



# МЕЖДУНАРОДНОЕ БИЗНЕС-ПРАВО И ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ СРЕДА: ТРАНЗАКЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ

Транспортировка товаров



Неотъемлемой частью сделки по купле-продаже товаров на международном уровне является транспортировка или же доставка товаров от продавца к покупателю.

При перевозке товаров используется 4 основных метода: авиационные перевозки, морские перевозки, железнодорожные, а также автомобильные перевозки. В основном торговля между странами происходит через морские перевозки.

В XX веке было принято очень много международных договоров и конвенций касательно ответственности перевозчиков, ведь до XX века перевозчики избегали ответственности. Конечно, это было вызвано рядом факторов, ведь в начале мореходства или же судоходства было очень рискованно перевозить товары. Мы все знаем, как Колумб искал путь в Индию, но открыл Америку, то можно судить о том, как происходила навигация в самом начале судоходства. Перевозчик, конечно же, в таких случаях не мог нести полную ответственность за доставку товаров.

Но со временем, когда уже начало развиваться мореходство, грузоотправители начали требовать от перевозчиков более четких транспортных правил, а также повышение ответственности. Так в 1924 году были приняты Гагские правила. Они устанавливают ряд обязательств для перевозчиков, включая осмотрительность при подготовке судна, также по отклонению от договора и предоставление грузоотправителю возможности заявить более высокую цену за груз. Но при этом при повышении ответственности перевозчиков также определяется определенные ограничения этой ответственности.

В книге приведен рисунок, где вы можете видеть договоры, также соглашения, правила, а также различные типы транспортировки и краткое описание ограничения ответственности перевозчиков. Например, при авиaperевозках все регулируется двумя соглашениями: Варшавская конвенция и Монреальское соглашение. Согласно Варшавской конвенции страхование ответственности включает 75000 долларов США на человека, а если это касается грузов, то 400 долларов за место груза или же за багаж. Внутри США применяется 1400 долларов. Согласно Монреальскому соглашению перевозчик несет неограниченную ответственность, если ущерб нанесен из-за грубой небрежности самого перевозчика.

Если говорить о морских перевозках, то действует три вида правил: Гагские правила, Гагско-Висбийские правила, а также Гамбургские. Согласно Гагским правилам ответственность перевозчика ограничивается – 500 долларов США за единицу груза, Гагско-Висбийские правила увеличили ответственность перевозчика до 1000 долларов США за единицу груза, про гамбургские правила, мы поговорим чуть позже, но здесь идёт увеличение ответственности перевозчика, также больше защищаются права грузоотправителя.

Если говорить про железнодорожные перевозки, то здесь имеется Конвенция о международных перевозках по железной дороге, где ответственность ограничивается 17 расчетными единицами за килограмм. Здесь для расчетной единицы применяются специальные права заимствования международного валютного фонда. Также возможны определённые отклонения в пути, например, перевозчик не несет ответственности за двухпроцентное сокращение жидкости или сырьевых товаров. Это может быть вызвано испарением или чем-то другим, если это касается перевозки жидкостей, поэтому 2 % сокращение изначально предполагается. А также для сухих товаров идёт однопроцентное сокращение.

Если говорить об автоперевозках, то здесь действует Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом, и ответственность перевозчика ограничивается 25 золотыми франками за кг веса брутто. В некоторых случаях перевозки происходят не только одним видом транспорта, но применяется несколько видов транспорта, и это называем мультимодальными перевозками или смешанными перевозками. Здесь применимы правила и ЮНКТАД, и международной торговой палаты для документов мультимодальных перевозок. И ответственность перевозчика ограничивается 8,33 специальных прав заимствования (СДР), это те специальные права заимствования, которые публикуются международным валютным фондом.

Авиaperевозки и ответственность перевозчика регулируются Варшавской конвенцией. Согласно этой конвенции ограничивается ответственность перевозчика. В стандартных условиях в авиагрузовой накладной указывается, что ограничение ответственности составляет 250 французских золотых франков. Это примерно 20 долларов США за кг. Также Варшавская



конвенция имеет сходство с такими правилами касательно судоходства Гагские правила и позволяет расширить охват других сторон, которые участвуют в процессе перевозки. В данном случае применяется Гималайская оговорка.

