

## **ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ**

Харук И.И., Акимова Л.В.

*БНТУ, г.Минск, Республика Беларусь, I\_RUS\_KA@TUT.BY*

*Реферат.* В условиях глобализации экономики наметилась тенденция выделения транспортно-экспедиционной деятельности в самостоятельную отрасль транспортного комплекса, одной из задач которой является поиск наиболее эффективного для заказчика варианта доставки груза.

Недостаточность правовой базы для деятельности экспедиторов приводит к неустойчивому положению этих предприятий - к разночтению тех нормативных актов, которые уже приняты. В связи с этим зачастую возникают проблемы при начислении налогов на деятельность экспедиторских организаций. Так, из-за неурегулированности понятия "экспорт экспедиторских услуг" налоговые органы в различных регионах страны трактуют положения Налогового кодекса по-своему и, как следствие, начисление налогов на такие услуги несет субъективный характер.

Правовое положение клиента по договору транспортной экспедиции определяется через его права и обязанности. Основными обязанностями клиента является обязанность уплатить экспедитору вознаграждение и оплатить расходы, связанные с выполнением или организацией выполнения экспедитором определенных договором транспортной экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. Договор транспортной экспедиции является возмездным. Условие о вознаграждении является определяемым существенным условием в договоре транспортной экспедиции. Если в договоре транспортной экспедиции не установлен размер вознаграждения, исполнение договора должно быть оплачено по цене, которая при сравнительных обстоятельствах обычно взимается за аналогичные услуги.

Обычно размер вознаграждения определяется тарифами, существующими у экспедитора. Тарифные ставки устанавливаются с учетом характера экспедиторских операций, места их совершения, вида груза (тарно-штучный, навалочный). Размер ставок может быть дифференцирован не только для разных грузов, но и для разных видов сообщений: операции по переработке грузов в заграничном сообщении, большом каботаже и в прямом водном сообщении оплачиваются более высоко, чем аналогичные работы в междуportовом сообщении (малом каботаже) и в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Очень часто экспедиторы котируют сквозную ставку за перевозку груза от пункта отправления до пункта назначения на основе ставок каждого вида транспорта, участвующего в смешанной перевозке, и других издержек экспедитора. Часто экспедитор предоставляет клиенту такие же ставки, как и перевозчик, доход же экспедитора сводится к разнице между ставками тарифа на мелкие отправки и ставками на отправки повагонные, то есть экспедитор укрупняет мелкие отправки и отправляет их сборными вагонами.

Важной обязанностью клиента является предусмотренная и Гражданским кодексом, и Законом Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности» обязанность клиента своевременно предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором транспортной экспедиции. Данные о грузе всегда имели важное значение в процессе выполнения транспортно-экспедиционной деятельности. Непредставление либо представление неверной информации о свойствах груза, об условиях его перевозки может привести к возникновению чрезвычайной, опасной ситуации при транспортно-экспедиционном обслуживании груза, при перевозке груза.

При транспортно-экспедиционном обслуживании экспортных грузов для пересечения границы товар должен иметь все требуемые таможенными органами документы: сертификаты качества, сертификаты о происхождении товаров, карантинные свидетельства и так далее. Если экспедитор осуществляет транспортно-экспедиционное обслуживание грузов, требующих особых условий хранения, перевозки, перевалки, либо грузов, на которые не разработаны правила перевозки, то клиент обязан обеспечить экспедитора специальными инструкциями по указанным вопросам.

При предоставлении клиентом информации необходимо, чтобы информация, содержащаяся в указанных документах, соответствовала действительности, в противном случае исполнение экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, может быть затруднено или невозможно. Транспортные уставы также устанавливают ответственность за достоверность представляемых сведений о грузе.

Рассматривая вопрос о предоставлении клиентом полной информации, необходимо отметить, что клиент обычно не является компетентным в области перевозки грузов и часто не знает о том, является ли предоставленная им информация полной или нет. Учитывая это, функция экспедитора не должна быть сведена к пассивному получению информации от клиента, и в случае непредставления клиентом полной информации экспедитор обязан запросить у клиента необходимые дополнительные сведения.

