки зрения срока исковой давности начинается в день, следующий за днем доставки груза или с даты, по состоянию на которую груз должен был быть доставлен. По отношению к иным видам утраты груза, отсчет времени начинается со дня события или происшествия, которое, как полагается, послужило причиной возникновения права заявления иска в отношении Экспедитора.

#### **Глава 5. Вступление в силу**

##### **Статья 17. Вступление в силу**

1. Настоящий закон вступает в силу с.... *[вписать положение в соответствии с Гражданским Кодексом]*
2. Положения настоящего Закона действуют в отношении прав и обязанностей, возникающих после вступления его в силу.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Пояснительная записка к Типовому закону об экспедиторской деятельности

### Общие положения

Предлагаемый типовой закон об экспедиторской деятельности имеет целью по возможности сохранить соответствующие элементы формата и содержания проекта ТП по экспедиторской деятельности, точно так же как в основу Многостороннего Бакинского соглашения легла предыдущая работа, проделанная для подготовки Сарахского соглашения. По содержанию проект ТП весьма схож с Российский Федеральным законом о транспортно-экспедиционной деятельности и в нем находят отражение некоторые моменты общей унаследованной Российской системы/системы СНГ, которую многие стороны, из числа стран бывшего СССР, считают знакомой и привлекательной.

Российскому закону/проекту ТП, тем не менее, не хватало ясности в ряде областей, а также в нем содержалось значительное количество неопределенных моментов. Они также не могли соответствующим образом применяться в отношении двух возможных ролей агента и принципала, характерных для сегодняшней практики осуществления транспортно-экспедиционной деятельности. В соответствии с Российской системой экспедитор несет значительную ответственность, как если бы он выступал в качестве принципала, но при этом осуществляет деятельность в объеме, характерном для агента, в соответствии с инструкциями заказчика по всем видам деятельности и отчитывается по отдельным статьям расходов.

Предлагаемый типовой закон представляет собой попытку применения его в отношении существующей структуры транспортно-экспедиционной отрасли и сложившегося распределения ответственности в некоторых частях СНГ, а также создания структуры в большей степени совместимой с практикой, принятой в странах Западной Европы и в частности с практикой, примером которой служат Правила UNCTAD/ICC, Типовые правила FIATA и условия коносамента FBL, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов и недавняя инициатива ЕС в области смешанных перевозок. Он также следует принципам недавно предложенного проекта Соглашения о смешанных перевозках для региона TRACESA, которые могут быть приняты вместо предыдущего проекта ТП в той же области.

### Ответственность в соответствии с Типовым законом

Типовой закон разграничивает случаи, когда экспедитор выступает в качестве агента и несет обязательство обеспечить наличие непосредственных договорных отношений между Заказчиком и поставщиками услуг, и когда экспедитор выступает в качестве принципала, который по собственному усмотрению определяет то, каким образом будет исполняться контракт. Экспедитор, действующий как агент, несет ответственность исключительно с точки зрения предоставления профессиональных услуг. Экспедитор, действующий как принципал, несет ответственность за непредставление предложенного им пакета услуг, и в частности за то, что груз не был доставлен грузополучателю. Независимо от того, в каком качестве выступает экспедитор, тем не менее, существует общее основание для получения компенсации Заказчиком, в основе которого лежит полный объем компенсации за утрату или порчу груза (при заявленной стоимости) либо, в качестве альтернативы, ограниченная ответственность большей частью соответствующая Правилам UNCTAD/ICC, условиям коносамента FIATA FBL и т.д. Это должно дать экспедиторам возможность предлагать варианты ответственности своим заказчикам, а также позволит страховщикам устанавливать премии в соответствии с уровнем риска, который берет на себя страховщик. Ответственность экспедитора за ошибочные действия и несовершение действий также ограничивается суммой, подлежащей страхованию.

Гражданский кодекс Российской Федерации допускает принятие законов, ограничивающих ответственность, и некоторое преимущество этого было включено в Российский федеральный



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



закон о транспортно-экспедиторской деятельности, который лег в основу предыдущего проекта ТП. Та же ситуация наблюдается в других частях региона TRACESCA, а в тех случаях, где она обстоит иным образом, существует необходимость внесения изменений в соответствующий Гражданский кодекс до введения понятия ограниченной ответственности. Таким образом, каждому государству будет необходимо доработать модель в целях ее соответствия особым сложившимся в нем условиям, но при этом специалисты выражают надежду, что свободное обобщение законов будет возможно на основании данной модели.

### Варианты для дальнейшего обсуждения

В **Статье 7.5** возможность следовать правилу, действующему в отношении вида транспорта, используемого на момент утраты груза, для определения ответственности экспедитора сохранена такой же, как и в Российском ТП/проекте ТП и моделях FIATA. Одним из вариантов является определение *характера ответственности* в соответствии с правилами, действующими в отношении конкретного вида транспорта, в то время как *ограничение* ответственности по-прежнему устанавливается положениями типового закона. Второй вариант (если убрать квадратные скобки) предусматривает определение, как ответственности, так и ограничения ответственности в соответствии с правилами, действующими в отношении конкретного вида транспорта. Последняя система может представлять меньше трудностей в управлении с административной точки зрения и является достаточно четкой «сетевой» системой ответственности. В результате ее использования могут иметь место изменяемые ограничения ответственности вместо установленных типовым законом.

В **Статье 9.2** предлагаемое общее ограничение составляет 2 СПЗ на килограмм в соответствии с прецедентом, который можно обнаружить в Правилах UNCTAD/ICC, а также в условиях осуществления экспедиторской деятельности многих европейских стран. В его основе лежит прецедент в сфере морских перевозок с Гааго-Висбийскими правилами, а также находит отражение тот факт, что значительная часть западной международной торговли включает в себя морской компонент. В регионе TRACESCA относительная значимость наземного транспорта возможно выше и по этой причине целесообразным представляется рассматривать ограничение в 8,33 СПЗ на килограмм, в основе которого лежат ограничения Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов. Однако, страховые издержки, связанные со страхованием ответственности экспедитора будут выше при более высоком ограничении, и рекомендуется провести дополнительное исследование по данному вопросу до принятия решения.

В **Статье 9.5**, регулирующей вопросы компенсации за профессиональные ошибки и последующие убытки, представляется необходимым установить очень четкое максимальное ограничение, таким образом, чтобы страхование ответственности можно было осуществлять по реальным ставкам. В качестве верхнего предела было предложено 25 000 СПЗ, что представляет собой одну треть от ограничения, приводимого в примерах по странам Западной Европы, таким как Великобритания, и именно он может рассматриваться как наиболее подходящий при сложившихся обстоятельствах для региона TRACESCA. Тем не менее, могут возникнуть мнения, что данное ограничение является слишком высоким и его соответствие должно быть проверено каждым из государств. Если убрать квадратные скобки в 9(5)(ii) таким образом, чтобы данное положение определено включалось в типовую закон, в результате это приведет к еще большему снижению ограничения при перевозках незначительных объемов грузов (менее одного контейнера). Стороны могут придерживаться мнения, что одно общее ограничение, представляющее собой максимальную сумму, в большей степени подходит к такого рода убыткам, чем ограничение на килограмм. Еще одним вариантом является сохранение ограничения на килограмм, но это приведет фактически к очень незначительной компенсации за ошибки профессионального характера в случаях, когда речь идет лишь о незначительных объемах грузов. Необходимо подчеркнуть, что в настоящем разделе



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



типового закона рассматриваются ситуации, не включающие в себя утрату или порчу самого груза, когда ограничение, в основе которого лежит масса, как правило, считается справедливым.

В Статье 12.2 для принятия решений представлены различные варианты ограничений по времени для направления уведомления об утрате или порче груза. Правила UNCTAD/ICC предлагают 6 дней, Гамбургские правила – 15 дней, а Федеральный закон Российской Федерации/проект ТП устанавливают срок в 30 дней. Предположительно, период уведомления в 30 дней является таким продолжительным, что может способствовать мошенничеству со стороны заказчиков и по этой причине не рекомендуется Подрядчиком. 7-дневный период, предусмотренный Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов, может рассматриваться в качестве хорошего эффективного решения, а 15-дневный период, устанавливаемый Гамбургскими правилами и Правилами UNCTAD/ICC, может рассматриваться в качестве компромиссного решения. Опять же, каждому из государств необходимо принять решение о том, что для него является наиболее приоритетным.

13.2





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Приложение 2 Предложение для резолюции IGC TRASECA или проект Многостороннего соглашения о смешанных перевозках

### 1. Цели

1.1. Стороны предпринимают попытку согласовать свои законодательства в целях создания унифицированной законодательной базы с использованием определений и на основании концепций, изложенных в настоящем документе.

1.2. Для этих целей Сторонами может быть создана Рабочая группа по юридическим вопросам в соответствии с тем, как таковое указано в Пункте 7 Статьи 8 Основного Многостороннего Соглашения по смешанным перевозкам для формирования международного коридора Европа-Кавказ-Азия, которая будет руководствоваться концепциями и определениями, изложенными в настоящем документе для разработки юридического документа (далее - Документ), обладающего обязательной силой для сторон, подписавших настоящий документ.

### 2. Области применения

2.1. Документ, разработанный посредством настоящего Соглашения, представляет собой основу для дальнейшего формирования законодательной базы в области смешанных перевозок, осуществляемых между географическими точками, находящимися на территории Сторон, в случае если место приемки ли доставки Груза, как таковое указано в контракте на смешанные перевозки, находится на территории Стороны.

2.2. Договаривающиеся стороны могут принять решение применить положения Документа в полном объеме или частично в отношении перевозок, осуществляемых одним или несколькими видами транспорта с предоставлением единственного транспортного документа или без такового.

### 3. Определения

В целях настоящего Документа следующие термины имеют нижеследующие значения:

**Смешанная перевозка** означает транспортировку груза при помощи, по крайней мере, двух различных видов транспорта.

**Контракт на смешанную перевозку** означает один контракт на перевозку груза при помощи, по крайней мере, двух различных видов транспорта.

**Оператор смешанной перевозки (ОСП)** означает физическое или юридическое лицо, заключающее контракт на смешанную перевозку и принимающее на себя полную ответственность за его исполнение посредством выдачи переводного или непереводного документа смешанной перевозки.

**Перевозчик** означает лицо, фактически осуществляющее перевозку или ее часть или принявшее на себя обязательства по перевозке в полном объеме или частично, являющееся либо не являющееся оператором смешанной перевозки.

**Грузоотправитель** означает лицо, заключившее контракт на осуществление смешанной перевозки с оператором смешанной перевозки.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



**Грузополучатель** означает лицо, имеющее право получения груза от оператора смешанной перевозки.

**Документ смешанной перевозки** означает документ, удостоверяющий заключение контракта смешанной перевозки, выданный в переводной или непередаваемой форме (в форме коносамента смешанной перевозки, накладной смешанной перевозки или в любой иной приемлемой с юридической точки зрения форме) и подтверждающий принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями данного контракта.

**Доставка** означает передача груза грузополучателю либо предоставление груза в распоряжение грузополучателя в соответствии с положениями Контракта или законодательства, ли использование определенных правил торговли, действующих в отношении места доставки, либо передача груза третьему лицу, которому, в соответствии с положениями законодательства или нормативно-правовых актов действующих в месте доставки, должен быть передан груз.

**СПЗ** означает специальные права заимствования в соответствии с определением Международного валютного фонда.

**Груз** означает любое имущество, включая живых животных, а также контейнеры, паллеты и другие аналогичные предметы перевозки или упаковки, не предоставленные ОСП, и независимо от того, перевозятся ли такие предметы на палубе или в трюме.

#### 4. Документы

Правительства Сторон могут рекомендовать для использования в целях Документа форму документа смешанной перевозки.

Правительство каждой из Сторон соглашается признать форму документа смешанной перевозки, рекомендованной правительством любой другой Стороны, с тем, чтобы не препятствовать осуществлению смешанной перевозки между Сторонами.

Рабочая группа по юридическим вопросам, созданная для разработки Документа, разрабатывает и рекомендует к использованию Сторонами типовой документ смешанной перевозки, здесь и ранее именуемый документом смешанной перевозки, в соответствии с шаблоном ООН.

#### 5. Страхование

5.1 Стороны стремятся обеспечить правовую основу для того, чтобы ОСП имел возможность:

- страховать риск публичной ответственности в связи с процессом перевозки
- страховать свою ответственность в связи с грузом, находящимся в его распоряжении

5.2. Стороны, тем не менее, предоставляют ОСП возможность по собственному усмотрению осуществлять страхование ответственности или груза, находящегося в его распоряжении, в зависимости от договорных обязательств с клиентом.

#### 5. Ответственность оператора смешанных перевозок

5.1. Ответственность ОСП на основании Документа охватывает период с момента принятия груза в свое ведение до момента доставки.

5.2. Документ также предусматривает, что:

ОСП несет ответственность за действия и бездействие со стороны его сотрудников или агентов, в случае если такой сотрудник или агент действуют в рамках должностных обязанностей



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



ОСП несет ответственность за любых других лиц, чьи услуги он воспользовался в целях выполнения контракта, как если бы данные случаи действия или бездействия имели место с его стороны.

5.3. В соответствии с Положениями Документа ОСП могут может принимать на себя обязательства по осуществлению или обеспечению проведения деятельности, необходимой для доставки груза.

5.4. Документ предусматривает передачу груза грузополучателю следующими способами:

- (а) если документ смешанной перевозки выдан как оборотный и составлен в виде документа «на предъявителя», то груз выдается лицу, предъявившему оригинал документа смешанной перевозки, либо
- (б) если документ смешанной перевозки выдан как оборотный и составлен в виде ордерного документа, груз выдается лицу, предъявившему документ смешанной перевозки с надлежащей передаточной надписью, либо
- (в) если документ смешанной перевозки выдан как оборотный и составлен в виде именного документа, то уполномоченному лицу, по предъявлению им документов, удостоверяющих его личность и оригинала такого документа; если же оригинал уже был передан по запросу либо по бланковому индоссаменту, то применяются положения пункта (б); либо
- (г) если документ выдан как необоротный, то лицу, указанному в документе в качестве грузополучателя, по предъявлении им документов, удостоверяющих его личность, либо
- (е) если документ смешанной перевозки не был выдан, то лицу, указанному грузоотправителем, либо лицом, к которому перешли права грузоотправителя или грузополучателя в соответствии с контрактом на смешанную перевозку давать такого рода указания.

## 6. Ограничение ответственности оператора смешанных перевозок

Документ предусматривает, что:

6.1. ОСП несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или порчи груза, а также задержку доставки, за исключением случаев, когда им будет доказано, что утрата, порча или задержка доставки груза произошли не по его вине или халатности с его стороны, и действия его сотрудников, агентов или субподрядчиков не явились причиной или не способствовали данной утрате, порче или задержке.

6.2. Задержка в доставке имеет место, если груз не был доставлен в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения – в пределах срока, которого было бы разумно требовать от исполнительного оператора смешанной перевозки с учетом конкретных обстоятельств.

6.3. Если груз не был доставлен в течение 90 календарных дней по истечении срока доставки, то лицо, обладающее правом заявить претензию, при отсутствии фактов, свидетельствующих об обратном, может считать груз утраченным.

## 7. Ограничение ответственности оператора смешанных перевозок

Документ предусматривает, что:

7.1. Если характер и стоимость груза заявляются грузоотправителем до его приемки ОПС и включаются с согласия ОПС в документ смешанной перевозки, ОПС несет полную ответственность за утрату груза и ответственность за порчу груза в объеме, равном стоимости испорченного груза, либо, в случаях, когда характер порчи груза таков, что никакая часть груза не



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



может быть восстановлена, утрата компенсируется ОПС в полном объеме. Стоимостью груза принимается его стоимость по счету-фактуре.

7.2. Во всех остальных случаях, когда характер и стоимость груза не заявлены грузоотправителем, ответственность ОСП за утрату, повреждение груза, ограничивается суммой, не превышающей 8,33 СПЗ за кг веса брутто утраченного или испорченного груза.

7.3. Объем ответственности за убытки вследствие задержки доставки груза, а также за косвенные убытки и ущерб, за исключением случаев утраты или порчи груза, ограничивается 5 процентами от суммы, оговоренной в договоре на перевозку, за каждые сутки задержки. В любом случае ответственность оператора смешанной перевозки за задержку доставки груза не может превышать общей суммы транспортных расходов в соответствии с контрактом на смешанную перевозку.

7.4. ОСП не обладает правом на преимущество ограничения ответственности в случае если будет доказано, что утрата, порча или задержка доставки произошла в результате действия или бездействия со стороны ОСП и при этом такая утрата груза, порча или задержка носила умышленный характер, либо имела место грубая неосторожность или понимание того, что такая утрата, порча или задержка могут произойти.

## **8. Право удержания**

ОСП обладает правом удержания груза и документов, находящихся в его распоряжении, в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке, если иное не оговорено в Контракте.

## **9. Ответственность грузоотправителя**

Документ предусматривает, что:

9.1. По общему правилу считается, что грузоотправитель гарантирует ОСП предоставление всех сведений о грузе и, в частности по возможности, об опасном характере груза.

9.2. Грузоотправитель возмещает ОСП убытки, возникающие в результате указания недостоверных или неполных данных, указанных выше.

9.3. Грузоотправитель несет ответственность даже в том случае, если документ смешанной перевозки был передан им другому лицу.

9.4. Право ОСП на получение от грузоотправителя гарантии компенсации ущерба и освобождения от ответственности, никоим образом не ограничивает ответственность ОМП перед любым иным лицом, отличным от грузоотправителя.

## **10. Срок исковой давности**

10.1 Срок исковой давности для всех целей настоящего Документа равен одному году.

10.2 Срок исковой давности исчисляется со дня, следующего за днем доставки груза, либо днем, когда груз должен был быть доставлен.

## **11. Объем действия Документа**





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Положения национального законодательства и Контракта действует в части отношений, не урегулированных положениями международных соглашений и конвенций или Документа.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## **Объяснительная записка в отношении предлагаемого договора по смешанным перевозкам**

### **Исходные данные**

После всесторонних обсуждений с участвующими сторонами (включая семинары, которые были проведены в Стамбуле в ноябре 2006 года) Подрядчик пришел к заключению, что немногие экспедиторские компании в регионе в настоящий момент желают или способны предложить комплексные услуги в качестве принципала в Западной Европе. В частности, консолидатор FIATA FBL используется очень редко, хотя, по всей видимости, правовые факторы, препятствующие его использованию, отсутствуют. Однако специалисты сходятся в том, что такие услуги появятся в будущем, и в целях содействия данному процессу необходимо создать правовую норму, как для обычной транспортно-экспедиторской деятельности, так и для смешанных перевозок.

В предыдущих отчетах Подрядчиком указывалось, что проект Технического приложения по смешанным перевозкам представляет собой сложную смесь старых советских норм и элементов международной системы, а это в свою очередь может представлять трудности с точки зрения практической реализации. В этом, по всей видимости, едины Стороны, которые признают, что более простое рамочное соглашение может обеспечить большую гибкость как для непосредственной реализации сегодня, так и в будущем. Хотя это и не является обязательной частью его технического задания, Консультант, таким образом, совместно со сторонами подготовил подробную базу для такого соглашения в качестве конструктивного ответа на вопросы, поставленные в ходе предшествующих дискуссий.

### **Реализация**

Становится все труднее достичь согласия для включения новых Технических приложений в Многостороннее соглашение, и эта проблема, вероятно, станет еще более актуальной по мере того, как новые члены, такие как Иран, Афганистан и Пакистан присоединятся к Многостороннему соглашению. Странам-участницам также следует избегать переполнения структуры Многостороннего соглашения слишком большим количеством приложений в тех случаях, когда альтернативные решения могут быть настолько же или более эффективными.