Кто эти другие стороны, которые участвуют в перевозке товаров? Во-первых, если сама накладная или же договор предусматривает доставку от порта до порта, то до погрузки в самолет участвуют и другие стороны. Например, погрузчики, другие служащие этой авиакомпании перевозчика, также это могут быть субподрядчики, которые отвечают за хранение товаров или же за его установку в определенном месте и затем доставку в самолет. Ответственность этих субподрядчиков тоже может быть ограничена согласно Варшавской конвенции.

Гималайская оговорка примерно звучит так: любое исключение или ограничение ответственности, применимые к перевозчику, должны также применяться и в интересах агентов, субподрядчиков перевозчика, служащих или представителей и любого лица, чей самолет используется перевозчиком для транспортировки. Также согласно Варшавской конвенции перевозчик защищен от многих случаев отклонения. Возможно, что перевозчик отклоняется от маршрута или же использует другой транспорт, который не был заранее указан в накладной или в договоре. В данном случае согласно конвенции перевозчики могут заменить альтернативных перевозчиков или могут без уведомления, но с должной осмотрительностью и учётом интересов грузоотправителя, использовать другие транспортные средства. Перевозчик также имеет право выбирать маршрут или изменять заранее обговорённый маршрут, указанный в накладной.

Если говорить об ущербе, который нанесен покупателю или же грузоотправителю, грузополучатель должен оперативно проверить товар, и при обнаружении видимых повреждений об этом должно быть направлено письменное уведомление перевозчику в течении 14 дней. Если повреждения были невидимые и обнаружены после эксплуатации товара, то в этом случае грузополучатель имеет два года периода для подачи требований перевозчиков.

Регулирование морских перевозок. В 1983 году в США был принят закон Хартера, который действует и по сей день, но регулирует больше перевозки от порта США до следующего порта США. Наряду с законом Хартера в США и во многих других странах действует Гагские правила, которые были приняты в 1924 году. Позже в эти Гагские правила внесены изменения, и сейчас с 1968 года действует также Гагско-Висбийские правила. Они увеличивают ответственность перевозчиков. Согласно Гагским правилам ответственность перевозчика ограничивается 50 долларами за единицу груза, то согласно Гагско-Висбийским правилам она увеличивается до 1000 долларов. Также в 1978 году были приняты Гамбургские правила, но они вступили в силу только в 1992 году. Официальное название Гамбургских правил – это Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов. Она больше защищает грузоотправителя и значительно повышает ответственность перевозчика по сравнению с Гагскими или же Гагско-Висбийскими правилами.

Согласно Гамбургским правилам автоматически ограничивается ответственность субподрядчиков, агентов и служащих перевозчика. Если по Гагским и Гагско-Висбийским правилам требовалось поставить специальную Гималайскую оговорку, то согласно гамбургским правилам автоматически ограничивается ответственность субподрядчиков и агентов.

Надо учитывать, что в США применяется и закон Хартера, и Гагские правила. Если для внутренних морских перевозок ссылаются на закон Хартера, то для внешних перевозок применяются Гагские правила. Но компании в США сами могут решить, и если в договоре четко указано, что должны применяться Гагские правила, то суд опирается на них.

При транспортировке товаров применяются накладные, этот документ подтверждает наличие контракта между продавцом и покупателем. А также содержится вся информация касательно наименования товаров, сроков грузополучателя, грузоотправителя, перевозчика и используется при декларировании товаров.

Существуют авиагрузовые накладные, железнодорожные накладные, автодорожные накладные, а также морские накладные.

Что касается морских накладных, иногда используется термин коносамент. Необходимо знать различия между простой накладной и коносамента. Коносамент – это документ, который подтверждает владение грузом, и этот документ должен предъявляться получателем для



получения груза от перевозчика. Коносамент составляется и выдается перевозчиком при получении груза от грузоотправителя, и обязывает перевозчика передать груз владельцу коносамента. В данном случае сначала должен быть выслан коносамент от грузоотправителя, и уже грузополучатель с этим коносаментом может получить груз, и владение коносаментом является или же это эквивалентно владением самим грузом.