Предлагаемое рамочное соглашение по смешанным перевозкам должно обеспечить сторонам по Многостороннему соглашению гибкость с точки зрения стратегии реализации. Оно может позволить тем странам, желающим ускорить процесс, принять свои положения без необходимости получения согласия по всей TRACECA (программа Европейского Союза по организации транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия) или оформления формальностей, обязательных в соответствии с Многосторонним соглашением. Государства могут включить положения в двухсторонние соглашения, или три-четыре пилотных государства могут принять решение о включении их в простое многостороннее соглашение. Нельзя забывать, что соглашение, подписанное в Сарахсе в 1996 году, было таким быстро введенным в действие документом. Оно обеспечило базу, из которой в последствии возникло Многостороннее соглашение. Таким образом, существует возможность предусмотреть включение такого соглашения в структуру Многостороннего соглашения позднее, после того, как пилотные государства проверят его на практике. На международном уровне законодательство о смешанных перевозках быстро изменяется, при этом ЕС в настоящее время осуществляет подготовку возможной региональной инициативы, тогда как UNCITRAL (Комиссия ООН по праву международной торговли) все еще работает над проектом международной конвенции в этой сфере. Для региона TRACECA представляется целесообразным подождать результата этих разработок перед включением положений о смешанных перевозках в Многостороннее соглашение. Предлагаемое рамочное соглашение можно использовать в качестве промежуточного документа при сложившихся обстоятельствах.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Если такое желание возникнет то, IGC TRACECA (Межправительственная комиссия программы TRACECA) может создать рабочую группу по юридическим вопросам для доработки и реализации соглашения. В качестве альтернативы, государства, стремящиеся к ускорению процесса, могут создать неофициальную рабочую группу. Подрядчик рекомендует по возможности сохранять несложный характер проекта, а Сторонам следует избегать перегрузки его дополнительными подробностями, что является главным недостатком существующих проектов ТП.

Законодательная основа предназначена для использования на международном уровне. Однако страны-участницы могут использовать элементы законодательной основы в качестве принципов регулирования ответственности при осуществлении внутренних смешанных перевозок.

### **Определения**

Определения, использованные в рамочном соглашении, взяты из Правил UNCTAD/ICC (Комиссии ООН по торговле и развитию / Международной торговой палаты), измененных при необходимости в целях соответствия ситуации в регионе.

### **Основание ответственности**

Предлагаемое рамочное соглашение предоставляет основание ответственности для ОСП в пункте 5, на основании которого ОСП несет ответственность в качестве принципала за доставку «от двери до двери». Это соответствует положениям политики, изложенным в пункте 5.6 документа IGC, посвященном стратегии развития TRACECA на период до 2015 года, а также с принципами Конвенции о смешанных перевозках 1980 года. К тому же, это соответствует Правилам UNCTAD/ICC, которые легли в основу коносамента FIATA FBL, а также проекту законодательной базы для Директивы или Положения ЕС об ответственности в сфере смешанных перевозок.

### **Ограничение ответственности**

Пункт 7 рамочного соглашения признает существующую в регионе практику полной ответственности, основанную на стоимости утраченного или испорченного груза. Тем не менее, предусматривается, что такая ответственность наступает только в случаях, когда ОСП выразил согласие внести стоимость в документ о смешанных перевозках, а заказчик согласится выплатить надбавку к обычной ставке. Во всех остальных случаях соглашение соответствует инициативе ЕС в области смешанных перевозок, предлагая общий режим ограниченной ответственности, но с нижним ограничением в 8,33 СПЗ на килограмм (ограничение в соответствии с положениями CMR, Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов), который считается подходящим для региона. Любая рабочая группа, созданная для реализации соглашения, возможно, пожелает проверить соответствие этого ограничения и его потенциальные страховые возможности.

В целях упрощения в основе расчета стоимости груза лежит фактурной стоимостью, поскольку счет-фактура продажи, как правило, имеется в наличии. Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить, стоит ли использовать рыночную стоимость в пункте отправления или назначения, стоимость замещения или иную меру стоимости, как это происходит в случае с некоторыми другими документами.

### **Документация**

Пункт 6 рамочного соглашения не предусматривает обязательного использования единого транспортного документа, но при этом предполагает обязательное взаимное признание таких документов государствами, где они не являются общими. Тем не менее, специалисты выражают надежду, что любая созданная рабочая группа предпримет попытку согласовать единый



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



транспортный документ, который можно будет использовать вместе с соглашением. Такой документ, соответствующий рекомендациям, представленным в ходе ряда предыдущих проектов TRASECA, начиная с 1996 года, должен быть принят в физическом формате, разработанным ООН (Ключ ООН схемы расположения информации), чтобы соответствовать общепризнанному программному обеспечению для электронного оформления документов, как печатных бумажных документов, так и электронных виртуальных документов.

### **Право удержания**

Простое право включено в положения пункта 8, поскольку в соответствии с национальным законодательством право удержания не предусмотрено. Любая созданная рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос предоставления ОСП права удержания в большем объеме, например, аналогичного тому, что предусмотрено условиями коносамента FIATA FBL.

### **Ответственность грузоотправителя**

Согласно пожеланиям Сторон, высказанным в ходе обсуждения и в предыдущем проекте соглашения, на отправитель груза принимает на себя достаточно строгие обязательства в отношении предоставляемой им информации.

### **Сроки исковой давности**

Не включены, поскольку считается, что национальные Гражданские кодексы в достаточной степени охватывают вопросы подачи уведомлений перевозчику об утрате или порче груза. Однако если какая-либо рабочая группа пожелает включить международное положение, то Консультант рекомендует использовать положение Пункта 9 Правил UNCTAD/ICC.

### **Срок заявления претензий**

Сроком заявления претензий является один год, что соответствует большинству национальных и международных законодательных актов. Следует отметить, что это менее удобно для ОСП, чем срок в 9 месяцев, предусмотренный Правилами UNCTAD/ICC и являющимся сроком, используемым большинством западно-европейских ОСП. Однако даже в Западной Европе ограничение 9 месяцев не всегда действует, создается ощущение, что ограничение в один год в большей степени соответствует условиям, сложившимся в регионе. Рабочая группа может провести анализ данного положения.

### **Заключение**

Законодательная основа была разработана с тем, чтобы создать возможность досрочной реализации положений, в значительной степени соответствующих существующей практике как в регионе, так и в соседних областях. Она представляет собой компромисс. Так как условия остаются настолько простыми, насколько это возможно, можно значительно облегчить процесс усовершенствования в будущем в сравнении с более сложным соглашением, содержащим большое количество перекрестных ссылок и деталей.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## **Приложение 3 Подробный анализ проекта Технического приложения по транспортно-экспедиторской деятельности**

### **Общие положения**

В рамках предыдущих сессий IGC были подготовлены версии возможного проекта Технических условий по транспортно-экспедиторской деятельности. Анализ текущего на тот момент проекта проводился на раннем этапе реализации проекта, в нижеследующих разделах приводятся данные, полученные Консультантом в рамках того этапа проекта:

"В настоящее время английская версия документа является неудовлетворительной, однако часть недостатков, возможно, связаны с проблемами в переводе. Английская и русская версии Многостороннего соглашения являются одинаково аутентичными. Таким образом, важно, чтобы английская версия была понятной, чего в случае с последней опубликованной версией не наблюдается.

Определения представляются сложными для понимания, чего можно избежать если их заменить более распространенными международными примерами (по которым есть и английские, и русские версии), значение которых яснее.

Многие из положений настоящего проекта могут регулироваться положениями контракта. Общая рекомендация Консультанта состоит в том, чтобы ТП должно применяться для обеспечения единой системы только в тех случаях, когда национальные законодательства не предусматривают менее строгие условия договора. Консультантом предпринимается попытка определить, какие из оставшихся сфер деятельности должны учитываться при составлении ТП. К таковым вероятнее всего будут относиться:

- основание ответственности экспедитора
- ограничения финансовой ответственности
- сроки исковой давности и сроки давности/заявления претензий

Консультант полагает, что могут существовать разработка единых договорных условий в регионе в качестве «типовых правил» может дать реальные преимущества, одновременно с этим сузив содержание Технического приложения до вопросов, в ходе решения которых необходимо отменить положения национальных законодательств посредством международного законодательства в целях совершенствования функционирования транспортно-экспедиторской деятельности в регионе.

Основание и ограничение ответственности экспедитора и клиента, в том виде, в котором они изложены в проекте, представляются непонятными почти во всех отношениях и должны быть срочно пересмотрены.

В проекте отсутствует даже намек на разграничение функции экспедитора как агента или принципала. Существуют сильные аргументы в пользу того, что в отношении этих двух функций должны применяться различные положения. В большей части проекта принято, что экспедитор выступает в качестве принципала или перевозчика. Рекомендация Консультанта состоит в проведении дальнейшего обсуждения данного вопроса до момента окончательного оформления проекта.

### **Текстовый анализ проекта ТП по транспортно-экспедиторской деятельности**

#### *Статья 1: Общие положения*





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Пункт 1.1 Это противоречит определению данных услуг, приведенных в Статье 2. Сфера применения ТП также определяется настолько размыто, что она может противоречить другим ТП по автомобильным и железнодорожным перевозкам и т.д. Поскольку первая часть ТП не привносит ничего конкретного в ТП, было бы лучше полностью удалить ее или разработать заново таким образом, чтобы она четко охватывала целевую сферу применения ТП.

Вторая часть Пункта 1.1 не предусматривает учет условий контрактов, а только особых законов при их наличии. По всей видимости, это не является целью. В случае сохранения данной части в тексте документа, потребуется изменение ее текста в целях обеспечения ясности. В качестве альтернативного варианта, ее можно исключить без каких-либо серьезных последствий.

Пункт 1.2 Целесообразным по всей вероятности представляется исключение почтового сообщения. Возможно, также возникнет необходимость исключения потребительских сделок, поскольку, как видно из проекта, в некоторых странах могут существовать специальные законодательные акты, регулирующие данные вопросы.

#### *Статья 2: Определения*

Из приведенных определений только 6 из 14 фактически используются в основном тексте и одно из них (агент по транспортно-экспедиторской деятельности) в ходе использования сразу же сокращается до «агент». Более того, некоторые из определений повторяются и/или противоречат друг другу. Консультанту не понятно, почему были включены неиспользуемые определения. Если их предполагаемая полезность связана с возможным их применением в будущем в рамках другого документа, было бы лучше включить данные в определение в такой документ. В данном случае неиспользуемые определения приводят к возникновению путаницы. На данном этапе комментарии по неиспользуемым определениям больше не даются.

«Транспортно-экспедиторская деятельность». Определение данного термина не является ни ясным, ни полезным, но при этом оно используется по всему тексту. Ссылка на «транспортно-экспедиторские услуги» по тексту была бы более ясной и понятной.

«Транспортно-экспедиторские услуги». Определение большей частью хорошее, но в основе ссылки на «получение платежей или сбор документов в области обеспечения» вероятно, лежат Типовые правила FIATA, и в них это звучит как «сбор и получение платежей или документов». На данный момент это представляется бессмысленным. Для большей ясности в рамках определения данные услуги должны относиться к определению «агента по транспортно-экспедиторской деятельности», приводимому ниже посредством отсылки на «услуги... предоставляемые агентом по транспортно-экспедиторской деятельности». В противном случае под данное определение, в его теперешней редакции, может попадать любая категория перевозчиков или владельцев складов.

«Агент по транспортно-экспедиторской деятельности». Небольшое внимание необходимо уделить качеству перевода на английский, в остальном определение хорошее.

«Клиент». Для данного определения характерны проблемы с английским переводом, сложно понять, что читателю дает ссылка на «агентов по транспортной деятельности», термин, не встречающийся нигде больше в проекте ТП. Другие международные примеры содержат более четкое и более универсальное определение «клиента» или «заказчика», необходимо рассмотреть возможность их использования.

«Грузополучатель». Проблемы с английским языком. Кроме того, определение должно содержать указание скорее на право на получение груза, чем просто на физическое получение груза. Хорошее определение приводится в коносаменте FIATA FBL.

«Транспортный груз». Как правило, используется термин «груз», а не «транспортный груз». В тексте упоминаются и «груз», и «транспортный груз», но только для термина «транспортный груз» приводится определение. Непонятно, почему используются два термина, но только для одного



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



приводится определение. Это приводит к возникновению путаницы. Хотя, по всей видимости, только лишь то, что он находится в собственности грузоотправителя, делает груз «транспортным». Грузоотправитель, в соответствии с приводимым определением, не всегда выступает в качестве собственника груза и, в соответствии с имеющимся определением, данный вид груза исключается. В целях большей ясности необходима доработка.

### *Статья 3: Правила транспортно-экспедиторской деятельности*

Считается, что данные правила еще не разработаны. Хорошей практикой разработки законопроектов является включение технических подробностей в законодательные акты низшего уровня, и это то, что рекомендуется в данном случае. Тем не менее, Консультант также придерживается мнения, что необходимо избегать чрезмерного регулирования отрасли и предлагаемые Правила могут оказаться слишком ограничивающими. Важно, чтобы они отрицательным образом не сказывались на коммерческой гибкости и новых операционных инициативах. Также может оказаться сложно прийти к соглашению в отношении используемых процедур, в случае если TRACECA IGC будет настаивать на включение слишком большого количества деталей в Правила. Многие вопросы могут оговариваться в рамках контракта или регулироваться положениями существующего законодательства по осуществлению торгово-коммерческой деятельности.

Некоторые могут также выразить несогласие, заявив, что до момента публикации Правил, ТП не является действительным в полном объеме. Консультанту необходима дополнительная информация о том, что предполагается включить в Правила, каким образом они вступят в силу и когда.

### *Пункт или статья 4*

Непонятно, почему разделы со «Статей» переходят в «Пункты» между Статьей 3 и Пунктом 4. Это должно быть приведено к единому стандарту в случае с другими Техническими Приложениями, в которых используются Статьи.

Статья 4.1. Проблемы с английским языком. Также не ясно, каким образом конфликт интересов агента и клиента может быть разрешен. Текущий текст документа этого не поясняет. Необходима доработка.

Статья 4.2 Перевод на английский язык выражения "Последовательное транспортное средство" (consequence transport means) непонятен. Цель данного пункта неясна. В случае если условие контракта имеет преимущественную силу над положениями законодательства, как это по видимости задумано здесь, не имеет смысла разрабатывать закон, поскольку данный вопрос может быть оговорен в контракте. Тем не менее, правильным решением может оказаться ограничение права экспедитора выбирать или изменять вид транспорта и т.д. случаями, когда это делается в интересах клиента. По всей видимости, в данном случае необходимо дальнейшее обсуждение, поскольку права экспедитора могут противоречить правами клиента, изложенным ниже в Статье 4.6.

Статья 4.3 Не ясно, что имеется ввиду под «в соответствии с условиями настоящего контракта» в настоящем пункте. Если это означает, что право удержание также должно предусматриваться в контракте, возникает вопрос, почему оно рассматривается в данном ТП. Также, по всей видимости, право удержания относится только к затратам, а не начислениям, указанным в счетах-фактурах экспедитором, что удивительно. Эти положения могут противоречить национальным законам о праве удержания, а также положениям контракта, и при этом не давать никаких практических преимуществ экспедитору.

Клиент не может нести ответственность за порчу груза в такой ситуации. Будучи переведенной на английский язык, данная концепция бессмысленна. Тем не менее, экспедитор может «не нести ответственность», хотя разумное основание, почему экспедитор не может продолжать нести



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



ответственность за груз, в отношении которого им осуществляется право удержания, отсутствует. Необходимо дополнительно обсудить содержание всего пункта.

Статья 4.4. Данное право является слишком обширным и слишком размытым, а положения пункта, если не будут доработаны, могут в действительности приводить к возникновению проблем.

Статья 4.5. вместо «надежность» должно быть «точность».

Статья 4.6. Не ясно, каким образом абсолютное право клиента на выбор маршрута связано с положениями Статьи 4.2, которым по всей видимости оно противоречит. С другой стороны, право на получение информации, по видимости, зависит от контракта, соответственно возникает вопрос, почему это указывается в ТП, а попросту не предусматривается контрактом. Аналогично, не имеет смысла предоставлять право давать указания в соответствии с контрактом, поскольку права затем определяются на основании контракта, а не ТП.

#### *Статья 5. Обязанности экспедитора*

5.1 В настоящем пункте указывается только очевидное, поэтому он представляется необязательным. Что еще хуже, он создает возможность возникновения противоречий, так как контракт может противоречить ТП, хотя в данном случае представляется, что ТП требует от экспедитора исполнения условий контракта.

5.2. Опять же, не понятна польза данного пункта, так как он создает потенциальные противоречия между контрактом и ТП. Кроме того, предмет данного пункта частично повторяет Статью 4.2. Настоящий пункт дополнительно указывает на то, что определение термина «клиент» может оказаться слишком ограничивающим, чтобы охватить всех людей, которых следует уведомить.

5.3. Здесь предполагается возможность возникновения противоречий между законодательством о защите прав потребителя и условиями ТП или условиями контракта. Необходимо более тщательно рассмотреть данную ситуацию, и, возможно, лучше будет полностью исключить потребительские контракты и разработать отдельный порядок действий для данной ситуации на основании законодательства о защите прав потребителя. В настоящий момент данный пункт просто приводит к возможной путанице в вопросе о том, устанавливаются ли права потребителя условиями ТП или каким-либо законом. Любые противоречия, которые могут возникнуть между двумя такими источниками права, здесь не разрешаются.

5.4. Невозможно четко разобрать какой-либо смысл данного пункта, однако, возможно, он предусмотрен для регулирования вопросов, связанных с выдачей квитанций экспедитором при получении груза.

5.5. Этот пункт в тексте на английском языке не имеет никакого смысла. Возможно, его смысл в том, что экспедитор не обязан оформлять страховку для клиента, если это не оговорено в контракте.

#### *Статья 6. Обязанности клиента*

6.1. Обязательства выглядят довольно обширными. В частности, Консультант считает, что информация по «условиям перевозки», скорее, является предметом профессиональных знаний экспедитора, а не клиента.

6.2. Данный пункт относится к контракту, и такие вопросы, скорее, лучше оговаривать в контракте.

#### *Статья 7. Общие основания ответственности*

7.1. Данный пункт не добавляет в текст ничего существенного.

7.2. Текст пункта абсолютно не понятен, и, скорее всего, он не будет действовать в его нынешнем виде для определения обязанностей клиента, особенно при отсылочном его использовании в пункте 7.4.

7.3. Не предусмотрены определения терминов «экспедиторское обслуживание» и «экспедиторские услуги». Необходимо использовать термин «транспортно-экспедиторские услуги».



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Применение ТП предусматривается только к международным перевозкам грузов? Если да, это должно быть указано в соответствующем пункте, регулирующем область применения ТП в Статье 1.

Действительно ли предусматривается, что ограничение в 666,67 СПЗ должно применяться в качестве верхнего предела по любому количеству перевозимого груза, что предполагается в выражении «любая отдельная перевозка»? Это ограничение было бы слишком низким, в случае если, скажем, клиенту отправлялся бы полный состав с грузом в 2 000 тонн.

Абсолютно не понятно, что подразумевается при отсылке к «пункту 2 Статьи 9». Весь этот пункт необходимо полностью пересмотреть, в частности, в нем очевидно наличие противоречий с пунктами 8.1 и 8.2. Не понятно, что происходит с задержкой и косвенным ущербом.

7.4. Это еще одно положение, которое необходимо полностью переписать. Также оно подходит только под статью 7, но не 8.

7.5. Это положение опасно, так как оставляет возможность большого количества толкований, в результате чего и у клиента и у экспедитора потенциально появляется вероятность понести большие убытки без всяких ограничений, так как в нем нет никакого указания на использование положений пункта 7.3.

#### *Статья 8. Основания и степень ответственности агента*

Абсолютно не понятно, как эта Статья будет связана со Статьей 7. Они серьезно отличаются по своему действию, но при этом, в основном, регулируют один и тот же вопрос. Это неприемлемо.

8.1. Не понятно значение термина «уполномоченное лицо» в данном контексте. Термин «истинная стоимость» понимается как «стоимость» груза. Сбивает с толку использование термина «размер стоимости» при введении подпунктов a-d. Подпункты a-d, похоже, относятся к оценке стоимости груза в определенном месте и в определенный момент времени, и, скорее всего, являются плохо переведенными положениями других международных правовых документов. К сожалению, в представленном виде, они не имеют смысла, хотя предусмотренные в них положения предполагают, что клиент не может получить компенсацию больше, чем стоимость его груза. Не всегда легко рассчитать стоимость груза, при этом облегчить расчет может применение некоторых стандартных правил.

8.2. Не дается определение термину «транспортно-экспедиторское обслуживание», но так как определение термина «транспортно-экспедиторские услуги» *имеется*, возникает некоторая путаница в отношении действия данного положения. Как уже говорилось выше, если данное положение предусматривает применение ограничения по ТП в пределах его применения только к международным перевозкам, это должно быть четко указано. Может быть довольно сложно определить область применения ТП, так как экспедиторы иногда ограничивают объем своих услуг в пределах деятельности на местах, хотя перевозимый груз впоследствии идет за границу. Необходимо более тщательно рассмотреть данный вопрос, особенно в связи с тем, что здесь имеются некоторые серьезные расхождения с пунктом 7.3, который применяется только к перевозке грузов, тогда как область действия пункта 8.2 шире.

Не понятно, почему в 8.2 и в 7.3 используются разные ограничения, а также почему стороны не могут по желанию согласиться о более высоком объеме компенсации в контракте.

Концепция с более высоким объемом компенсации, которую можно получить в том случае если сам агент получит большую сумму от перевозчика, является выгодной для клиентов с учетом низкого предела ограничения ответственности экспедитора, но при этом клиенты могут столкнуться со сложностями в доказывании того факта, что экспедитор получил большую сумму. «Третье лицо» или субподрядчик должен нести ответственность перед агентом, а не за агента, как указано в текущем варианте текста.

8.3. Это положение похоже на слегка искаженный вариант положения по КДПГ (Конвенция о договоре перевозки грузов).

8.4. Данное положение предусматривает возможность полной компенсации упущенной прибыли. Условие в пункте 8.5. представляется не совсем понятным с точки зрения того, предусматривает



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



ли оно какую-либо защиту, в частности, так как в нем снова используется термин «международное транспортно-экспедиторское обслуживание», для которого не предусмотрено определение.

8.6. В этом пункте излагаются иные способы расчета «стоимости», отличные от того, что представлен в пункте 8.2, при этом не понятно, какова взаимосвязь между двумя этими пунктами.

8.7. Данное положение в некоторой степени основано на КДПГ, однако изменения делают его менее точным. Также необходимо внести исправления в английский текст.

#### *Статья 9. Уведомление об утере, непоставка или порче груза*

9.1. Определение термина «грузополучатель» дается в ТП, а не в контракте, поэтому применение данного термина может потенциально ввести в заблуждение. В остальном условии нужно лишь немного подправить.

9.2. Срок направления уведомления очень длинный (чаще используется 3-7 дней), при этом четко не определены последствия ненаправления уведомления. Длинный срок направления такого уведомления может нанести ущерб праву экспедитора на обращение с регрессным требованием к перевозчикам, при работе с которыми установлены более короткие сроки.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



#### *Статья 10. Дата оформление контракта*

10.1. В настоящий момент смысл данного пункта на английском языке не понятен, однако имеется мнение, что он относится к вопросам отсроченных требований. Представляется, что данный пункт аннулируется положениями любого контракта, в связи с чем не понятно, зачем он включен в ТП.

10.2. В данном пункте на английском языке также имеются серьезные ошибки. Он выглядит как повторение положений при отсутствии ясности. Также не понятно, предусматривается ли ограничение ответственности экспедитора или нет. Как представляется, ответственность не ограничена.

#### *Статья 11. Снования и ограничение ответственности клиента перед агентом*

11.1. В целом, данный пункт является удовлетворительным, если подправить английский язык, хотя все же не предусмотрены ограничения по ответственности клиента. Во втором предложении говорится совсем о другом вопросе, поэтому для большей ясности его можно вынести в отдельный пункт.

11.2. Этот пункт также в целом является удовлетворительным при условии улучшения английского языка. Использование этих полномочий, скорее всего, уничтожит любые коммерческие отношения между клиентом и экспедитором, но при этом может считаться благоприятным условием в случае проведения судебного разбирательства с целью взыскания долга с бывшего клиента. Однако национальные законодательства могут регулировать такие вопросы самостоятельно.

#### *Статья 12. Соглашение об изменении ограничения ответственности агента*

12.1. Это полезное положение, которое необходимо только подправить. Однако следует помнить, что оно будет противоречить КДПГ, по которой не разрешается вводить более высокие ограничения. При этом оно будет без всяких противоречий работать с конвенциями по морским перевозкам.

12.2. Это также полезное положение, которое необходимо только подправить.

#### *Статья 13. Жалобы и претензии к агенту*

13.1. В Статье 9 уже предусмотрено требование по направлению уведомления, поэтому не понятно, какое может быть преимущество также и в обязательной подаче жалобы до направления претензии. Объединение жалобы и претензии в одном действии снизило бы бюрократические расходы.

13.2. В список лиц, потенциально имеющих право заявлять претензию, обычно включается грузоотправитель.

13.3. Юридический порядок заявления претензий лучше взять из национального законодательства.

13.4. С точки зрения экспедитора период в шесть месяцев является слишком длинным, так как в этом случае сложнее будет собрать доказательства для защиты по претензии по истечении такого длительного срока.

13.5. Формулировка нечеткая, особенно в отношении использования термина «дата приема», которая, возможно, означает «дата получения».

13.6. Удовлетворительное положение, которое нужно усовершенствовать с точки зрения правильности английского языка.

#### *Статья 14. Срок исковой давности*

Срок исковой давности в 1 год означает, что против экспедитора потенциально будут начаты процессуальные действия в суде слишком поздно для того, чтобы начинать соответствующие действия против перевозчиков, действовавших на условиях субподряда, для которых в



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



большинстве случаев срок исковой давности в 1 год является благоприятным. Большинство международных транспортных экспедиторов в своих контрактах стараются устанавливать срок исковой давности в 9 месяцев, и это же предусмотрено по правилам UNCTAD/ICC (Правила Конференции ООН по торговле и развитию/Международной торговой палаты) для документов по смешанным перевозкам. Однако срок в 9 девять месяцев не всегда принимался в судах. Похоже, что не помешает обсудить данный вопрос дополнительно.

После обсуждения со сторонами в ходе реализации мероприятий проект концепции ТП был видоизменен в возможное предложение по типовому закону.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Приложение 4 Подробный анализ проекта Технического приложения по Смешанным перевозкам

### Обзор

На предыдущих сессиях МГВТ (Межведомственная группа по встречной торговле) разработаны варианты возможного проекта Технического приложения по Смешанным перевозкам. Анализ текущего на тот момент проекта документа выполнялся на раннем этапе реализации проекта. В разделах ниже представлена подробная информация по сведениям, добытым Консультантом о том этапе проекта:

«В некоторых местах этот документ читается лучше, чем проект ТП по транспортно-экспедиторской деятельности, так как кое-где в нем имеются цитаты, взятые прямо из текста на английском языке Конвенции о смешанных перевозках 1980г. Именно эти абзацы можно четко понять. Однако при этом сам документ является, как минимум, таким же неудовлетворительным, как и другой проект ТП по экспедированию, так как просматривается непонимание механизма (сетевой ответственности или единых оснований для ответственности), при помощи которого такой инструмент может начать работать на практике.

В проекте ТП предприняты попытки использовать две разные системы смешанных перевозок в рамках одного свода правил, что выглядит слишком претенциозно.

Во-первых, похоже, что в нем сохранены многие особенности того, что в СССР называлось «Прямое смешанное сообщение». Это был специальный режим смешанных перевозок в СССР с тщательно проработанными операционными правилами. О любых предполагаемых перемещениях грузов задолго до этого требовалось направить предварительное уведомление, при этом вся система была подстроена под командно-административную экономику, которая, по крайней мере теоретически, больше не существует. Также существовали определенные практические графики наиболее позднего срока доставки грузов по внутренним водным путям с закрытием их на зимний период при покрытии льдом. Консультант предположил, что некоторые из положений проекта ТП, возможно, были взяты из старого законодательства СССР, при этом имеет место неудовлетворительный перевод на английский язык.

Во-вторых, здесь есть большое количество положений, взятых напрямую из Конвенции о смешанных перевозках 1980г. Они сами по себе являются бесспорными, но при этом гармонично не вписываются в структуру и потенциально противоречат системе СССР.

Эти сложности по проекту документа могут быть исправлены только после обсуждения их сторонами и принятия соглашения между ними по вопросу о том, какую систему смешанных перевозок они хотят принять в регионе. В настоящий момент документ выглядит как неприменимое сочетание двух разных и несовместимых систем.

Также не понятно, предусматривается ли применение документа только к международным транзитным перевозкам по региону или ко всем международным транзитным перевозкам, а также включает ли он внутренние транзитные перевозки по странам. Похоже, он действительно включает такие внутренние транзитные перевозки.

Предлагаемая система постоянно обращается к национальному законодательству отдельных государств. Похоже на то, что во многих местах законодательство имеет преимущественную силу над ТП, и, если это так, Консультанту не понятно, зачем нужно ТП. При таких обстоятельствах ТП может и не привести к гармонизации, а лишь к дополнительному усложнению правовой системы.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Проведение дальнейших работ по исследованию данного проекта не представляется целесообразным до тех пор, пока стороны не согласуют более точные цели.

Необходимо исследовать вопрос о том, действует ли в настоящий момент на практике и теоретически, и с юридической точки зрения Советская система «Прямого смешанного сообщения» в регионе, и соответствует ли она нынешним требованиям. Если это так, сторонам, возможно, следует сохранить ее на данный момент в качестве отдельного режима по собственному ТП или по двусторонним соглашениям. Система не известна за пределами бывшего СССР и страны TRACECA (Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия), такие как Турция, Болгария и Румыния, не примут ее. Также не сможет она использоваться и в ЕС. Следовательно, более подходящим вариантом, возможно, станет сохранение такой системы в рамках двустороннего сотрудничества между государствами, для которых она все еще удобна, пока не проведена либерализация их рынка транспортных перевозок, и Россией, если она все еще продолжает использовать такую систему. Тогда можно разработать отдельное ТП для работы в области смешанных перевозок по западному образцу, совместимое с мировыми стандартами.

Текстовый анализ проекта ТП по смешанным перевозкам

#### *Статья 1. Общие положения*

Не указывается предполагаемая географическая область применения ТП. Документ регулирует отношения между «транспортными субъектами» (определение данного термина не предусмотрено) и различными другими субъектами в цепи смешанных перевозок. Возможно, ТП должно сохранить ту же географическую область применения, что и Базовое многостороннее соглашение, которое применяется к «международным перевозкам», в соответствии с определением данного термина в многостороннем соглашении.

Второе предложение взято из текста Конвенции о смешанных перевозках 1980г. Если стороны примут решение сохранить систему «Прямого смешанного сообщения», это предложение можно продолжить с целью исключения того вида операций, которые взяты из ТП западного образца.

#### *Статья 2. Определения*

Данный проект ТП лучше, чем документ по транспортно-экспедиторской деятельности, в том, что большинство определений, предусмотренных в нем, фактически используются в тексте.

Исключение составляет термин «смешанный терминал/узел». По некоторым причинам в тексте вместо определенного термина «смешанный терминал/узел», по-видимому, используются термины «центральные узлы» «центры» и «перевалочные узлы». Опасно давать определения словам, которые в дальнейшем вообще не используются или используются только в некоторых местах. Опасность заключается в том, что другие слова должны будут восприниматься, как слова со значением, которое отличается от значения определенных терминов, так как в противном случае изначально не предусматривалось бы определение для слова, для которого оно существует. Поэтому следует полагать, что «центральный узел» – это не то же самое место, что и «смешанный терминал/узел», в связи с чем возникают проблемы, которых могло бы и не существовать. В этом случае понятно, что необходимо согласовать одну стандартную фразу, которая будет охватывать все эти центры. Возможно, это должен быть «смешанный терминал».

Термин «смешанный терминал» частично взят из текста Конвенции о смешанных перевозках 1980г., но при этом здесь он является более ограничивающим понятием по сравнению с тем, которое предусмотрено в Конвенции, по причинам, которые не совсем понятны. Необходимо срочно прояснить вопрос об его отношении к определению ниже.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



«Прямые смешанные перевозки» – это определение, которое потенциально противоречит тому, что приводилось выше. Оно используется только один раз в тексте и не совсем точно, так как в тексте в Статье 5 применяется термин «транспортировка». Здесь уже говорилось о проблемах в проекте документа, связанных с попыткой использовать две очевидно несовместимые системы в рамках одного технического приложения. Консультант полагает, что термин «прямые смешанные перевозки» относится к термину бывшего СССР «Прямое смешанное сообщение». Интересно и требует разъяснения использование термина «применение одной погрузочной единицы». В настоящий момент его значение невозможно прояснить, так как не понятно, что означает «одна погрузочная единица». Может ли эта единица быть величиной всего лишь с поддон, или же это должен быть целый контейнер ISO? В том виде, в котором сейчас имеются определения, только грузы, для которых не используется одна погрузочная единица, подпадают под другое определение «смешанной перевозки».

Термин «оператор смешанных перевозок» по большей части взят из Правил UNCTAD/ICC, но при этом дополнение в конце фразы «или транспортный оператор» вводит в заблуждение.

«Контракт на смешанные перевозки» вводит в заблуждение из-за использования выражения «или другой перевозчик».

Термин «документ на смешанные перевозки» полностью взят из Конвенции о смешанных перевозках 1980г.

Среди некоторых терминов, для которых полезно было бы предусмотреть определение, на самом деле не предусмотренное, такие, как «первозчик» «грузоотправитель» и «грузополучатель». Подходящие определения можно найти в разных источниках, включая Конвенцию о смешанных перевозках 1980г. и Правила UNCTAD/ICC.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



### *Статья 3. Цели*

3.1. Этот пункт лучше было бы вставить в преамбулу. Его смысл на английском языке не понятен.

3.2. Не понятно, о каких правилах идет речь. Предусматриваются общие правила для всех стран, или в каждой из стран государственные органы введут свои собственные правила? По Статье 3 у таких государственных органов очень уж широкие дискреционные полномочия.

### *Статья 4. Организация смешанных перевозок грузов*

Странно, что здесь приводится определение данного термина, учитывая то, что определение для «смешанных перевозок» уже давалось в Статье 2. Похоже, что это повторение определения «смешанный терминал/узел», которое в таком случае в тексте не используется, хотя определенно является полезным.

Остальная часть пункта 4.1 довольно сложна для понимания. Во-первых, опять же здесь упор делается на полномочия местных и национальных властей, а не планируется международная система под TRACECA. Не прояснен вопрос о том, имеют ли национальные правила более высокий статус по отношению к самому ТП, но при этом складывается такое впечатление. Похоже, что предполагается, что все услуги находятся под управлением государства, что уже не имеет места в странах TRACECA.

Предполагаемое значение 4.1, вероятно, можно упростить до чего-то вроде «Стороны ведут, обновляют и публикуют списки действующих смешанных терминалов на своей территории». Это будет нейтральной и конкретной информацией, как список железнодорожных линий по Конвенции COTIF в Западной Европе.

4.2. Эта подробность не представляется полезной.

4.3. Английский язык, на котором написан данный пункт, не понятен.

4.4. Плохой английский опять же делает сложным понимание чего-либо в большей части этого длинного пункта. Подробности также представляются лишними. Однако предложение «при передаче груза...» передано хорошо, за исключением использования термина «транспортные средства» в местах, где лучше использовать общепризнанную международную фразу.

Консультант полагает, что смысл последнего предложения заключается в том, что предоставление и использование контейнеров оговаривается в контракте. Было бы полезно обсудить, должно ли быть предусмотрено минимальное требование о предоставлении чистых и непроницаемых контейнеров.

4.5. Непонятно, почему именно срок действия соглашений между операторами должен регулироваться, в то время как множество других подробностей не оговариваются. Использование терминов «контракты или договоры» вводит в заблуждение.

4.6. Этот пункт обращается к Советской системе, которая абсолютно не актуальна в условиях свободной рыночной экономики. Положения об ответственности здесь находятся не на своем месте. Их лучше было бы вставить где-нибудь в другой части текста, например в Статье 6.

4.7. Снова идет обращение к Правилам, при этом не понятно, что это за правила или же где их можно найти.

### *Статья 5. Документация оператора смешанных перевозок*

По каким-то причинам ни один из пунктов не пронумерован, что усложняет использование данной части документа. С другой стороны, большинство подробностей взято из текста на английском языке Статей 5-8 Конвенции о смешанных перевозках 1980г., а, следовательно, этот текст хорошо понятен.

Опасно использовать материал без понимания его содержания, и проблемы данной статьи могут появиться в связи с введением в понятийную систему Смешанных перевозок 1980г. понятий из Соглашения о международном грузовом сообщении 1951г., а также из системы прямых



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



смешанных перевозок, что может привести к возникновению противоречий. Также использование в «п» выражения «формулировка, содержащаяся в пункте 3 Статьи 28» является обращением к самой Конвенции о смешанных перевозках, и представляется неверным и вводящим в заблуждение. Необходимо понимать, зачем используются конкретные слова, а авторы документа, по-видимому, не проверили, о чем же именно говорится в «п». В Конвенции о смешанных перевозках «п» относится к Статье 28, в которой говорится о том, что документ о смешанных перевозках должен содержать указание на то, что перевозки осуществляются в соответствии с Конвенцией о смешанных перевозках, что предотвращает ограничение в использовании Конвенции в ущерб грузоотправителю. В ТП нет требования из статьи 28, поэтому пункт «п» не следовало включать в этот документ.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



#### *Статья 6. Права и обязанности оператора смешанных перевозок*

6.1. Общие обязательства перевозчика встречаются крайне редко, однако здесь они вводятся в этом пункте. Также сущность обязательств берется из национального законодательства, которое может отличаться в зависимости от региона.

6.2. Возможно, лучше было бы в качестве руководства использовать Правило FIATA (Международной федерации экспедиторских ассоциаций). Не понятно, как определить, что является «наилучшим способом и маршрутом».

6.3. Где можно найти «установленный стандартный период»?

6.4. Этот пункт звучит весьма смутно, и, возможно, стоило бы заглянуть в Правила FIATA.

6.5. В Правилах FIATA предусмотрена более прямая формулировка условия о правах удержания

6.5. Здесь очень плохой английский язык, особенно во втором предложении. Требование об обязательном страховании наводит на мысль о необходимости дальнейшего обсуждения, хотя эта концепция, возможно, и является приемлемой для региона TRASECA, при условии, что существует возможность получить такую страховку сразу на большое количество стран. Данное положение о страховании должно быть немного более тесно связано с положениями об ответственности в ТП.

#### *Статья 7. Права и обязанности грузоотправителя*

7.1. Похоже, что данный пункт вставили в неверном месте, так как, по-видимому, он относится к ответственности ОСП (оператор смешанных перевозок) и должен быть включен в Статью 6. Похоже, что право требования существует только тогда, когда груз утерян, а не когда имеет место порча груза, поэтому формулировку следует пересмотреть с целью учесть обе эти ситуации. В одном месте по тексту истцу предоставляется право на полную компенсацию «равную стоимости утерянного груза», тогда как в дальнейшем применяется сетевая система, т.е., истец должен учесть основной способ перевозки для определения размера компенсации. Нет указания на то, что должно произойти в случае, если невозможно установить, где произошла утеря или порча груза. Предпочтительно было бы использовать существующие международные примеры для определения оснований ответственности.

7.2. Не разъясняется, кому должен отдавать распоряжения грузоотправитель.

7.3. Не совсем понятно последнее предложение.

#### *Статья 8. Ответственность ОСП*

Эта крайне важная Статья показывает, что общий подход к смешанным перевозкам, вероятно, не был оговорен перед началом составления проекта ТП. Из данной статьи не понятно, должен ли владелец груза обращаться с претензией против Оператора смешанных перевозок, или же против основного перевозчика, что является очень существенной сложностью, вводящей в заблуждение. В данном пункте также не разъясняется, устанавливается ли по ТП режим сетевой или единой ответственности. Статья 7 и 8 частично охватывают те же вопросы.

При том виде проекта документа, который представлен сейчас, на практике появятся значительные проблемы в рассмотрении претензий. Лучше было бы рассмотреть схему ответственности по Правилам UNCTAD/ICC или Конвенции о смешанных перевозках. Статья называется «Ответственность», как и Статья 6, и было бы понятнее, если бы она называлась «Основания ответственности...».

8.1. Очень важное первое предложение не имеет смысла в английском варианте. Может показаться, что ТП регулируется национальными кодексами и законами, а не отменяет их действие. Если это так, их использование в вопросах повышения предсказуемости и гармонизации будет крайне ограничено.