Многие пункты в коносаменте, также содержатся и в других накладных, но некоторые действительно отличаются. Во-первых, это информация о характере товара: отличительные знаки, определенные заявления, касающиеся опасного характера товара, а также количество товара. Также здесь указывается состояние товара, наименование и основное место деятельности перевозчика, наименование грузоотправителя наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем. В некоторых случаях грузополучателем может являться любое лицо, которое предъявляет коносамент. Также содержится информация о порте погрузки по договору морской перевозки и дата, когда товары были доставлены перевозчику в порт погрузки. Также указывается порт выгрузки по договору морской перевозки, оригиналы коносамента обычно делаются в 3 экземплярах (1 грузоотправителю, 1 перевозчику и 1 оригинал отправляется грузополучателю). Также коносамента указывается место выдачи, подпись перевозчика или лица, представляющего его. Во многих случаях в коносаменте подписывается владелец судна. Также стоимость перевозки фрахт, подлежащего на уплату грузополучателем, делается заявление, если это применимо о том, что груз должен быть или может перевозиться на палубе. Также указывается дата и срок поставки товаров в порт выгрузки, если они согласованы между грузоотправителем и перевозчиком. И последнее, указывается любое увеличение лимита или же лимитов ответственности перевозчиков.

Если говорить о США, то закон о морских перевозках грузов США был принят 1936 году и является местной версией Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, многие государства адаптировали эти правила в местное законодательство. И в США это закон о морских перевозках грузов применяется наравне с законом Хартера. В некоторых случаях при перевозках грузоотправитель не прямо передает груз перевозчику, бывает необходимость доставить груз на склад, где он хранится определенное время, а уже потом погрузят его на судно перевозчика. В данных случаях это должно оговариваться или же указывается в самом коносаменте.

Кейс. Компания «Westinghouse Electric Corporation» (далее – Westinghouse) заключает договор с компанией «Panalpina инкорпорейтед» (далее – Панальпина). Компания Панальпина является экспедитором, и договор заключается для доставки электрического трансформатора в США клиенту Westinghouse компании ЗМ. И панальпина согласно условиям договора должна разумно заботиться о грузе при осуществлении доставки и нести ответственность в размере 50 долларов за одну отправку. До этого Панальпина и Westinghouse работает уже давно. Панальпина, так как является экспедитором, нанимает брокеров, договаривается с перевозчиком и стивидором – это портовый погрузчик. Стивидор компания CSM погружает трансформатор в корабль, в данном случае трансформатор имеет необычную форму и должен быть правильно прикреплен к контейнерам. Стивидор, портовый погрузчик погружает на корабль, отправляется в США, но по дороге из-за небрежности стивидоров портового погрузчика трансформатор открепляется и падает на лазерный станок другой компании Прима, и ломает его.

Прима теряет свою лазерную установку и подает иск против Westinghouse и Panalpina за ущерб, причиненный во время транспортировки. Westinghouse также обвиняет компанию Панальпина, просит суд, чтобы Панальпина возместила ущерб компании Прима. Суд решает, что экспедитор должен возместить ущерб за поломку лазерной установки.

Далее Панальпина подает апелляцию, так как не согласна с этим решением, ведь Панальпина всего лишь экспедитор. В данном случае поломка лазерной машины произошла из-за неправильного крепежа со стороны портового грузчика компании CSM. Апелляционный суд отменяет предыдущее решение суда, ссылаясь на то, что экспедитор не является перевозчиком. То есть в данном случае экспедитор не выдает коносамент и не несет ответственности за сам груз, а также экспедитор может быть ответственным только за небрежность в отношении выбора брокеров или же погрузчиков, или же перевозчиков, но не может нести ответственность



за небрежность портового погрузчика. Суд отклонил решение предыдущего суда о том, что ущерб должен возмещаться за счёт Панальпина.

При рассмотрении правил, которые регулируют ответственность перевозчиков, можно говорить о некоторой эволюции этих правил, которая связана с эволюцией судоходства. С развитием судоходства улучшены навигации, с развитием технологий начали появляться правила, которые более ориентированы на грузоотправителей и получателей, нежели на перевозчиков. В данном случае ответственность за сам груз, за потерю груза, также за несвоевременную доставку потихоньку начала переходить к перевозчикам.