Не имеет смысла и второе предложение.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



В третьем предложении также мало что понятно, при этом оно внушает опасения, так как, по-видимому, предполагает, что претензии должны направляться основным перевозчикам по отдельным видам транспорта, а не ОСП. Это скорее аннулирует принятую концепцию смешанных перевозок, по которой владелец груза имеет дело лишь с одним оператором.

8.2. Первое предложение не имеет смысла в английском варианте. Второе предложение предположительно относится к исключениям по ответственности, называемой термином «имущественная ответственность».

(a) выглядит слишком широким по смыслу и, скорее всего, будет неправильно трактоваться, ущемляя права владельца груза.

(b) те же замечания относятся и к этому подпункту, при этом похоже, что (b) повторяет (a), что, скорее всего, вызовет неразбериху в вопросе о предполагаемой разнице, если таковая вообще имеется, между этими подпунктами.

8.3. Первое предложение: Потенциально это сильное условие, которое однозначно возлагает бремя доказывания на ОСП. Однако при этом использование слова «необходимо» не совсем однозначно. В международных инструментах, которые можно принимать за образец, есть хорошие примеры того, как устанавливать основания ответственности для ОСП. Не понятно, как пункты 8.2 и 8.3 связаны между собой, так как 8.2. ослабляет действие 8.3.

8.3. Последнее предложение: Очевидно, оно предусматривает потенциально слишком большую ответственность для ОСП, так как обязательство никаким образом не подходит к данной ситуации.

8.4. В первом предложении, по-видимому, представлена искаженная версия одной из частей положений Конвенции о смешанных перевозках 1980г. В настоящем виде текст пункта на английском языке не имеет смысла, а также похоже, что сам пункт вставлен в не совсем логичном порядке в пределах статьи.

8.5. Этот пункт по большей части взят из Статьи 10.1 Конвенции о смешанных перевозках 1980г., но при этом его второе предложение представляет собой измененный текст пункта 10.5, а используемый в нем термин «цена» предположительно должен означать «стоимость».

Требуется существенная дальнейшая доработка всей статьи для ее усовершенствования.

#### *Статья 9. Ответственность грузоотправителя*

Не понятно, почему вторая статья рассматривает вопрос «ответственность грузоотправителя», тогда как это выражение является заголовком Статьи 7.

9.1. Формулировки достаточно неясные. Авторы объединили несколько примеров из международного опыта, но при этом без необходимой точности. Похоже, что в последнем предложении повторяются обязанности грузоотправителя, но немного иными словами, что может ввести в заблуждение. Можно оспорить тот факт, что не только грузоотправитель должен отвечать за определенные действия, но и лицо, которое является владельцем груза или иным образом отвечает за него на соответствующий момент.

9.2. Первое предложение не совсем понятно на английском языке для того, чтобы надлежащим образом изучить его. Есть отличные примеры в международной практике, которыми можно было бы заменить его. В этом пункте утверждается, что будет применяться национальное законодательство, а по сему практически бессмысленно включать данные положения в текст ТП.

Второе предложение также практически не понятно, но при этом оно однозначно регулирует вопросы платы за простой и удержание оборудования. В международной практике есть хорошие примеры таких положений, которыми можно было бы заменить данное.

#### *Статья 10. Претензии и споры*

10.1. Эти положения главным образом основаны на Статье 25 Конвенции о смешанных перевозках 1980г. Они представляют некоторые потенциальные сложности, в связи с которыми возникает необходимость в дальнейшем их обсуждении. Правила UNCTAD/ICC устанавливают срок давности



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



в 9 месяцев. При сроке исковой давности в 2 года ОСП может не получить возможности надлежащим образом обратиться с регрессным требованием против основных перевозчиков. Срок в 6 месяцев, который упоминается в пункте 9.1, может быть истолкован как срок исковой давности со стороны ОПС, что нанесло бы ущерб правам владельцев грузов. Поэтому на сегодняшний момент данное условие может привести к сложностям для обеих сторон контракта о смешанных перевозках.

10.2 и 10.3. Эти пункты основаны на положениях Статьи 27 Конвенции о смешанных перевозках, но при этом кое-где написаны на плохом английском.

10.4. Первое предложение не имеет смысла в английском варианте.

Второе предложение, по-видимому, было взято от одной из других статей, так как в нем предусматриваются вопросы выплаты компенсации. Опять же английский язык не понятен для того, чтобы разобраться в том, что подразумевалось в тексте данного условия.

Изложен порядок предъявления претензий. Обычно этот вопрос регулируется национальным законодательством, и на самом деле в данном пункте имеется фраза «в соответствии с действующим порядком». Поэтому, возможно, лучше будет вынести данный вопрос за пределы ТП.

10.5. Необходимо более подробно рассмотреть отношение между 6-месячным периодом в пункте 10.1 и 5-месячным периодом, указанным в данном пункте. В целом в конвенциях по международным перевозкам требуется, чтобы уведомление об утере направлялось перевозчику задолго до обращения с претензией, чтобы перевозчик знал о возможности предъявления такой претензии. Это предоставляет перевозчику возможность заранее и полностью провести расследование обстоятельств, пока все еще можно добыть доказательства, и пока люди все еще помнят соответствующие события. Нынешняя схема в проекте ТП не требует этого, в результате чего может быть нанесен ущерб правам ОПС. С другой стороны, необходимость направления официальной претензии в течение 5 или 6 месяцев, предусматривающая готовность к началу судебного разбирательства, может считаться относительно несправедливым требованием по отношению к владельцам грузов. На сегодняшний день подпункты (a) и (b) являются недостаточно продуманными.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



#### Статья 11. Заключительные положения

11.1. Похоже, что этот пункт противоречит пункту 11.2 ниже. Также не принято разрешать в рамках «переговоров» вопросы, вынесенные на судебное разбирательство. Обычно суд принимает решения по иску, а не стороны.

11.2-11.5. Эти положения взяты из Статьи 26 Конвенции о смешанных перевозках 1980г. с некоторыми дополнениями. Данные пункты применяются только в отношении *международных* перевозок. Консультант не уверен в том, сделано ли это специально, или же авторы дословно скопировали положения Статьи 26 Конвенции о смешанных перевозках без всякого рассмотрения вопросов их действия. Необходимо будет, как уже говорилось ранее, более четко определить предполагаемую область применения ТП, которая в другом местах в документе, по-видимому, включает также и внутринациональные перевозки».

После обсуждения со сторонами в ходе реализации мероприятий проект концепции ТП был видоизменен в возможное предложение по международному договору о смешанных перевозках.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Приложение 5 Информация по отдельным странам

В данном Приложении собрана информация, представленная для проекта Национальными секретарями организации TRACESA в ответ на запрос о текущей правовой ситуации. Приложение разработано Консультантом в начале проекта, а также в ходе диалога, развернутого в дальнейшем в отношении отдельных проектов по разным странам, которые разрабатывались в ходе всего срока реализации проекта. Дополнительная информация по отдельным странам содержится в отчете по семинару в Стамбуле, который представлен выше.

### Армения

#### *Проект закона о транспортно-экспедиционной деятельности*

В армянском проекте значительная роль выделяется контракту. Он *может* предоставлять заказчику и Экспедитору возможность оговорить ответственность в его Статье 4 (хотя это не полностью ясно, так как в Статье 6 говорится, что экспедитор несет ответственность «в соответствии с общим порядком, установленным в Гражданском кодексе», а в Статье 14 также указаны размеры компенсаций, которые могут накладывать ограничения на кажущуюся свободу, предусмотренную в Статье 4). Требования Статьи 4 могут по большей части соблюдаться путем применения стандартных условий торговой деятельности, но при этом опять же не полностью понятно, предусматривается ли это.

Точно так же похоже, что экспедитор, возможно, сможет действовать как агент или принципал, но при этом изложенная процедура ценообразования, по-видимому, предусматривает только функцию агента, которая во много ограничивает действия (Статья 5).

Поэтому пока не понятно, будет ли проект документа способствовать или препятствовать использованию FBL FIATA (Коносамента по смешанным перевозкам FIATA) в качестве документа, а условия такого коносамента в качестве стандартного контракта.

Все положения по обязательному страхованию ответственности и груза являются противоречивыми.

### Азербайджан

Имеется проект закона о транспортно-экспедиционной деятельности, но при этом на сегодняшний день он имеет статус неофициального.

В Статьях 3-5 предусматривается лицензирование и сертификация экспедиторов в соответствии с правилами, принятыми Кабинетом Министров.

В Статьях 5-8 указано, что экспедиторы заключают контракты на основании рыночных принципов поставок и спроса, и приводится описание сущности экспедиторской деятельности. Контракт на оказание экспедиторских услуг должен заключаться в письменной форме.

Статья 9 регулирует вопросы ответственности экспедитора, которая устанавливается в соответствии с Гражданским кодексом и другими соответствующими законами и документами, а также самим контрактом. В случаях когда за нарушение отвечает основной перевозчик, ответственность экспедитора оценивается в соответствии с правилами, действующими в отношении ответственности этого перевозчика.





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



В Статье 10 указано, что заказчик должен представить соответствующие инструкции в транспортной накладной, и при этом несет ответственность за неисполнение данного обязательства.

В Статье 11 экспедитору предоставляется право прибегать к услугам субподрядчиков, при условии что это не противоречит инструкциям клиента, при этом в Статье 13 предусмотрено необычно обширное право удержания груза.

В проекте предусмотрено, что экспедитор может принять решение действовать в качестве перевозчика/принципала в соответствии с правилами, предусмотренными FIATA, а в Статье 14 изложены существенные подробности ответственности экспедитора при таких обстоятельствах.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Экспедитор, действующий в качестве перевозчика, отвечает за груз с момента его получения до момента его доставки, но при этом не несет ответственность ни при каком из следующих обстоятельств, при условии отсутствия его вины:

- Ошибка заказчика
- Погрузка или разгрузка заказчиком
- Неотъемлемый дефект или естественное разрушение груза
- Отсутствие или недостаточность упаковки
- Ненадлежащее или неполное указание адреса или маркировки на грузе
- Неполные или неверные сведения на грузе
- Обстоятельства, которых экспедитор не мог избежать, при этом последствия их он не мог предотвратить.

Эти принципы взяты из КДПГ и являются достаточно удовлетворительным потенциальным решением вопроса о том, на сколько перевозчик/принципал должен освобождаться от ответственности.

Ответственность за обычную утерю или порчу груза, которая ограничена в пределах 25 швейцарских франков за килограмм по пункту 14.8 и 14.3, защищает экспедитора от претензий о возмещении косвенного ущерба. Точно так же Условие в пункте 14.7 ограничивает ответственность за задержку в пределах стоимости груза или общих изменений. Общий эффект действия положений об ответственности должен способствовать страхованию рисков ответственности для экспедиторов, действующих в качестве перевозчика/принципала, если сравнивать такую ситуацию с системами неограниченной ответственности.

Также разумно обоснован стандарт должной осторожности для экспедитора, действующего в качестве агента. Экспедитор отвечает по Статье 15 за виновные или халатные действия при выполнении своих обязанностей или при выборе третьих лиц, но в противном случае не отвечает за убытки. Ответственность, когда она устанавливается, основана на положениях Статьи 14, т.е., ограничение ответственности.

Складское хранение считается деятельностью, которая осуществляется экспедитором в качестве агента по Статье 16, с учетом ответственности по Статье 15. В этих положениях частично не хватает четкости. Предусматривается обязательство экспедитора по страхованию груза от пожара, наводнения, а также кражи и порчи на сумму его стоимости плюс 10%, если заказчик не согласился на иные условия.

В данном проекте также перечисляются обязанности заказчика и обязательства экспедитора по ведению отчетности.

В целом данный проект закона представляет определенный интерес, в частности в части своих положений об ограничении ответственности и попыток строго заключить экспедиторскую деятельность в рамки системы рыночной экономики с минимальным вмешательством государства.

Молдова

Гражданский кодекс (№ 1107-XV от 06.06.02)

Ответственность «транспортных агентов» устанавливается специальными транспортными кодексами.

Закон о перевозках (№ 1194-XIII от 21.05.97)





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Соответствующие части Статьи 7, 16-19

Дорожно-транспортный кодекс (№ 116-XIV от 29.07.98)

Соответствующие Статьи – это 2,3,25(2), 35

Правила транспортно-экспедиционной деятельности (№ 195 от 09.12.99)

- Экспедиторам разрешается действовать в качестве автодорожных перевозчиков
- Не требуется лицензия
- Свободные тарифы
- Право удержания
- Не определяется ответственность или ограничения

Ответ Сторон:

- Не предусматривается обязательство использовать конкретные документы и, следовательно, допускается применение документов FIATA, но при этом они должны быть на молдавском языке.
- Допускаются стандартные условия торговой деятельности, они же и используются в Ассоциации АЕМ Trans. Также можно использовать условия FIATA FBL
- Некоторые обязательные, и некоторые необязательные страховки не достаточно хорошо разработаны.

*Проект правил для железнодорожно-транспортных экспедиторов* обсуждается в настоящий момент

Однако частные экспедиторы могут уже работать по годовым соглашениям с железными дорогами.

*Анализ Правил транспортно-экспедиционной деятельности*

## I. Общие положения

Правила обращаются к Дорожно-транспортному кодексу, тем самым ограничивая свою область применения в рамках регулирования экспедиторских услуг только в отношении *дорожной транспортировки*.

Правила предусматривают два типа операторов перевозок: (1) те, которые используют свой собственный флот и (2) те, которые нанимают других операторов на условиях подряда (цитата «подрядный оператор»)... цитата: «Транспортный экспедитор может действовать в качестве подрядного оператора». Это означает, что Правилами разрешаются обе функции: агенты и принципалы.

Примечание: национальное законодательство предусматривает, что ТЭ (транспортный экспедитор) может действовать только в качестве принципала при автодорожных перевозках.

## II. Предоставление услуг

В качестве правового основания для оказания услуг ТЭ называется *Контракт*. Обязательным является его заключение в письменной форме.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Услуги ТЭ могут включать все операции по работе с грузом, внутренние перевозки (в значении любые участки маршрута перевозок в пределах границ), документацию, сопровождение, страхование (когда и если это оговорено), таможенные процедуры плюс консультации, информационную поддержку, уведомления.

Особая область действия контракта определяется в «распоряжении», которое клиент выдает ТЭ. В этом распоряжении также указывается *маршрут* и *вид транспорта*, который должен использоваться. В Статье 9 правил говорится: «Если распоряжение является неполным или противоречит контракту ТЭ, то ТЭ вправе действовать так, как считает нужным в сложившихся обстоятельствах на риск и за счет клиента».

В Правилах прямо разрешается составление транспортной документации в соответствии с национальным законодательством или международными соглашениями и формами.

Страховка предоставляется только по письменному распоряжению клиента, что не является обязательным.

Опасные грузы и скоропортящиеся товары перевозятся ТЭ по письменному распоряжению, в противном случае все риски, связанные с такими перевозками, несет клиент.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



### III. Контракт ТЭ

Общее правило: ТЭ является агентом

Контракт должен включать: наименования и адреса сторон, предмет, права и обязанности, ответственность. Типовой контракт включает приложение к Правилам, которое является рекомендуемым, но не обязательным. Поэтому, коммерческие партнеры имеют возможность действовать гибко при определении набора положений контракта.

### IV. Распоряжение ТЭ (Инструкция)

Распоряжение может являться частью контракта или выдаваться отдельно. Принимается только в письменной форме. Однако определенно не уточняется, может ли распоряжение заменять контракт (напр., для целей банковского обслуживания, налогообложения, других вопросов соблюдения установленного порядка), или же оно является дополнительной задачей к ТЭ в рамках ранее оговоренного рамочного контракта. В общем смысле Правило I предполагало бы, что это именно тот случай, т.е., распоряжение может выдаваться либо вместе с контрактом, либо через некоторое время после его заключения, однако в рамках того же оговоренного рамочного контракта.

Правила: «если распоряжение выдается в рамках контракта, ТЭ должен немедленно исполнить его»... «если распоряжение выдается как отдельное задание, ТЭ должен подтвердить, что принимает его, и тогда оно будет считаться контрактом».

Распоряжение также может отдаваться по телефону. В этом случае в течение десяти дней после такого распоряжения оно должно быть продублировано в письменной форме.

Типовое распоряжение (инструкция) представлено в приложении к правилам и действует так же, как и типовой контракт.

### V. Права и обязанности ТЭ

Права: получать возмещение затрат понесенных в ходе предоставления услуг плюс вознаграждение; выполнять перевозки (тогда должен иметься контракт на перевозки); выступать агентом для третьих лиц; выбирать операторов перевозок и устанавливать транспортные маршруты; предоставлять услуги, связанные с пересечением границ; право удержания; другие услуги ТЭ, перечисленные ранее в главе II.

Обязанности: надлежащим образом исполнять обязательства; следовать инструкциям клиента, однако если инструкции, по мнению ТЭ, угрожают безопасности доставки груза, клиенту направляется надлежащее уведомление, которое освобождает ТЭ от несения соответствующих рисков; ведение необходимой документации о несоответствии упаковки, по количеству и др.; предоставление транспортных средств в достаточном количестве.

Права и обязанности клиента соответствуют тем, что предусмотрены для ТЭ.

### VII. Ответственность

В Правилах оговаривается, когда ТЭ несет ответственность, а когда нет, а также за что несет ответственность клиент в целом, при этом не устанавливается каких-либо ограничений по ответственности или оснований для ее возникновения.

Украина





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Гражданский кодекс (в частности Статьи 929-935 Главы 65)

- дает определение контракту транспортной экспедиции, включая положения об ответственности
- в Статье 916 предусматривается право удержания перевозчика

*Хозяйственный кодекс Украины (коммерческий кодекс)*

В Статье 216 дается определение контракту транспортной экспедиции в качестве отдельного вида договоров



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



### *Закон о транспортно-экспедиционной деятельности от 01.07.04 № 1955-IV*

В законе содержатся подробные положения в отношении экспедиторов и услуг, которые они предоставляют.

В нем представлены основные определения терминов «транспортный экспедитор», «транспортно-экспедиционная деятельность», «транспортно-экспедиционное обслуживание», «клиент», «перевозчик» и др. Этот закон применяется ко всем видам транспорта, за исключением трубопроводного, и в нем признается, что экспедиционная деятельность обычно является смешанным видом деятельности. Также он применяется к перевозчикам, когда они занимаются экспедиционной деятельностью.

В статье 5 разрешается образование ассоциаций экспедиторов и определяется объем их деятельности, тогда как в Статьях 6 и 7 рассматриваются вопросы государственной политики в области транспортной экспедиции, основанной на принципах неущемления прав субъектов и недопущения монополий. В ней содержится интересная концепция прямого привлечения экспедиторов к разработке нормативно-правовой базы в области экспедиционной деятельности, что формально делается в большинстве стран Запада.

В Статье 8 приводятся государственные правила по конкретным видам экспедиционных услуг, которые немного напоминают принципы командно-административной экономики, но при этом в статье также разрешается использование других услуг, которые оговариваются в контракте между экспедитором и заказчиком. Приводится достаточно неопределенная информация о правилах Incoterms, которые в целом являются правилами договора купли-продажи, а не правилами перевозок. Также упоминается страхование грузов, причем из текста не понятно, является ли оно обязательным или нет.

В соответствии со Статьей 9 контракт транспортной экспедиции должен заключаться в письменной форме, в этой же статье изложена минимальная информация, которая обязательно должна быть предусмотрена в контракте. Не ясно, действует ли экспедитор только в качестве агента или также в качестве принципала, хотя положения о расходах предполагают, что считается, что экспедитор действует как агент. Похоже, что ответственность сторон может предусматриваться в контракте, включая ограничение ответственности по таким вопросам, как форс-мажорные обстоятельства. Для отправки сборных грузов по одному транспортному документу выдается специальное разрешение. Перевозка груза из первоначального пункта в пункт назначения должна подтверждаться соответствующей документацией. Кроме того, в Статье 9 рассматриваются вопросы права на взимание платы, а также указаны категории расходов (которые не включаются в плату) с некоторыми подробностями.

В Статье 10 предусматривается право удержания, если обратное не установлено контрактом. Закон не регулирует вопросы направления уведомления клиенту, поэтому в контракте, возможно, понадобится предусмотреть условия, по которым право удержания можно будет осуществить на практике. В Статье 10 также предусматривается право клиента выбирать и изменять маршрут перевозки груза, а также такие же права экспедитора в случае, если это указано в контракте.

Не понятны основания ответственности экспедитора. Имеется обращение к тексту Статьи 14 Гражданского кодекса, к другим законам и к контракту, поэтому, вероятно, исходным условием является неограниченная ответственность. Сам Закон, по-видимому, не устанавливает ограничения ответственности экспедитора. Однако в Статье 11 указано, что услуги должны оказываться в соответствии с контрактом, что может обеспечить возможность введения экспедитором стандартных условий контракта. Также в ней говорится, что «иные обязанности экспедитора могут быть оговорены в контракте». Сразу не понятно, определяют ли данные положения основания для ответственности, устанавливают ли ограничение ответственности и



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



определяют ли они сроки исковой давности по претензиям. На практике компенсация может рассчитываться по какой-либо стандартной шкале (в соответствии с моделями, действовавшими в бывшем Советском Союзе), которые реально могут существенно занижать фактические размеры полного объема компенсации. В Статье 14 также предусматривается ответственность экспедитора за действия третьих лиц, как если бы это были его действия, что сложно сочетается с чистой функцией агента, которая, по-видимому, отводится экспедитору при выполнении большинства из видов его деятельности.

В Статье 13 указано, что экспедитор страхует груз, а также устанавливается его ответственность по закону и контракту. Остается непонятным вопрос о том, является ли такое страхование обязательным или нет.

*Закон о внешнеэкономической деятельности от 16.04.91 № 959-XII*

В нем регулируется деятельность экспедитора в рамках системы «внешнеэкономической деятельности» советского типа.

*Закон о перевозках опасных грузов от 06.04.00 № 1644-III*

Определяется функция экспедитора в качестве грузоотправителя или грузополучателя опасных грузов

*Закон о железнодорожном транспорте от 04.07.96 № 273/96*

*Закон о железных дорогах Украины от 06.04.98 № 457*

В нем определяется экспедиторская деятельность при железнодорожных перевозках

*Правила перевозки грузов воздушным транспортом от 14.03.03*

Определяется функция экспедитора в качестве агента для заказчика и/или авиалинии

*Кодекс торгового мореплавания 1995г.*

Определяет функцию экспедитора при морских перевозках

*Закон об автомобильных перевозках от 05.04.01 с изменениями и дополнениями № 2344-III*

*Правила перевозки грузов автомобильным транспортом от 14.10.97 № 363*

Определяет функцию экспедитора при автомобильных перевозках

Узбекистан

*Правила для транспортно-экспедиторских предприятий и порядок оказания транспортно-экспедиторских услуг (Решение Кабинета Министров № 348 от 09.09.2000)*

Содержит исчерпывающие определения, которые являются, скорее, описанием определенной деятельности, а не обязательными к исполнению юридическими определениями.

Статья 6 придает особую важность контракту между заказчиком и экспедитором, который в обязательном порядке заключается в письменной форме и регистрируется в государственных органах. Экспедитор обязан оказывать содействие в увеличении экспортного потенциала Узбекистана, а также в составлении и выборе оптимальных транспортных маршрутов.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



В Статье 12 указано, что обязательным требованием является лицензирование и сертификация, и что государство может контролировать ценообразование и общие вопросы развития экспедиторской деятельности. Условия получения лицензии установлены Кабинетом Министров Узбекистана и изданы Узбекским ведомством по автомобильным и речным перевозкам. Среди ныне действующих условий следующие:

- Сертификат о профессиональной пригодности
- Платежеспособность и наличие служебных помещений
- Качественная оценка деятельности

По Статье 18 экспедитор, если от отправителя не поступило распоряжения об обратном, подтвержденного в контракте, может выбирать транспортные средства, маршрут и способ доставки груза, а также предпринимать действия, необходимые для охраны груза во время его перевозки, если этого требуют обстоятельства. Экспедитор вправе взимать комиссию за свои услуги и по Статье 19 имеет право удержания в порядке, установленном национальным законодательством или нормами международного права.

По Статье 20 экспедитор несет полную ответственность за свои собственные действия, а также ответственность за действия третьих лиц, как если бы он сам совершил эти действия, но с правом выставления регрессного требования впоследствии против третьего лица, допустившего неисполнение обязательств. Компенсация рассчитывается исходя из стоимости, заявленной в счете-фактуре.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Приложение 6. Анализ возможности применения Правил UNCTAD/ICC в регионе TRACECA

### Обзор

В результате первоначальной сопоставительной оценки ситуации в Регионе Консультантом было установлено, что преимущества появились бы как для грузоотправителей, так и для экспедиторов в том случае, если бы в нем повсеместно использовались существующие Правила UNCTAD/ICC для операций по смешанным перевозкам. С учетом многочисленных международных транзитных перевозок в регионе, включая морские перевозки по Черному и Каспийскому морю, а также смешанные автодорожные/железнодорожные перевозки, Правила UNCTAD/ICC могли бы обеспечить наличие режима добровольных контрактных отношений, позволяющего осуществлять оценку ответственности субъектов в области смешанных перевозок. Также они подкрепляют условия коносамента по смешанным перевозкам FIATA (FBL) и юридические условия контракта, которые указываются на обратной стороне FIATA FBL. Консультант указывает на возможность принятия Правил в качестве действующей «конвенции по смешанным перевозкам» в регионе путем включения соответствующего положения в техническое приложение многостороннего соглашения. Это еще более облегчило бы возможность применения FIATA FBL экспедиторами в регионе. Сравнительный анализ Правил UNCTAD/ICC выполнялся на раннем этапе реализации проекта. В разделах ниже представлена подробная информация по сведениям, добытым Консультантом об этом этапе проекта:

«Анализ этих 13 Правил UNCTAD/ICC проводился с целью установить, какова вероятность наличия каких-либо препятствий в использовании условий, которые содержатся в них, в рамках национального законодательства стран региона TRACECA.

Первоначально сделанный вывод заключается в том, что немногие из данных условий будут противоречить национальному законодательству. Дальнейшая работа будет направлена на проверку того, действительно имеет ли место какое-либо противоречие такого рода. Более того, в Правилах четко предусмотрено, что именно должно произойти в таких ситуациях. В Правиле 13 говорится: «Настоящие Правила действуют только в том объеме, насколько они не противоречат обязательным положениям международных конвенций или действующим нормам национального законодательства, которые применяются к контракту о смешанных перевозках». Действие Правила 13 заключается в том, что в тех случаях когда национальным законодательством предусмотрено иное разрешение вопроса, отличающееся от того, что предусмотрено Правилами UNCTAD/ICC, преимущественную силу имеет *национальное* законодательство, если нет соответствующей международной конвенции, однако в противном случае применяются Правила.

Ситуация в регионе TRACECA, скорее всего, не будет сильно отличаться от ситуации в ЕС, в котором все еще существуют очень разные режимы национального законодательства в отношении транзитных грузов, но при этом Правила UNCTAD/ICC все равно успешно действуют по многим условиям сквозной доставки коносаментов, включая коносамент FIATA FBL.

### Текстовый анализ Правил UNCTAD/ICC

#### *Правило 1: Применение*

Правила могут применяться как к смешанным, так и к унимодальным перевозкам, и независимо от того, выдается транспортный документ или нет. Не видно ситуаций, при которых данное правило вступало бы в противоречия с национальным законодательством.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



### *Правило 2: Определения*

Не считается, что это правило может вступать в какие-либо противоречия с национальным законодательством, так как данные определения применяются только к ситуации по контракту, и не предусматривается, что они являются универсальными.

### *Правило 3: Доказательственная сила*

Не предвидится вероятность наличия серьезных противоречий с национальным законодательством.

### *Правило 4: Обязанности*

Не считается, что существует вероятность вступления данных положений в противоречие с национальным законодательством. Необходимо отметить, что положения о доставке по Правилу 4.3 имеют более обширное применение по сравнению с соответствующими частями FIATA FBL.

### *Правило 5: Ответственность оператора смешанных перевозок*

5.1. ОСП отвечает за утерю, порчу или задержку груза, за исключением случаев когда вышеуказанные обстоятельства произошли вследствие нарушения или халатности с его стороны. Это разумный стандарт, однако он может противоречить любой правовой системе, которая предусматривает объективную ответственность или «obligation de resultat» подрядчика. Консультант попытается проверить, применяются ли такие более строгие стандарты в какой-либо из стран TRACESA. По Правилам эти более строгие стандарты будут в этом случае применяться таким образом, что национальное законодательство будет учитываться при любых обстоятельствах.

Точно так же требование о подаче заявления в отношении необходимости своевременной доставки в качестве обязательного условия для подачи иска о задержке доставки может противоречить национальному законодательству, но в таком случае будет отменяться им.

5.4. Действия в вопросах морских перевозок основаны на Гааго-Висбийских Правилах а также, скорее всего, не вызовут сложностей, хотя необходимо отметить, что халатность при навигации жестко критиковалась и не включена в Гамбургские Правила, к которым присоединились Грузия и Румыния.

5.5. Стоимость рассчитывается исходя из стоимости на момент доставки, что является стандартом морского права. Возможно, что в национальных законодательствах будут предусмотрены иные положения.

### *Правило 6: Ограничение ответственности ОСП*

6.1. По морским Гааго-Висбийским Правилам устанавливаются конкретные ограничения ответственности в размере 666,67 Специальных прав заимствования за упаковку или транспортную единицу или же 2 СПЗ за килограмм. Эти ограничения являются достаточно низкими и могут противоречить национальному законодательству, которое предусматривает неограниченную ответственность, либо устанавливает другие ограничения. Будут предприняты действия для проверки ситуации в каждом из государств. В случае выявления противоречий, преимущественную силу будет иметь национальное законодательство. Действие любых положений, которые требуют неограниченную ответственность, будет заключаться в увеличении денежной ответственности для ОСП и в усложнении процесса получения стандартных наборов страховок.

6.3. В случаях когда в операциях не задействован морской или речной транспорт, ограничение ответственности ОСП увеличивается до 8,33 СПЗ за килограмм. Это эквивалентно ограничению по



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



КДПГ, и считается адекватным в большинстве ситуаций. Так или иначе это условие может противоречить национальному законодательству.

6.4. В данном пункте указано, что в случае, когда возможно установить, где произошла утеря или порча, преимущественную силу будет иметь любая действующая международная конвенция или национальное законодательство, что разрешает любые противоречия с Правилами в пользу положений вышеуказанных правовых норм. Следовательно положения Правил применяются в существенной степени к порче, которая не может закрепляться за морскими перевозками или за конкретным местом на суше, где применяются определенные законы. Следовательно, теоретически, большая часть «скрытого ущерба» должна рассматриваться по Правилам. Консультант попытается установить, будут ли какие-либо национальные законодательства препятствовать применению Правил к скрытому ущербу.

6.5. Компенсация в случае утери по причине задержки или косвенного ущерба ограничена в пределах фрахта, выплаченного заказчиком. Данное ограничение может противоречить национальному законодательству, в случае чего преимущественную силу имеет национальное законодательство, но в результате этого возникают более существенные расходы по страхованию для ОСП при условии применения неограниченной ответственности. Необходимо отметить, что по FIATA FBL возмещается фрахт в удвоенном размере, т.е. применяется более щедрый стандарт.

#### *Правило 8: Ответственность грузоотправителя*

Не считается, что существует вероятность вступления данных положений в противоречие с национальным законодательством.

#### *Правило 9: Уведомление об утере или порче груза*

Положения об уведомлении могут противоречить национальному законодательству. Консультант попытается выяснить, имеются ли какие-либо области противоречий.

#### *Правило 10: Срок исковой давности*

Срок давности в 9 месяцев на обращение в суд может не соответствовать национальному законодательству, по которому, скорее всего, будет предусмотрен более длинный срок исковой давности. Будут предприняты действия для проверки ситуации в каждом из государств. Это область, в которой включение Правил в закон может стать решением любых проблем.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



#### *Правило 11: Применение к искам о возмещении ущерба*

Возможно, в данном случае отказ по контракту от прав на возмещения ущерба со стороны заказчика не будет действовать в рамках национального законодательства. Включение Правил в закон может стать решением любых проблем.

#### *Правило 12: Ответственность служащих и других лиц*

Условие «Himalaya», защищающее служащих, агентов и субподрядчиков ОСП, может и не действовать во всех юрисдикциях. Это еще одна область, в которой включение Правил в закон может принести пользу, в случае принятия принципа распространения защиты на субподрядчиков.

#### *Условия, формирующие презумпции в отношении доказательств или интерпретации*

В Правилах UNCTAD/ICC указано в некоторых местах, что контракт должен трактоваться определенным образом, или что определенные обстоятельства составляют неопровержимое доказательство фактов. Это происходит, например, в Правиле 5.3., по которому разрешается считать груз утерянным после задержки в доставке в 90 дней, или же в Правиле 3 и в Правиле 9, которые регулируют вопросы уведомлений о претензиях. Данные положения выглядят объективно и так, что их в обычной ситуации можно было бы сохранить, однако не стоит забывать, что национальные законодательства могут предусматривать иные правила доказывания и интерпретации.

#### **Выводы**

##### *Совместимость с национальным законодательством*

По анализу, представленному выше можно проследить, что существуют различные области, по которым Правила UNCTAD/ICC могут противоречить национальному законодательству. Консультант попытается проверить, существуют ли какие-либо противоречия на самом деле по каждой из стран отдельно. Среди наиболее значимых противоречий следующие:

4. Основание ответственности по Правилу 5.1
5. Ограничение ответственности по Правилам 6.1, 6.3, 6.5
6. Сроки предъявления претензий по Правилу 9
7. Сроки исковой давности по Правилу 10

##### *Потенциальная эффективность включения в закон Правил UNCTAD/ICC, как средства обеспечения применения условий FIATA FBL целиком и полностью*

Условия FIATA FBL основаны на Правилах UNCTAD/ICC и во многих местах используют те же формулировки в своих положениях, однако при этом они включают дополнительные положения, которых нет в Правилах UNCTAD/ICC. Следовательно включение последних правил в национальное законодательство напрямую или через многостороннее соглашение может удалить многие, но не все, области потенциальных противоречий между условиями FIATA FBL и национальным законодательством.

Включение может устранить потенциальные противоречия по большинству вопросов, связанных с основаниями ответственности, ограничением ответственности, сроками предъявления претензий и сроками исковой давности. Однако оно не сможет решить следующие вопросы:

- Способы и маршруты перевозок (Условие 11 FBL)
- Проблемы осуществления доставки (Условие 12 FBL)





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



- Положения о грузах (Условие 13 FBL)
- Юрисдикция (Условие 19 FBL)

Эти вопросы могут рассматриваться, как вопросы меньшей значимости для всей деятельности по сравнению с вопросами, которые бы успешно можно было решить при помощи включения Правил в законодательство. Консультант попытается установить, на самом ли деле какие-либо из вышеуказанных вопросов стали бы источником противоречий с национальным законодательством достаточно большого масштаба для того, чтобы заслуживать дальнейшего рассмотрения.

В итоге, по результатам данного анализа стороны склоняются к тому, что необходимо признать состоятельной концепцию о возможности включения Правил UNCTAD/ICC в правовые нормы стран региона TRACECA в качестве средства облегчения использования FIATA FBL экспедиторами, зарегистрированными в FIATA, а также разрешить или потребовать принятия фактически идентичных базовых положений относительно ответственности и претензий другими Операторами смешанных перевозок. Однако стороны приняли решение, что использование данного варианта является преждевременным и поручили Консультанту продолжить оказание помощи в разработке регионального решения, которое лучше подстроено под существующую местную практику.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Приложение 7. Анализ возможности применения Типовых Правил FIATA по Транспортно-экспедиторским услугам в регионе TRACECA

### Обзор

Типовые Правила FIATA по транспортно-экспедиторским услугам являются возможным шаблоном для стандартных условий торговой деятельности транспортных экспедиторов. При первоначальной оценке Консультант установил, что при внесении некоторых изменений они могли бы быть взяты за правовую основу аффилированными с FIATA ассоциациями транспортных экспедиторов в государствах региона TRACECA. Они предусматривают режим добровольных контрактов в отношении ответственности экспедитора как агента или как принципала, выдающего свои собственные транспортные документы, такие как FIATA FBL. Некоторые их положения предусматривают излишнюю защиту для экспедитора в отношениях с его заказчиком.

20 Правил были подвергнуты анализу в целях установления факта, того существует ли вероятность наличия каких-либо препятствий в использовании условий, которые содержатся в них, в рамках национального законодательства стран региона TRACECA.

Первоначальным заключением было то, что некоторые из условий могут противоречить национальному законодательству. Однако в Правилах четко предусмотрено, что именно должно произойти в таких ситуациях. В Правиле 20 говорится: «Настоящие Правила действуют только в том объеме, насколько они не противоречат обязательным положениям международных конвенций или действующим нормам национального законодательства, которые применяются к транспортно-экспедиторским услугам». Действие Правила 20 заключается в том, что в тех случаях когда национальным законодательством предусмотрено иное разрешение вопроса, отличающееся от того, которое предусмотрено Правилами, преимущественную силу имеет *национальное* законодательство, если нет соответствующей международной конвенции, однако в противном случае применяются Правила. Формулировка положения о разрешении противоречий по существу идентична той, что используется в Правилах UNCTAD/ICC. Комплекс мероприятий в регионе TRACECA, основанных на Правилах UNCTAD/ICC и условиях FIATA FBL, а также на Типовых Правилах можно составить в логически последовательном и непротиворечивом виде.

### Текстовый анализ Типовых Правил FIATA по транспортно-экспедиторским услугам

#### *Правило 1: Применение*

Считается, что данные положения, скорее всего, не содержат противоречий национальному законодательству.

#### *Правило 2: Определения*

Не считается, что данные определения могут вступать в какие-либо противоречия с национальным законодательством, так как они применяются только к ситуации по контракту, и не предусматривается, что они являются универсальными. Наличие определений таких понятий, как «обязательный закон», «в письменной форме» и «ценности», является весьма полезным. Определение опасных грузов может считаться слишком широким, по охвату интересов заказчика.

#### *Правило 3: Страхование*

Противоречия с национальным законодательством будут существовать только в том случае, если по этому правилу будет вводиться обязанность экспедитора по обязательному страхованию груза, что представляется маловероятным.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



#### *Правило 4: Препятствия*

Это правило может вступать в противоречие с положениями национального законодательства по форс-мажорным обстоятельствам, но поскольку экспедитор обязуется предпринимать адекватные меры в таких ситуациях, маловероятно, что фактические противоречия будут существенными.

#### *Правило 5: Способ и маршрут перевозки*

В связи с тем, что положения данной статьи могут отменяться заказчиком в контракте, маловероятным представляется то, что возникнуть какие-либо противоречия с национальным законодательством.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



*Правило 6: Ответственность транспортного экспедитора, не действующего в качестве принципала*

Правило относится к экспедитору, когда он действует как чистый агент, занимаясь оформлением контрактов от имени клиента с перевозчиками и другими подрядчиками или заполняя таможенную и иную документацию для заказчика. Здесь предусматривается требование о том, что экспедитор должен действовать с должной осмотрительностью при подборе подрядчиков. Данные положения представляются разумными. Они могут противоречить с национальным законодательством только в том случае, если оно предусматривает объективную ответственность или «obligation de resultat» подрядчика. Консультант попытается проверить, применяются ли такие более строгие стандарты в какой-либо из стран TRACESA. По Правилам эти более строгие стандарты будут в таком случае применяться таким образом, что национальное законодательство будет учитываться в любом случае.

*Правило 7: Ответственность транспортного экспедитора, действующего в качестве принципала*

Правило 7.1 и 7.2 относятся к экспедитору, который действует как перевозчик или принимает на себя обязанности перевозчика путем выдачи своего собственного транспортного документа или же предоставляет другие логистические услуги сам или через других, действуя в качестве принципала.

Ответственность экспедитора при таких обстоятельствах включает ответственность за своих субподрядчиков и определяется по «сетевому» принципу, т.е. к контракту на экспедиторское обслуживание применяется закон, который действует в отношении определенной области деятельности, в любой момент, когда такая деятельность осуществляется. Формулировка в Правилах не совсем точна, однако, похоже, что ее суть заключается в том, чтобы избежать противоречий с любыми действующими нормами национального законодательства.