По Гамбургским правилам, которые были приняты в 1992 году, ответственность перевозчика больше чем было до этого в Гагских или Гагско-Висбийских правилах. Согласно Гамбургским правилам перевозчик ответственен не только за повреждение или же потери товара, но также и за задержку товара. Но это не означает, что перевозчик ответственен за всё. Эта ответственность ограничивается гамбургскими правилами. Это правила ограничивают ее эквивалентом 835 расчетных единиц за место груза. Или же 2,5 расчетных единиц за килограмм веса, потерянных и поврежденных товаров в зависимости от того, что больше.

Также единицей учета или расчетной единицей является специальные права заимствования, опубликованные Международным валютным фондом. Расчетная единица является специальным правом заимствования, применяемая международным валютным фондом. Эти права заимствования не являются валютой или же займом, они определяются на основе корзины из 5 валют. Туда входят доллар США, Евро, с 2016 года входит китайский юань, фунт стерлинг, а также йена.

Этот курс или же долларовый эквивалент этой корзины ежедневно публикуются международным валютным фондом. На данный момент, если говорить в тенге, то одна единица специальных прав заимствования равняется примерно 400-380 тенге.

В правилах, регулирующих морские перевозки, также оговариваются обязанности перевозчика. В законодательстве США перевозчик должен удовлетворять два общих обязательства, чтобы получить защиту от законодательства США или Кокса. Во-первых, он должен выполнить экспертизу перед отправкой судна. Во-вторых, судно должно быть мореходным во время отправки. Это обязательство должно быть выполнено до того, как судно отправится из порта отгрузки. Если судно станет негодным после выхода из порта, то перевозчик пользуется защитой согласно законодательству Кокса.

Если говорить об обязанности, о мореходности судна, то она является одним из основных при принятии решения о том, кто должен понести убытки возместить ущерб, в случае каких-то аварий или же повреждения груза.

Кейс. Манифест шиппинг является владельцем судна Стар Си. В порту в Европе обнаружит, что противопожарная система, а именно насос не работает. Компания чинит насос, но при этом повреждается шланг противопожарной системы судна. Несмотря на это выходит в море, и во время путешествия возникает пожар по причине повреждения в электрической проводки. И конечно, повреждается судно и компания манифест шиппинг, которая была застрахована в Юниполларс иншуринг, подает на возмещение убытков по страховке. Но Юниполларс иншуринг отказывает, так как судно до отправки было не мореходным. Манифест шиппинг должна сама понести убытки из-за своей ошибки. Суд решает это дело не в пользу манифест шиппинг.

Но манифест шиппинг подала апелляцию на это решение суда, так как не была согласна по той причине что, так как пожар из-за поломок, связанных с электричеством, и даже при том, что пожарный шланг не работал, этот пожар не мог быть потушен. То есть повреждение шланга никак не было связано с причиной пожара, также насколько этот пожар мог быть предотвращен и потушен, но апелляционный суд также отклонила иск манифест шиппинг и оставила решение предыдущего суда в силе. Даже если повреждение шланга было мало связано с причиной пожара, то судно было не мореходным. Поэтому все убытки несет манифест шиппинг.

При транспортировке товаров участвуют и другие стороны, экспедиторы и мультимодальные перевозчики. Но если говорить об экспедиторов, то эта компания выполняет три основных функций. Во-первых, они организуют отгрузку товаров перевозчикам, могут бронировать места, также они выступают в качестве консолидатора грузов, и третья функция – это подготовка документации для отправки товаров.



С развитием торговли начали появляться мультимодальные операторы перевозок. Почему мы их называем мультимодальными или смешанными? В данном случае не всегда перевозка осуществляется полностью по морю или же по воздуху. В некоторых случаях, когда необходимо перевезти товар по морю, а потом по железной дороге, а потом уже автомобильными дорогами, то все эти услуги могут быть предоставлены одним модальным оператором. И они смогут использовать морские, железнодорожные, автомобильные, а также воздушные пути. В целом заключается один контракт с одним перевозчиком. Также эти операторы могут предоставлять и коносамент.