*Правило 8: Исключения, оценка и ограничение денежной ответственности*

8.1. Предусматривается исключение по ответственности в отношении ценностей и опасных грузов (в соответствии с определением в Правиле 2), если о том, что они являются таковыми, экспедитору не сообщалось. Исключается утрата в результате задержки, если этот вопрос прямо не оговорен с заказчиком в письменной форме. Оба эти положения могут противоречить национальному законодательству, хотя возможность отказаться от исключений делает менее вероятным тот факт, что действительно на практике возникнут какие-либо противоречия.

Косвенный ущерб полностью исключается, и это потенциально может привести к противоречиям с национальным законодательством.

8.2. Точка, в которой производится оценка груза в целях предоставления компенсации, не определена, поэтому данное положение предположительно необходимо трактовать в соответствии с национальным законодательством в каждом отдельном государстве, и тогда не должно возникнуть противоречий.

8.3. Существует одно ограничение по компенсации за *утерю или порчу* в размере 2 Специальных прав заимствования за килограмм веса брутто груза, которое частично соответствует нижнему пределу ограничения, установленному по Гааго-Висбийским морским правилам. Скорее всего, что это ограничение будет противоречить национальному законодательству. Однако при этом Правило содержит интересную оговорку, по которой призвана сократить объем любого противоречия. В ней говорится, что ограничение ответственности равно 2 СПЗ за килограмм «если нельзя взыскать большую сумму с лица, перед которым несет ответственность транспортный экспедитор». В этой оговорке учитываются изменения пределов ограничения ответственности по контракту и закону на любой случай, когда экспедитор пользуется иными ограничениями при предоставлении услуг. Не предусмотрено прямое обязательство применять один и тот же принцип



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



при непосредственном предоставлении услуг экспедитором самостоятельно, но это, возможно, положительный момент формулировки о разрешении противоречий из Правила 20 по отношению к обязательному законодательству.

В отношении *задержки*, ответственность ограничена в пределах размеров оплаты за соответствующие услуги. Это ограничение может противоречить национальному законодательству, и при этом необходимо помнить, что данное ограничение, чем то, что предусмотрено по FIATA FBL.

В Правиле 8.3.3 есть положение о компенсации, которая выплачивается за убытки, кроме утери или порчи или задержки груза. Не понятно, что это за убытки, а Правило 8.1.3 однозначно полностью исключает учет косвенного ущерба. Считается, что покрываются те убытки, которые произошли в результате ошибок или бездействий профессионального характера, таких как ошибки при заполнении документации. Установлен общий верхний предел ограничения, однако его размер не вписан в Типовые Правила и должен устанавливаться в зависимости от ситуации в конкретном государстве, таким образом позволяя избежать возникновения противоречий с национальным законодательством. В качестве примера можно вспомнить такой же комплекс правил в Великобритании, по которому верхний предел ограничения установлен для любой операции в размере 75 000 СПЗ.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



#### *Правило 9: Уведомление об утере или порче груза*

Положения об уведомлении могут противоречить национальному законодательству, в частности положения пункта 9.2, которые потенциально устанавливают срок исковой давности только в 14 дней.

#### *Правило 10: Срок исковой давности*

Срок давности в 9 месяцев на обращение в суд может не соответствовать национальному законодательству, по которому, скорее всего, будет предусмотрен более длинный срок исковой давности.

#### *Правило 11: Применение к искам о возмещении ущерба*

Возможно, в данном случае отказ по контракту от прав на возмещение ущерба со стороны заказчика не будет действовать в рамках национального законодательства.

#### *Правило 12: Ответственность служащих и других лиц*

Условие «Himalaya», защищающее служащих, агентов и субподрядчиков экспедитора, может и не действовать во всех юрисдикциях.

#### *Правило 13: непредвиденные обстоятельства*

Маловероятно, что данного правило будет противоречить национальному законодательству

#### *Правило 14: Отсутствие взаимозачетов*

Запрет взаимозачетов и встречных требований со стороны заказчика может противоречить национальному законодательству.

#### *Правило 15: Право удержания груза*

Само по себе это правило признает возможность противоречий благодаря тому, что в его тексте указано, что оно применяется только «в пределах, разрешенных по действующему законодательству».

#### *Правило 17: Обязанность по возмещению убытков*

17.1. Общие положения о возмещении убытков не отражены в тексте достаточно точно, что может, скорее, привести к сложностям в толковании, а не к противоречиям с национальным законодательством.

#### *Правило 18: Ответственность заказчика*

Как и в случае с Правилем 17.1, возмещение ущерба, которое требуется от заказчика, может рассматриваться в слишком широком и неясном смысле, что ведет к потенциальным проблемам при трактовке.

#### *Правило 19: Действующее законодательство и юрисдикция*

Существует вероятность, что данное правило может вступать в противоречия с национальным законодательством по вопросам действующего законодательства и юрисдикции, однако в его



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



тексте предусмотрена возможность заключения отдельного договора с заказчиком, что может сократить объемы любого потенциального противоречия.

*Условия, формирующие презумпции в отношении доказательств или интерпретации*

В Правилах Модели FIATA указано в некоторых местах, что контракт должен трактоваться определенным образом, или что определенные обстоятельства составляют неопровержимое доказательство фактов. Это происходит, например, в Правиле 8.3.1, по которому разрешается считать груз утерянным после задержки в доставке в 90 дней, или же в Правиле 9, которое регулирует вопросы уведомлений о претензиях. Есть вероятность, что в национальных законодательствах будут указаны иные правила доказывания и трактовки.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Выводы

Исходя из результатов анализа, представленного выше, может показаться, что существует большее количество областей возникновения возможной неуверенности или противоречий с национальным законодательством в Типовых Правилах по сравнению с Правилами UNCTAD/ICC или условиями FIATA FBL. Информация в отношении противоречий в правилах UNCTAD и FBL по большей части будет также подходить и для Типовых Правил.

Однако в конечном счете, по результатам данного анализа стороны склоняются к тому, что Типовые Правила можно признать вероятным источником для стандартных условий торговой деятельности по контракту после их изменения в целях приведения в соответствие с местными условиями ассоциаций в регионе TRACECA. Типовые Правила могли бы обеспечить помощь в достижении высокого уровня единообразия условий контрактов по всему региону, однако, скорее всего, не реально ожидать, что во всех странах будет принят один и тот же документ. Прецедент FIATA использовался в Российской Федерации в последних «Правилах», и сохранил интерес сторон для его использования в регионе.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Приложение 8. Сопоставительный анализ со странами за пределами региона

### Российская Федерация

#### Обзор

Исследовано действующее законодательство и модели Российской Федерации, так как действия Сторон неизбежно подвергнуты влиянию систем соседних государств, чье законодательство они могут свободно изучить и является для них понятным, независимо от того, соответствует ли оно передовой международной практике.

Ключевой особенностью Гражданского Кодекса России является то, что в нем отдельно указано, что законодательные акты, составленные на основании Кодекса могут вводить ограниченную ответственность. Контракты транспортной экспедиции должны составляться в письменной форме. Система сетевой ответственности может применяться, когда экспедиторы используют перевозчиков для выполнения услуг по перевозкам, при этом экспедиторы продолжают нести ответственность за действия сотрудников и сторонних подрядчиков. Гражданский Кодекс России сам по себе несет некоторые проблемы в отношении применения стандартов FIATA. Федеральный закон Российской Федерации «О транспортно-экспедиторской деятельности» является более проблемным, на фоне того, что правовые нормы третьего уровня, Общие Правила, направлены на реализацию стандартов FIATA настолько полноценно, насколько это разрешено по Гражданскому Кодексу.

По ныне действующему законодательству страхование ответственности не является обязательным, однако при этом является требованием Общих Правил Ассоциации Экспедиторов Российской Федерации.

Для проекта важно, что проект ТП о Транспортно-экспедиторской деятельности, похоже, один в один соответствует Федеральному закону Российской Федерации «О транспортно-экспедиторской деятельности» по большей части статей 3-14. Поэтому получается, что стороны, сознательно или неосознанно, приняли решение привести свои правовые нормы в соответствии с российским законодательством, чья правовая структура в области экспедиторской деятельности, по всей видимости, подстроена под особенности собственной ситуации. Сохранение такой модели для стран TRACECA несет риск создания препятствий для нынешнего и будущего развития экспедиторской отрасли при следовании российской модели. Конечно, это могло бы быть и правильным выбором в том случае если положенная в основу политика была бы должным образом продумана в каждом из государств, однако в противном случае порекомендовать ее нельзя, так как российская модель отличается от систем в странах Европы.

В частности, транспортно-экспедиторская деятельность регулируется в России следующими нормами:

#### Гражданский кодекс

#### Глава 25

В этом разделе общей части рассматриваются вопросы ответственности за нарушение контракта. Нарушающая сторона должна компенсировать убытки в полном объеме. Однако по Статье 400 другие законы (но не контракты) могут устанавливать ограничения на право полной компенсации. Частично из этим пользуются положения Федерального Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности».



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Основанием для ответственности является нарушение по Статье 401, если законом или контрактом не установлено иное основание для ответственности. Бремя доказывания факта отсутствия нарушения лежит на лице, допустившем нарушение. В случае с *подрядными контрактами* стандарт ответственности выглядит еще более строгим. Подрядчик по такому договору всегда несет ответственность, за исключением случаев, когда доказано, что надлежащее исполнение обязательств не представлялось возможным в связи с форс-мажорными обстоятельствами, которые определяются как «чрезвычайные обстоятельства, которые невозможно было предотвратить в конкретных условиях». Не указывается, что любые другие основания для ответственности могут быть изложены в законе или контракте, и этим можно объяснить, почему Федеральный закон никаким образом не отступает от Гражданского Кодекса, что могло бы происходить в противном случае по общему положению Статьи 401.

Действия его сотрудников рассматриваются как действия самого подрядчика, при этом подрядчик несет ответственность за третьих лиц, привлеченных к выполнению подряда.

Наконец, подрядчик несет ответственность за убытки, вытекающие из задержки по Статье 405. Существует вероятность (хотя это конкретно и не указано в тексте), что возможность ограничения ответственности через законы, предусмотренная в Статье 401, в равной степени применяется и к убыткам, возникающим в связи с задержкой по другим убыткам, но опять же в российском законе об экспедиторской деятельности этот момент не используется.

#### Глава 41

Эта глава полностью посвящена контракту на экспедиторское обслуживание, но при этом по существу немного добавляет к положениям Гражданского Кодекса.

В Статье 801 предусматривается, что контракт на экспедиторское обслуживание является инструментом, имеющим преимущественную силу, однако при этом его действие ограничивается любым положением об обратном в Федеральном Законе «О транспортно-экспедиторской деятельности», в других законах и нормативных актах.

В Статье 801 требуется, чтобы контракт заключался в письменной форме.

Статья 803 предусматривает ответственность экспедитора в силу оснований и в объеме, предусмотренном в соответствии с Главой 25 выше, но при этом здесь разрешается предусматривать ответственность экспедитора по правилам, которые действуют в отношении перевозок при привлечении сторонних перевозчиков.

В Статье 804 предусматривается обязанность клиента предоставлять достаточные инструкции, а в Статье 805 повторяется, что экспедитор несет ответственность за действия третьих лиц.

Федеральный закон «О транспортно-экспедиторской деятельности» (30.06.2003)

В нем дублируются многие положения Гражданского Кодекса, а также заполняются некоторые его пробелы. Во многих аспектах он не понятен с Западно-Европейской точки зрения, но при этом он может работать в рамках российской системы. Возможно, наиболее интересной особенностью этого российского закона является его поразительное сходство с проектом Технического Приложения по транспортно-экспедиторской деятельности. Большинство статей фактически одинаковые, насколько это можно оценить по его переводу на английский язык.

По этому закону контракт должен заключаться в «простой письменной форме», что на практике означает, что выдачи одного лишь коносамента FIATA будет недостаточно для соблюдения официальных требований. Поэтому FBL может выдаваться только в дополнение к контракту.





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Однако контракт обычно основан на модели, рекомендованной для Общих Правил Ассоциацией Экспедиторов Российской Федерации, описание которой приводится ниже.

Текстовый анализ Федерального Закона Российской Федерации «О транспортно-экспедиторской деятельности»

#### *Статья 1.*

Экспедиторские услуги включает «предоставление услуг по организации перевозок грузов любым видом транспорта и составление документов на перевозку, таможенных документов и другой документации, необходимой для осуществления перевозки грузов».

В Контракте может иметься положение, регулирующее любые вопросы, не оговоренные в законодательстве, что указано в Гражданском Кодексе.

#### *Статья 2.*

Эта статья относится к Правилам (еще не составленным) по различным операционным вопросам, предусматривая очень похожие условия по сравнению с положениями, предусмотренным в Статье 3 проекта Технического Приложения по экспедиторской деятельности TRASECA. Это бы обеспечило поддержание командно-административного вмешательства в операционные вопросы, кроме того интересен тот факт, что новые Правила фактически еще не составлены, и что гражданский Кодекс и Общие Правила Российских Экспедиторов (документ контрактного типа), по-видимому, в достаточной мере рассматривают практические аспекты документов и др.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



### *Статья 3. Права экспедитора и заказчика*

Экспедитору разрешается организовывать перевозки при отсутствии указания от клиента об обратном, а также предоставляется право удержания. Многие из прав, в отношении которых приводится описание, могут предоставляться контрактом, с учетом тех обширных полномочий, которые уже предусмотрены Гражданским Кодексом.

Многие положения российского законодательства включены в видоизмененную Статью 4 проекта ТП по экспедиторской деятельности.

### *Статья 4. Обязанности экспедитора*

К заказчикам применяются специальные положения. Многие другие положения могут регулироваться контрактом.

Предусмотрено специальное требование к экспедитору выдать транспортно-экспедиторский документ заказчику, и в дальнейшем в России сущность этого выданного документа имеет важное значение, так как по нему можно определить, должна ли ответственность оцениваться в соответствии с внутренними или международными правилами.

Опять же очень похожие положения встречаются в Статье 5 проекта ТП по экспедиторской деятельности.

### *Статья 5. Обязанности Заказчика*

Все они по большей части уже изложены в Гражданском Кодексе.

Очень похожие положения встречаются в Статье 6 проекта ТП по экспедиторской деятельности.

### *Статья 6. Общие основания ответственности*

При внутренней экспедиторской деятельности ответственность определяется в соответствии с Гражданским кодексом, т.е., это полная ответственность, помимо обычного нарушения, основанная на очень строгой обязанности проявлять должную осмотрительность.

Однако в случае выдачи «надлежащих экспедиторских документов» по международной экспедиторской деятельности, ограничение ответственности за нарушение контракта устанавливается на фиксированном уровне в 666,67 СПЗ за упаковку или единицу, при этом возможность более высокого ограничения не предусматривается. Это «общая норма» применения всех видов убытков, за исключением утери или порчи груза, в отношении которых имеется предусмотрено положение в Статье 7. Право ограничения ответственности при совершении умышленного нарушения со стороны экспедитора не предоставляется.

Отдельное положение предусматривает неустойку в размере 10% расходов экспедитора или заказчика.

Очень похожие положения встречаются в Статье 7 проекта ТП. В некоторых случаях проект ТП без всякого рассмотрения необходимых изменений скопирован из российского закона – см. несоответствующую ссылку в проекте ТП на «пункт 2 Статьи 9», который встречается в российском законе в надлежащем контексте, но относится к достаточно неподходящему в данном случае и неуместному по контексту вопросу в проекте ТП, так как в проекте ТП обращения к другим документам не отслеживались надлежащим образом.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



### *Статья 7. Утеря, недостаток или порча груза*

Вся эта статья сформулирована таким образом, что в ней определенно имеются элементы неясности и двусмысленности с точки зрения западного права. В частности, не всегда понятно, применяются ли положения только к ситуациям с внутренней экспедиторской деятельностью или же они действуют и в отношении международной экспедиторской деятельности.

В Статье 7.1 принимаются основания для ответственности, предусмотренные в КДПГ для убытков в рамках внутренней деятельности. Эта статья совместима с общим положением в Статье 401.3 С.С, по которому в законе или контракте разрешается устанавливать иные стандарты ответственности по сравнению с теми, что предусмотрены в Гражданском Кодексе для коммерческих операций. Можно даже и не упоминать о том, что такая ответственность является меньше строгой ответственности (которая используется в проектах кодексов некоторых регионов), и что российское законодательство предусматривает обстоятельства (такие как похищение груза), при которых экспедитор не несет ответственность. Когда он несет ответственность, убытки должны возмещаться в полном объеме.

В Статье 7.2 устанавливается ограничение ответственности при международной экспедиторской деятельности в размере 2 СПЗ за килограмм, если не получена компенсация в большем размере от основанного перевозчика. В законе указывается, однако представляется, что в данном случае для применения этих положений должна была быть выдана международная документация.

Статья 7.3 предоставляет возможность предусмотреть в контракте возмещение убытков заказчику пропорционально затратам экспедитора в случае утери или порчи, что предполагает, что контракт может фактически исключать такое возмещение, поднимая вопрос о том, почему такое положение включено в законодательство.

По Статье 7.4 требуется компенсация упущенной прибыли, однако не предусматривается ограничение ответственности. Данная статья применяется только к внутренним перевозкам.

В Статье 7.5 имеется положение, регулирующее вопросы возмещения упущенной прибыли в случае международных перевозок, но при этом имеется ограничение, предусмотрено в законе. Так как предусмотрены два предела ограничения, а именно 666,67 СПЗ за упаковку или 2 СПЗ за килограмм, достаточно сложно разобраться в том, какое именно ограничение должно применяться. Этот факт усугубляется тем, что четко не определено, как именно рассчитывается упущенная прибыль. Обычно может считаться, что ее сумма уже включена в «стоимость» груза, если этот груз продан, что предусмотрено в следующей Статье 7.5. Поэтому не понятно, действует ли право, предусмотренное данной статьей 7.5, по совокупности с другими правами или уже включено в какие-либо расчеты упущенной прибыли.

Более того, ничего конкретно не говорится о косвенном ущербе, и он может оставаться неограниченным как по внутренним, так и по международным перевозкам.

В статье 7.7 заказчику разрешается рассматривать груз как утерянный в случае недоставки его в течение 30 дней.

В проекте ТП по транспортно-экспедиторской деятельности сохраняются все вышеуказанные положения в практически нетронутом виде, с теми же элементами неясности и двусмысленности.

### *Статья 8. Уведомление об утере*

Требуется незамедлительно направить уведомление об утере за исключением случаев скрытой утери, в случае чего на это предоставляется 30 дней.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Одинаковые положения содержатся и в Статье 9 проекта ТП.

*Статья 9. Ответственность за задержку*

За задержку выплачивается компенсация, за исключением случаев форс-мажорных обстоятельств или нарушений со стороны заказчика. В случае с коммерческими операциями не указываются никакие ограничения по ответственности. Для потребительских операций предусмотрена шкала компенсации. Абсолютно не понятно, предусматривается ли, что данная компенсация выплачивается только в случае проведения таких индивидуальных операций.

Такие же положения встречаются в Статье 10 проекта ТП.

*Статья 10. Ответственность заказчика*

Как представляется, заказчик несет неограниченную ответственность, в случае непредоставления обязательной необходимой информации и несения в связи с этим убытков экспедитором. Как правило, такая же ситуация имеет место и в других странах.

Такие же положения предусмотрены и в Статье 11 проекта ТП.

*Статья 11. Переменная ответственность*

Более высокая ответственность может быть согласована с экспедитором, при этом такое же положение имеется в Статье 12 проекта ТП.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



### *Статья 12. Претензии и иски*

Претензии должны предъявляться в письменной форме в течение шести месяцев, но данный период может быть продлен экспедитором. Статья 13 проекта ТП содержит те же условия. Данный порядок эффективно снижает уровень свободы заказчика в вопросе наличия у него права предъявления претензии до самого конца срока исковой давности в один год, который предусмотрен в следующей статье, что выглядит нелогично и несправедливо, но при этом, возможно, отражает общепринятую практику судов России или бывшего Советского Союза.

### *Статья 13. Срок исковой давности*

Установлен срок исковой давности в один год, который также предусмотрен и в Статье 14 проекта ТП.

### *Конвенции о перевозках по определенным видам транспорта*

К ним следует обращаться в целях определения сетевой ответственности Экспедитора, в соответствии с описанием выше, при использовании перевозчиков одного определенного вида транспорта в качестве субподрядчиков. Также они применяются к экспедиторам, действующим как Операторы смешанных перевозок (ОСП).

### *Общие Правила Российских Экспедиторов*

Эти правила приняты Генеральной ассамблеей транспортных экспедиторов России 11.01.2002. Они рекомендованы Российской Торговой Палатой и утверждены Министерством Транспорта России. Они по большей части основаны на типовых правилах FIATA по транспортно-экспедиторским услугам, но при этом усиливают их действие интересным образом. Однако в отношении внутренних обязанностей и ограничения ответственности, Правила опираются на положения Гражданского Кодекса.

Данные Правила могли бы стать подходящей моделью для использования в 10 бывших Советских республиках, которые входят в TRACESA.

### *Правила Транспортно-Экспедиторских Услуг от 16.02.1981*

Эти правила применяются в тех частях, которые не противоречат действующему Закону от 2003г., так как по закону данные Правила не отменялись, так же как в них не вносились изменения и дополнения. В Правилах очень подробно перечисляются операции и услуги по каждому отдельному виду транспорта. Они заменяются Правилами о транспортно-экспедиторской деятельности, введенными Декретом от 08.09.2006 г., которые рассматриваются ниже.

### *Правила о транспортно-экспедиторской деятельности от 08.09.2006*

Эти правила заменяют Правила 1988г. и представляют собой давно тянувшийся и долгожданный переход от скрупулезного предписывающего законодательства советского типа к более простому, сжатому и более гибкому правовому режиму. Они не сильно затрагивают вопросы логистики экспедиторской деятельности и поэтому не должны препятствовать дальнейшему развитию.

Данные правила являются логически последовательными и в основном регулируют вопросы инструкций и документов, а именно Поручение экспедитору, Экспедиторское свидетельство и Складское свидетельство. По Правилам требуется составление документов в письменной форме, а также предварительное утверждение формы документа соответствующим министерством. Это обеспечит распространение единообразной документации, так как для отдельных экспедиторов





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



утомительно будет каждый раз получать разрешение, тогда как такая работа может выполняться Торговой Ассоциацией от имени своих участников.

В Статье 6, по все видимости, разрешается использование коносамента FIATA FBL и других документов FIATA при международных перевозках, если существует договоренность с заказчиком, однако для этого, возможно, понадобится получить разрешение в соответствующем министерстве через Российскую Торговую Ассоциацию, которая является аффилированным лицом FIATA.

По Правилам экспедитору не запрещается действовать в качестве Принципала. Однако Статья 15 предоставляет заказчику определенные права требовать предоставления ему подробной информации об уплаченных грузовых тарифах, которое, в случае его осуществления, может осложнить отношения с экспедитором, действующим в качестве Принципала, так как Принципал составит включающую ставку за сквозные перевозки, куда будет включаться собственный интерес по грузовым ставкам по отдельным сегментам перевозок. Похоже, что Правила пересматривают эту концепцию коммерческой конфиденциальности Принципала, хотя Статья 15, скорее всего, предназначена для применения в основном в отношении традиционных агентских функций.

Существование Правил позволит время от времени заменять кое-какие несущественные изменения в практику регулирования данных вопросов без необходимости принимать новый закон об экспедиторской деятельности. В целом Правила являются интересной моделью для государств TRACESA, которые имеют общие корни советской правовой системы, хотя при этом такие Правила могут представлять гораздо меньший интерес для других государств.

Текстовый анализ Общих Правил Российских Экспедиторов и сравнение с Типовыми Правилами FIATA по транспортно-экспедиторским услугам

#### *Правило 1: Применение*

Правила предназначены для применения участниками Ассоциации Российских Экспедиторов. Не указывается, могут ли они использоваться другими субъектами.

Их необходимо включать в документы в письменной форме, так как это является требованием российского законодательства. Независимо от того, является ли это требование обязательным в любой другой юрисдикции, определенно это разумное требование, которое можно принять.

Правило 1.1.3 частично соответствует FIATA, но при этом в правилах FIATA Заказчику разрешается использовать любые более выгодные для себя условия, которые устанавливаются в контракте. Российские же условия не предусматривают такой возможности, что можно считать негативным моментом..

#### *Правило 2: Определения*

Определения явно соответствуют примерам в правилах FIATA, и фактически используются в тексте, в отличии от многих проектов инструментов, полученных Консультантом от других участников по Региону.

«Доставка грузополучателю» заменяет «распределение» в определении транспортно-экспедиторских услуг.

Термин «транспортный экспедитор», по-видимому, может применяться только к российским экспедиторам, которые имеют право осуществлять деятельность на территории России. Не понятно, как это применяется на практике.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



В определении термина «перевозчик», имеется дополнение к тексту, взятому из правил FIATA, которое указывает, что экспедитор может нанимать перевозчика на условиях подряда. Ничего не говорится о исполняющем перевозчике. Отсюда возникает путаница с Правилем 10 ниже, и, следовательно, это дополнение в определение выглядит как необязательное и ненужное.

Определение опасных грузов может считаться слишком широким, по охвату интересов заказчика, но при этом полностью соответствует определению FIATA.

#### *Правило 3: Контракт транспортной экспедиции*

За исключением Правил 3.4 и 3.5, которые соответствуют Правилу 17.1 и 4 FIATA, текст здесь является новым и содержит описание сущности обязательств в области транспортной экспедиции с использованием понятий, пересекающихся с положениями Гражданского Кодекса и Закона об экспедиторской деятельности. Данные положения указывают, что услуги могут быть гораздо более широкими по своему характеру, чем обычные агентские услуги, и могут даже включать перевозки. Это отражает реальность современной экспедиторской деятельности.

#### *Правило 4: Документы транспортной экспедиции*

Это еще одно практически полностью новое Правило, которое напрямую обращается к документам FIATA.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



#### *Правило 5: Поручение экспедитору*

Это также новое Правило, которое относится к типовой форме поручений, которая должна использоваться заказчиками, но не разработана на момент издания Правил. Ценность данного Правила невозможно рассчитать на текущий момент. Оно немного повторяется в том, что предусматривает использование письменной формы, что уже зафиксировано в качестве основополагающего требования Правил 3.1, а также в том, что определяет термин «письменная форма», что уже делалось в разделе определений, но, по крайней мере, определения даются одинаковые! В целом Правило представляется полезным в том, что представляет Заказчику инструкции в отношении порядка действий, при этом все достаточно неясным представляется то, что в Правиле 5.8 требуется предоставление «всей необходимой информации» для исполнения поручения. Это положение может трактоваться в ущерб интересам заказчиков.

#### *Правило 6: Грузы*

6.1. Предположительно слово «places» необходимо заменить на «pieces» во втором предложении, а смысл Правила заключается в том, чтобы переложить обязанность требования проверки на заказчика, за исключением случаев когда груз отправляется из собственных помещений экспедитора.

6.2. Здесь имеется небольшое повторение, так как поручение так или иначе должно быть в письменной форме

6.3. Здесь предусмотрено эффективное обращение к Декларации об опасных грузах FIATA.

6.4. Похоже, что решение о том, выдавать документы FIATA или нет, остается за заказчиком. Это выглядит не совсем разумно и практично. Предпочтительно было бы, если бы Заказчику, максимум, было бы предоставлено право вето и/или право потребовать выдачу документа иного типа, напр., традиционная рейсовая транспортная накладная. Обычно экспедитору было бы разумно проявлять инициативу при выдаче документов FIATA, а не полагаться на запрос от заказчика. Маловероятно, что это поможет расширить использование документов FIATA, если это условие останется.

#### *Правило 7: Способ и маршрут перевозки*

Данное правило соответствует Правилу 5 Типовых Правил FIATA

#### *Правило 8: Страхование*

Это правило в значительной степени соответствует Правилу 3 Типовых Правил FIATA, но при этом также требует от экспедиторов осуществлять страхование ответственности для соответствия обязательствам при выдаче документов FIATA. Это выглядит весьма разумно.

#### *Правило 9: Права и обязанности Экспедитора*

В пунктах 9.1-9.3 очень четко изложены различные возможные способы исполнения контракта экспедитором через третьих лиц, с использованием собственных перевозок (здесь полезно обратиться к понятию исполняющий перевозчик) или же как перевозчик на условиях подряда с использованием транспортных накладных FIATA \, в которых применяются условия по второму варианту FIATA. Это может рассматриваться как хорошая модель для региона.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



В пунктах 9.5-9.7 в какой-то степени повторяются другие разделы Правил, напр., 3.5, но при этом они несомненно вставлены для согласования данного правила с положениями, непосредственно предшествующими ему. 9.5 приблизительно соответствует 6.1.1 правил FIATA.

#### *Правило 10: Ответственность экспедитора*

Пункты 10.1 — 10.3, в которых содержатся, возможно, наиболее важные положения Правил, почти полностью повторяют соответствующие положения Правил 6 и 7 Типовых Правил FIATA, проводя различия между функциями чистого агента, принципала и перевозчика. Обнадеживает то, что эти условия, очевидно, признаны совместимыми с российским законодательством, и это будет хорошим прецедентом для региона.

В 10.1.1. текст первого предложения не совсем понятен, и является дополнением к формулировке FIATA, которая повторяется и может считаться необязательной. С другой стороны, дополнение, которое предназначено для видоизменения пунктов 10.2.1 и 10.2.2, выглядит полезным. В нем говорится, что доказательством статуса принципала или перевозчика является характер выданного документа.

Правило 10.1 относится к экспедитору, который выполняет функцию чистого агента, занимаясь организацией контрактов от имени заказчика с перевозчиками и другими подрядчиками. Здесь предусматривается требование о том, что экспедитор должен действовать с должной осмотрительностью при подборе подрядчиков. Данные положения представляются разумными.

Правило 10.2.1 и 10.2.2, а также 10.3 относятся к экспедитору, который действует как перевозчик или принимает на себя обязанности перевозчика путем выдачи своего собственного транспортного документа или же предоставляет другие логистические услуги сам или через других, действуя в качестве принципала. Ответственность экспедитора при таких обстоятельствах включает ответственность за своих субподрядчиков и определяется по «сетевому» принципу, т.е. к контракту на экспедиторское обслуживание применяется закон, который действует в отношении определенной области деятельности, в любой момент, когда такая деятельность осуществляется.

Правило 10.3 дополняет положения Типовых Правил FIATA, но при этом не добавляет особого нового смысла в их условия.

Правило 10.4 относится к Правилу 8.1 FIATA по исключению ответственности в отношении ценностей и опасных грузов, если о том, что они являются таковыми, экспедитору не сообщалось. Исключается утрата в результате задержки, если этот вопрос прямо не оговорен с заказчиком в письменной форме. Полностью исключается косвенный ущерб. Опять же интересно и полезно то, что эти исключения, очевидно, сопоставимы с российским законодательством, так как в частности положения о косвенном ущербе могут потенциально рассматриваться как создающие противоречия с ним.

#### *Правило 11: Оценка размера компенсации*

Данное правило устраняет недостаток в Типовых Правилах FIATA, определяя основания ответственности, исходя из модели КДПГ. Опять же это полезная модель для региона, при условии ее совместимости с другими национальными законодательствами.

#### *Правило 12: Денежные ограничения*

В пункте 12.1 предусматривается финансовое ограничение, зависящее от Главы 25 Гражданского Кодекса Российской Федерации.





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Пункт 12.2, похоже, предназначен для установления связи с российским законом об экспедиторской деятельности, который устанавливает различные пределы для национальных и международных операций. При использовании документов FIATA (не разъясняется, это означает любые документы FIATA или только документы на смешанные перевозки FIATA) компенсация за *утрату или порчу груза* составляет 2 Специальных Права Заимствования за килограмм веса брутто груза, «если нельзя взыскать большую сумму с лица, перед которым несет ответственность транспортный экспедитор», как установлено в Правиле 8.3 Типовых Правил FIATA.

Пункт 12.3 предусматривает ограничение по компенсации в отношении *задержки* в пределах «фактически понесенных убытков», что, возможно, предназначено для препятствия возмещению убытков без наличия доказательств убытков, но может также в равной мере трактоваться как установление неограниченной ответственности в случае, если такие убытки доказаны. Пункт 12.4 может предотвратить это путем ограничения размера компенсации в рамках того, который фактически предусмотрен по положениям об ответственности в российском законе о транспортно-экспедиторской деятельности, но при этом определенно существует некоторая двусмысленность, которая не является полезной. По Типовым Правилам FIATA в отношении задержки, ответственность ограничена в пределах размеров оплаты за соответствующие услуги. Однако это ограничение может противоречить национальному законодательству и является меньшим, чем то, что предусмотрено по коносаменту FIATA FBL. Поэтому в данном вопросе ни российские правила, ни правила FIATA не могут считаться идеальными.

Не предусмотрено отдельного положения по другим убыткам, и они также должны определяться по Правилу 12.4. В правилах FIATA все же имеется положение по другим убыткам в правиле 8.2.3. Установлен общий верхний предел ограничения, однако его размер не вписан в Типовые Правила и должен устанавливаться в зависимости от ситуации в конкретном государстве, таким образом позволяя избежать возникновения противоречий с национальным законодательством. В качестве примера можно вспомнить такой же комплекс правил в Великобритании, по которому верхний предел ограничения установлен для любой операции в размере 75 000 СПЗ. Однако вполне нормально определить это в соответствии с национальным законодательством, что сделано в Российских Правилах.

12.5 соответствует Правилу 8.3.1 FIATA и взято из Конвенции ООН о Смешанных Перевозках.

12.6 и 12.7 точно повторяют 9.1 и 9.2 Типовых Правил FIATA по обязательству заказчика направить уведомление об утере или порче груза. Как ошибка выглядит то, что это не вынесено в отдельное Правило в российском тексте, но проблема скорее в ясности, а не в содержании. Положения об уведомлении могут противоречить национальному законодательству в другой стране, в частности положения пункта 12.7, которые потенциально устанавливают срок исковой давности только в 14 дней.

#### *Правило 13: Срок исковой давности*

Срок исковой давности в 9 месяцев для обращения в суд является противоречивым, поэтому интересен тот факт, что он считается совместимым с Гражданским Кодексом Российской Федерации. Он может не соответствовать национальному законодательству в других странах, которые могут настаивать на более длинном сроке исковой давности.

#### *Правило 14: Ответственность служащих и других лиц*

Условие «Himalaya», защищающее служащих, агентов и субподрядчиков экспедитора, действует в рамках российского законодательства. Это очень хорошая защита, но она может и не действовать во всех странах по региону.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Удивительно, что равноценная защита от исков по возмещению ущерба не предоставляется самому экспедитору, что имеет место в Правиле 11 Типовых Правил FIATA. Возможно, отказ по контракту от прав на возмещение ущерба со стороны заказчика не будет действовать в рамках российского законодательства, что делает защиту служащих и др. сложной для понимания.

Точно так же не предусматривается право взаимозачетов, которое предоставляется в Правиле 14 FIATA. Возможно, такая ситуация связана с тем, что данное право противоречит российскому законодательству. Если это так, то ситуация в регионе, скорее всего, такая же.

#### *Правило 15: Право удержания груза*

Правило соответствует формулировке FIATA, так как в его тексте указано, что оно применяется только «в пределах, разрешенных по действующему законодательству». Интересно узнать, какие же положения применяются по данному законодательству.

#### *Правило 16: Права и обязанности Заказчика*

Пункты 16.1, 16.2 и 16.4 являются новыми, и при этом по большей части повторяют разные положения из всего текста.

16.3 соответствует Правилу 3 Типовых Правил FIATA, как и пункт 16.5, который основан на Правиле 16 FIATA.

16.6 в значительной степени соответствует 17.1 FIATA, а по вопросам Общих убытков соответствует 17.2 FIATA.

16.8 – это новый пункт, который может оцениваться негативно в связи с недостатком ясности в нем, а также в связи с тем, что предусматривает возможность применения несправедливых штрафных санкций, которые включаются в контракт.

#### *Правило 17: Ответственность заказчика*

17.1 точно соответствует Правилу 18 FIATA. Возмещение ущерба, которое требуется от заказчика, представляется слишком обширным и несколько неясно определенным.

17.2 – это новый пункт, который является полезным дополнением, решающим сложную проблему простоя и удержания транспортного средства. Его текст изложен очень хорошо.

#### *Правило 18: Претензии и иски*

Это правило похоже на Правило 19 Типовых Правил FIATA, но при этом в английском тексте выражение «действующее законодательство» звучит слабее, чем в правилах FIATA, и не применяется положение о юрисдикции, что могло привести бы к возникновению конфликта с иностранными экспедиторами и заказчиками по вопросу выбора юрисдикции.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



#### *Правило 19: Обеспеченность Общих Правил правовой санкцией*

Как и в Правиле 20 Типовых Правил FIATA, здесь указано, что Правила действуют лишь настолько, насколько они не противоречат международным конвенциям и российскому законодательству.

#### Прямое смешанное сообщение/Смешанные Перевозки

Прямое смешанное сообщение – это советская модель смешанных перевозок, в основу которой положены подробные правила транспортного пересечения между автомобильными перевозками, железнодорожным транспортом и речным судоходством, приспособленные к климатическим и географическим особенностям Советского Союза. Положения данного документа в значительной степени сохраняют положения отдельных конвенций по различным видам транспорта, которые введены недавно в Российской Федерации. Положения о смешанных перевозках в этих конвенциях до сих пор сохраняют подход плановой экономики ко всему процессу логистики с использованием смешанных перевозок, и не могут считаться подходящими моделями для региона TRACECA, так как в нем разрабатывается более рыночный подход к предоставлению услуг. Положения Конвенции, по всей видимости, не направлены на защиту позиции заказчика, который пытается получить возмещение убытков в связи с утерей или порчей груза, которые имели место при его смешанной перевозке.

Считается, что в Российской Федерации также разработан закон о смешанных перевозках, который так и не был введен в действие, но в котором сохранены некоторые особенности, присутствующие в действующих Конвенциях. Важно, что участники TRACECA, похоже, в основу проекта ТП о Смешанных Перевозках в значительной степени положили эту неудачную работу. В Статье 4 ТП содержатся такие же положения по организации смешанных перевозок при материально-техническом обеспечении, которые присущи плановой экономике. Эти положения в значительной степени мешают реализации иных практических решений, которые сейчас могут быть приняты перевозчиками и создали бы излишние препятствия в будущем, в случае их принятия.

#### *Выводы*

По всей видимости, Гражданский Кодекс Российской Федерации не является препятствием для реализации большинства стандартов FIATA. «Общие Правила», предусмотренные в качестве стандартных условий торговой деятельности, являются удовлетворительной моделью для региона.

Российский закон о транспортно-экспедиторской деятельности меньше подходит в качестве опорного документа, хотя в нем и предусмотрено такое преимущество, как возможность ограничения ответственности при международных перевозках, а также преимущество того, что в нем в большинстве положений предпринимаются серьезные попытки ухода от законодательства, основанного на командно-административной экономике. Правила, которые просто основаны на Законе, в целом удовлетворительны в том, что не препятствуют использованию FIATA FBL.

В Российской Федерации пока еще бывшая система Прямого смешанного сообщения должным образом не адаптирована для обеспечения ее соответствия современным условиям торговой деятельности. Тот факт, что проект законодательства, регулирующего весь данный сектор пока еще не введен в действие, а также, что сектор зависит от Гражданского Кодекса и Конвенций по отдельным видам транспорта, похоже, указывает, что сложные вопросы политики в отношении услуг в области смешанных перевозок, пока еще полностью не прояснены.





Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Интересно отметить, что данный закон Российской Федерации о транспортно-экспедиторской деятельности является основой для проекта ТП по транспортно-экспедиторской деятельности TRACECA, что и может объяснить, почему данный проект не совсем соответствует более общепринятым международным стандартам. Положения закона Российской Федерации также оказали влияние на большинство проектов законов об экспедиторской деятельности, которые в настоящий момент разрабатываются в странах других участников. Это несет потенциальные проблемы из-за отсутствия в этих проектах полной совместимости с системой, которая взята за основу в Правилах UNCTAD/ICC и в Конвенции о смешанных перевозках 1980г., при этом такие проекты содержат элементы двусмысленности в правовых вопросах, что может и не иметь серьезных последствий в российском контексте, но при этом приводит к именно таким последствиям в контексте международном.

#### Франция

Хотя во Франции нет законодательства, которое точно охватывает вопросы, по которым проводится сопоставительный анализ в отношении транспортно-экспедиторской деятельности, общая структура ее «Типовых Контрактов» (стандартные контракты) в области перевозок дает некоторое представление о том, как условия контрактов о транспортной экспедиции могут включаться в комплекс законодательных мероприятий.

#### Германия

##### Обзор

Деятельность транспортных экспедиторов в Германии регулируется правовыми нормами трех уровней.

Основные обязанности излагаются в Гражданском Кодексе. Экспедитор несет ответственность за утерю или порчу груза, а заказчик должен поучить компенсацию убытков в полном объеме, в случае отсутствия иных положений в законе или контракте. Поэтому Гражданский Кодекс, как и Гражданский Кодекс Российской Федерации, предусматривает возможность ограничения ответственности, но только при наличии договоренности об этом между сторонами контракта, тогда как по российской системе сначала возможность такого ограничения ответственности должна быть предусмотрена по законодательству.

Коммерческий Кодекс Германии (HGB) содержит специальное положение об экспедиторах, перевозчиках и складах. Экспедитор может действовать как агент для другого лица, или в качестве принципала и перевозчика от своего имени.

Действуя в качестве агента, он обязан проявлять должную осмотрительность при подборе перевозчиков и иных подрядчиков, и при этом взимает плату за свои услуги. Ему не разрешается устанавливать наценки на свои грузовые тарифы. Он имеет право удержания, в случае неуплаты за его услуги или стоимости груза. В случаях, когда экспедитору предлагается контракт с фиксированной ценой, считается, что он действует в качестве Принципала/Перевозчика.

Хотя существует стандартный срок исковой давности в 3 года по судебным искам по Разделу 195 Гражданского Кодекса, по HGB для перевозчиков и экспедиторов этот срок сокращается до 1 года.

В Разделе 305 Гражданского Кодекса Германии рассматриваются Стандартные условия торговой деятельности: «стандартные коммерческие условия – все контрактные условия, предварительно установленные для множества контрактов, которые представляются одной стороной контракта (клиентом) другой стороне при заключения контракта». Стороны могут предварительно



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



договориться о том, что к определенному типу сделок будут применяться конкретные стандартные коммерческие условия (такие как ADSP (Всеобщие немецкие экспедиторские условия)).

Большинство немецких экспедиторов осуществляют деятельность по стандартным условиям ADSP. Они ссылаются на эти условия в тексте своих фирменных бланков в качестве дополнительного средства, обеспечивающего доказательство их включения в условия сделки. Условия ADSP рекомендованы Федеральной Ассоциацией Транспортных Экспедиторов, Федеральной Ассоциацией Немецких Отраслей Народного Хозяйства и Федеральной Ассоциацией Торговых Предприятий, а также совместно обсуждались с участием этих субъектов. Поэтому, можно сказать, что они применяются по всеобщему согласию.

В частности, транспортно-экспедиторская деятельность в Германии регулируется следующими нормами:

Коммерческий Кодекс Германии (HGB)

#### *Ограничения ответственности по перевозкам*

По разделу 431 HGB компенсация, которая подлежит уплате по общему размеру утери или порчи груза ограничена в пределах 8,33 СПЗ за килограмм веса брутто груза (ограничение по КДПГ). Кроме компенсации перевозчик обязан вернуть суммы транспортных, государственных и иных сборов, уплаченных в связи с перевозкой груза. Компенсация, которая подлежит уплате со стороны перевозчика за задержку доставки, ограничена в пределах суммы, равной утроенной стоимости груза. По Разделу 433, если перевозчик несет ответственность за косвенный ущерб, связанный с осуществлением перевозки, компенсация, которая подлежит уплате, ограничена в пределах утроенной суммы, подлежащей уплате в случае утери груза. Таким образом устанавливается ограничение на готовую сумму, которая может быть застрахована в отношении косвенного ущерба, предоставляя заказчику ощутимую компенсацию.

В соответствии с разделом 449 HGB, сторонам контракта о перевозке не разрешается отклоняться от положений об ответственности, установленных законом, если после подробных переговоров они не пришли к соглашению, однако при этом они могут установить по договоренности иные ограничения, при условии, что не ниже 2 СПЗ и не выше 40 СПЗ за килограмм.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



### *Смешанные перевозки*

Раздел 452 HGB применяет сетевую систему к смешанным перевозкам, если одна из сторон докажет, на каком именно конкретном участке перевозки произошла утеря, порча или задержка. В этом случае ответственность перевозчика за данную утерю, порчу или задержку определяется по законодательству, которое применялось бы к контракту между сторонами контракта на смешанную перевозку груза на этом конкретном участке пути. Следовательно в данном случае соблюдается тот же принцип, что и в Правилах UNCTAD/ICC для документа по смешанным перевозкам. По соглашению сторон сетевая система может заменяться общими положениями Закона о Перевозках Германии, если такая замена не противоречит обязательным положениям международного соглашения, к которому присоединилась Германия.

### Стандартные условия ADSp немецких Экспедиторов

Эти твердо установившиеся условия применяются по контракту к большинству экспедиторских сделок в Германии.

Они очень детально расписаны по форме и содержат весьма конкретные положения по области применения, инструкциям экспедитору, упаковке, прохождению таможи, уплате фрахта, складированию, правам удержания, страхованию груза, страхованию ответственности экспедитора, ограничению ответственности, направлению уведомлений с претензиями, действующему законодательству и юрисдикции. Как таковые, данные условия являются хорошей моделью решения вопроса о том, сколько вопросов может регулироваться контрактом, чтобы не предусматривать значительное количество операционных подробностей в нормативных актах. Вариант с возможностью предусмотреть вопросы в контракте упрощает процедуру внесения изменений в дальнейшем, по сравнению с вариантом, когда вопросы регулируются законодательством.

Однако данные подробности относятся исключительно к ситуации в Германии, и, скорее всего, не подошли бы для их копирования в документах региона TRACESA. Кроме того, особенности представления заключаются в том, что постоянно используются ссылки на конкретные разделы Коммерческого Кодекса Германии HGB. Это означает, что в целях понимания полного действия условий, любому читающему их лицу потребовалась бы возможность и способности понимать тонкости HGB, который является очень большим по объему нормативным документом. Это вполне приемлемо в условиях установившейся на протяжении долгих лет немецкой культуры, однако нет уверенности, что этот метод можно легко перенести в рассматриваемый регион.

Условия ADSp интересны тем, что они действительно иногда пользуются свободами при заключения контрактов, которые предоставляет HGB, но при этом в целом они должны обеспечивать или направлены на то, чтобы обеспечивать, чтобы важнейшие положения в отношении обязательств по контракту (в отличие от операционных требований) были составлены в соответствии с HGB.

### Нидерланды

Большинство экспедиторов в Нидерландах осуществляют свою деятельность по условиям FENEX Голландской Ассоциации Экспедиторской деятельности и Логистики. Эти правила, как и немецкие условия ADSp, достаточно подробно прописаны в отношении операционных вопросов.

В отношении ответственности условия FENEX не совсем понятны по многим отдельным вопросам. Они в достаточной мере не проводят различий между функцией принципала и агента, и при этом по всем вопросам предоставляют максимальную защиту экспедитору от различного рода претензий. Не понятно, до какой степени они соответствуют положениям Гражданского Кодекса



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



Нидерландов. Этот вопрос остается на разрешение самого заказчика и его юристов после определенного события, если они согласились на применение данных правил. Культура данных правил весьма напоминает правила Великобритании, действовавшие до 1984г.

Условия FENEX не очень сопоставимы со стандартами FIATA, и следовательно Консультант не рекомендует их дальнейшее рассмотрение в качестве модели.

#### Великобритания

В Великобритании законодательство основано на Общем праве с определенными изменениями по конкретный вида законодательства. Нет ни Гражданского, ни Коммерческого Кодекса, хотя некоторые части коммерческого права, такие как морское страхование продажа грузов, кодифицированы.

Предусмотрено право заключения контракта для экспедиторов, которое ограничено лишь законом «О недобросовестных условиях контракта», 1977 г и эквивалентными ему законами ЕС, а также отменяющими их положениями международных конвенций..

Любая функция экспедитора в качестве простого агента, регулируется обычным правом, которое применяется к агентским контрактам. Однако такие контракты сейчас встречаются редко, и считается, что экспедитор обычно должен действовать в качестве Принципала. Не существует отдельного законодательства, регулирующего отношения между экспедитором и заказчиком. Несмотря на это Британская Ассоциация Международных Перевозок (BIFA) опубликовала комплекс стандартных условий торговой деятельности, который должны использовать экспедиторы-члены ассоциации, и эти положения можно считать отраслевым стандартом. Он соответствует условия FIATA FBL, но при этом включает некоторые дополнительные положения.

Не предусматривается правового обязательства экспедитора оформлять страхование ответственности. Однако BIFA настаивает на том, чтобы субъекты хозяйствования, которые являются ее участниками и имеют разрешение на выдачу коносамента FIATA FBL, в обязательном порядке оформляли необходимое страхование ответственности и имели в своих рядах определенное количество профессионально обученных сотрудников.

Великобритания является хорошим примером страны с саморегулирующейся отраслью экспедиторских услуг, в которой стандарты по ответственности в значительной степени соответствуют стандартам FIATA FBL.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



## Приложение 9 Анализ возможности применения FIATA FBL в регионе TRACECA

### Обзор

Первоначальная оценка ситуации в Регионе заключалась в том, что преимущества будут иметься и для грузоотправителей и для экспедиторов в случае полномасштабного использования коносамента по смешанным перевозкам FIATA (FBL) и юридических условий контракта, которые указываются на обратной стороне FIATA FBL.

19 статей, прописанных на обратной стороне FBL, были подвергнуты анализу, чтобы установить, существует ли вероятность наличия каких-либо препятствий в использовании условий, предусмотренных, содержатся в них, в рамках национального законодательства стран региона TRACECA.

Первоначально сделанный вывод заключается в том, что немногие из данных условий будут противоречить национальному законодательству. Более того, даже там, где возможно возникновение противоречий, условия FBL четко предусматривают, что должно произойти в таких ситуациях.

В Статье 7.1 говорится: «Настоящие условия действуют только в том объеме, насколько они не противоречат обязательным положениям международных конвенций или национальному законодательству». В Статье 18 указано «Если любая статья или любая ее часть признаны недействительными, все остальные статьи или любые их части, а также весь коносамент FBL продолжают действовать». Совокупное действие двух этих статей заключается в том, что в тех случаях, когда национальное законодательство предусматривает иное решение вопроса, по сравнению с тем, что предусмотрено в FBL, преимущественную силу имеет *национальное законодательство*, но при этом все остальные положения FBL продолжают действовать.

Ситуация в регионе TRACECA существенно не отличается от ситуации в ЕС, в котором все еще имеются существенные отличия в режимах национальных законодательств в отношении транзитных грузов. Несмотря на это FIATA FBL признается всеми в качестве сопоставительного стандарта сравнения с положениями, которые обеспечены правовой санкцией в большинстве стран ЕС. Первоначальная рекомендация Консультанта, которая заключалась в предложении способствовать применению стандартов FIATA, особенно в отношении коносамента FB, по сему подтверждается и этим анализом.

Однако, необходимо отметить, что использование FIATA FBL и его условий строго контролируется FIATA, и такое использование разрешается только членам FIATA. Следовательно, объем применения FIATA FBL будет частично зависеть от успешного вступления Ассоциаций Экспедиторов соответствующих стран в FIATA. Поэтому FIATA FBL не может стать полным нормативным решением по вопросам транзитных грузов, относящимся к транспортно-экспедиторской деятельности, но при этом данный коносамент будет составлять важную и значительную часть такого решения.

Также необходимо отметить, что условия FBL применяются только в тех случаях, когда экспедитор выступает в качестве Оператора смешанных перевозок (ОСП) или перевозчика. Необходимо рассмотреть и другие решения, которые предусматривают только заполнение экспедитором транзитной документации и организацию им в качестве агента грузоотправителя предоставления последнему всех услуг другими субъектами. Опять же здесь FIATA, похоже, предлагает приемлемое решение в виде своих «Типовых Правил по Транспортно-Экспедиторским Услугам», которые рассматриваются отдельно.

Текстовый анализ условий FIATA FBL



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



### *Статья с определениями*

Предположительно, маловероятно, что данная статья может вступать в какие-либо противоречия с национальным законодательством, так как данные определения применяются только к ситуации, когда заключается контракт.

### *Статья 1: Применение*

Данные условия применяются как к смешанным, так и к унимодальным перевозкам. опять же, здесь не ожидается никаких противоречий.

### *Статья 2: Выдача*

Именно факт выдачи документа указывает на начало применения условий. Не предвидится вероятность наличия противоречий с национальным законодательством.

### *Статья 3: Обращаемость*

Выданный коносамент FBL, который находится в свободном обращении, составляет документ, подтверждающий право собственности на груз. Он, скорее всего, будет признаваться во всех странах, которые принимают концепцию морских транспортных накладных передающих право собственности на груз.

### *Статья 6: Ответственность*

6.1. Предусмотрен долгий срок ответственности экспедитора, и существует вероятность, что национальное законодательство устанавливает обязанности в более обширном объеме.

6.2. Экспедитор отвечает за утерю, порчу или задержку груза, за исключением случаев когда вышеуказанные обстоятельства произошли не вследствие нарушения или халатности с его стороны. Это разумный стандарт, однако он может противоречить любой правовой системе, которая предусматривает объективную ответственность или «obligation de resultat» подрядчика. Консультант попытается проверить, применяются ли такие более строгие стандарты в какой-либо из стран TRACESA. По условиям FBL эти более строгие стандарты будут в таком случае применяться таким образом, что национальное законодательство будет учитываться в любом случае.

Точно так же требование о подаче заявления в отношении необходимости своевременной доставки в качестве обязательного условия для подачи иска о задержке доставки может противоречить национальному законодательству, но в таком случае будет отменяться им.

6.3. Предусмотрены исключения по ответственности по вопросам, которые по общепринятой практике считаются случаями, когда подрядчик не должен нести ответственность, поэтому маловероятно, что такие исключения будут противоречить национальному законодательству.

6.5. Средства защиты в случае с морскими перевозками основаны на тех, что предусмотрены в Гааго-Висбийских правилах, и не должны вызывать никаких проблем.

### *Статья 7: Оговорка «Парамаунт»*

7.1. Данное положение обеспечивает возможность разрешения противоречий в пользу международного или национального законодательства, которое регулирует тот же вопрос.

7.2. Гааго-Висбийские Правила применяются к перевозкам речным транспортом, а также к морскому транспорту, и также ко всем грузам, включая живой скот и независимо от того, перевозится ли груз на палубе или под нею. Это увеличение ответственности транспортного экспедитора в сравнении с международным правом. Возможно, данное условие предусматривает



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



сокращение ответственности в отношении чисто внутренних перевозок, которые регулируются национальным законодательством, хотя это и не выглядит вероятным.

#### *Статья 8: Ограничение ответственности*

8.1. Стоимость рассчитывается исходя из стоимости на момент доставки, что является стандартом морского права. Возможно, что в национальных законодательствах будут предусмотрены иные положения.

8.3. По морским Гааго-Висбийским Правилам устанавливаются конкретные ограничения ответственности в размере 666,67 Специальных прав заимствования за упаковку или транспортную единицу или же 2 СПЗ за килограмм. Эти ограничения являются достаточно низкими и могут противоречить национальному законодательству, которое предусматривает либо неограниченную ответственность, либо устанавливает другие ограничения. Будут предприняты действия для проверки ситуации в каждом из государств. В случае выявления противоречий, преимущественную силу будет иметь национальное законодательство. Действие любых положений, которые требуют неограниченную ответственность, будет заключаться в увеличении денежной ответственности экспедиторов и в усложнении процесса получения стандартных наборов страховок.

8.5. В случаях когда в операциях не задействован морской или речной транспорт, ограничение ответственности экспедитора увеличивается до 8,33 СПЗ за килограмм. Это эквивалентно ограничению по КДПГ, и считается адекватным в большинстве ситуаций. Так или иначе, это условие может противоречить национальному законодательству.

8.6. В данном пункте указано, что в случае, когда возможно установить, где произошла утеря или порча, преимущественную силу будет иметь любая действующая международная конвенция или национальное законодательство, что разрешает любые противоречия с условиями FBL.

8.7. Компенсация в случае утери по причине задержки или косвенного ущерба ограничена в пределах фрахта, выплаченного заказчиком. Данное ограничение может противоречить национальному законодательству, в случае чего преимущественную силу имеет национальное законодательство, но в результате этого возникают более существенные расходы по страхованию для экспедитора.

#### *Статья 9: Применение к искам о возмещении ущерба*

Возможно, в данном случае отказ по контракту от прав на возмещение ущерба со стороны заказчика не будет действовать в рамках национального законодательства.



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



#### *Статья 10: Ответственность служащих и других лиц*

Условие «Himalaya», защищающее служащих, агентов и субподрядчиков экспедитора, может и не действовать во всех юрисдикциях.

#### *Статья 11: Способ и маршрут перевозки*

Существует возможность того, что действия по настоящей статье, которые противоречат распоряжению заказчика будут либо не иметь юридической силы, либо противоречить национальному законодательству.

#### *Статья 12: Доставка*

12.2. Хранение на риск заказчика в тех случаях, когда полная доставка не представлялась возможной, может потенциально противоречить любому национальному законодательству, которое предусматривает ответственность, равную, примерно, ответственности «непроизвольного ответственного хранителя» или держателя груза.

12.3. Точно так же право отказаться от перевозки при определенных обстоятельствах, когда нет нарушения со стороны экспедитора, потенциально может противоречить обязанностям, которые предусматриваются по национальному законодательству, хотя это считается маловероятным.

#### *Статья 13: Фрахт*

13.2. Положения в отношении валют могут не действовать во всех юрисдикциях

#### *Статья 14: Право удержания*

Положения о праве удержания, хотя и являются объективными, могут и не соответствовать любым конкретным национальным законодательствам о правах удержания. В пределах ЕС существуют значительные отличия по таким положениям, и в международных конвенциях о перевозках данный вопрос не рассматривается.

#### *Статья 17: Срок исковой давности*

Срок исковой давности в 9 месяцев на обращение в суд может не соответствовать национальному законодательству, которое, с большой долей вероятности, будет устанавливать более длинный срок исковой давности. Будут предприниматься попытки прояснить ситуацию в разных странах.

#### *Статья 19: Юрисдикция*

Юрисдикция учреждения субъекта транспортного экспедитора признается единственным местом юрисдикции. Это положение будет действовать по конвенциям, таким как Луганская Конвенция, которые устанавливают, что стандартным местом юрисдикции является место учреждения *ответчика*. Однако существует возможность, что по некоторым национальным законодательствам в обязательном порядке предусматривается иной способ разрешения вопроса о юрисдикции.

#### *Условия, формирующие презумпции в отношении доказательств или интерпретации*

В условиях FIATA FBL указано в некоторых местах, что контракт должен трактоваться определенным образом, или что определенные обстоятельства составляют неопровержимое доказательство фактов. Этот случай имеет место, например, в Статье 18, которая регулирует вопросы частичной недействительности или в Статье 16, которая рассматривает вопросы



Финансирование  
настоящего проекта  
осуществляется  
Европейским союзом



уведомлений с претензиями. Данные положения выглядят объективно и так, что их в обычной ситуации можно было бы сохранить, однако не стоит забывать, что национальные законодательства могут предусматривать иные правила доказывания и интерпретации.

#### Выводы

По анализу, представленному выше, можно проследить, что существуют различные области, по которым условия FBL могут противоречить национальному законодательству. Эти вопросы, скорее всего, на большинство претензий существенно не повлияют. Установление факта наличия противоречий и требование применения национального законодательства осуществляется заказчиком, выступающим в роли истца, или самим судом. В противном случае на практике будут применяться условия FBL.

Существует несколько потенциально более серьезных областей возникновения противоречий с существующими местными законами. Среди наиболее значимых противоречий следующие:

8. Основания ответственности по пункту 6.2
9. Ограничение ответственности по пунктам 8.3,8.5,8.7
10. Срок давности для заявления претензий по пункту 17



Публикация за сентябрь 2007г.

Настоящая публикация подготовлена при содействии Европейского Союза.  
Подготовка содержания публикации является единоличной обязанностью NEA и его партнеров, и никаким образом не может считаться отражением позиции Европейского Союза.