Полнота информации должна оцениваться экспедитором на основании сопоставления сведений, предоставляемых клиентом, со сведениями, требуемыми перевозчиком при заключении договоров перевозки, таможенными органами – при таможенном оформлении товаров, страховщиками – при заключении договоров страхования и так далее.

В договоре транспортной экспедиции стороны могут предусмотреть заключение договоров экспедитора с иными участниками перевозочного процесса от имени клиента. В указанном случае на клиента возлагается обязанность выдать экспедитору соответствующую доверенность, позволяющую экспедитору надлежащим образом осуществлять принятые на себя обязательства. На клиента помимо указанных обязанностей в соответствии с договором могут быть возложены и другие, сущность которых заключается в том, что они обеспечивают надлежащее исполнение экспедитором принятых на себя обязательств. Несмотря на то, что основной задачей в настоящее время является освобождение клиента от участия в процессе транспортировки груза, экспедитор все же вынужден обращаться к клиенту, как только наблюдается какое-то отклонение от обычного порядка при осуществлении организации доставки (отправления) груза, так как именно клиент является владельцем груза. Различается лишь степень участия: от дачи указаний при возникновении такой необходимости до осуществления клиентом определенных работ при организации доставки груза.

При рассмотрении вопроса о правах клиента надо отметить, что Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» предоставляет клиенту право в одностороннем порядке выбирать маршрут следования груза и вид транспорта. Клиент также имеет право требовать у экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, предоставления информации о процессе перевозки груза. В договоре транспортной экспедиции стороны могут предусмотреть не только право клиента требовать предоставления информации о процессе перевозки груза, но также и иную информацию, например о прибытии груза в порт, об отправлении автомобильного транспортного средства в адрес грузополучателя для доставки. Особое правило по поводу предоставления информации сформулировано законодателем в случае, когда транспортно-экспедиционные услуги оказываются клиенту для его личных, семейных, домашних или иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности. В этом случае экспедитор обязан по требованию данного клиента предоставить ему информацию, которая предусмотрена законодательством о защите прав потребителей.

В Законе «О транспортно-экспедиционной деятельности» клиенту также предоставлено право давать указания экспедитору в соответствии с договором транспортной экспедиции.

Следовательно, право клиента на дачу указаний должно быть предусмотрено договором транспортной экспедиции. В данной норме речь идет не о тех указаниях, которые клиент дает на запрос экспедитора, законодатель имеет в виду право клиента в одностороннем порядке изменять определенные условия договора транспортной экспедиции и обязательное принятие этих изменений к исполнению со стороны экспедитора.

У клиента, так же как и у экспедитора, есть предусмотренное Кодексом право отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок, и одновременно обязанность возместить вызванные расторжением договора убытки. Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» также предусмотрел право сторон на отказ, поместив норму, предусматривающую последствия права на отказ от договора, в главу об ответственности экспедитора и клиента. И действительно, Закон предусматривает ответственность сторон при одностороннем отказе от исполнения договора транспортной экспедиции в виде возмещения убытков, вызванных расторжением договора, и уплаты штрафа в размере десяти процентов понесенных экспедитором или клиентом затрат.

При рассмотрении правового положения клиента по договору транспортной экспедиции необходимо проанализировать и вопросы ответственности за нарушение клиентом данного договора. Клиент несет гражданско-правовую ответственность перед экспедитором за нарушение своих обязанностей на основании общих положений Гражданского кодекса с некоторыми особенностями, установленными Законом «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Клиент возмещает причиненные экспедитору убытки в полном объеме. Ответственность клиента, использующего услуги экспедитора в связи с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, строится на началах риска. Возможны различные нарушения договора транспортной экспедиции со стороны клиента. Так, нарушениями будут непредъявление согласованного к транспортно-экспедиционному обслуживанию груза; предъявление груза в несогласованных объемах; предъявление груза иного наименования; просрочка в погрузке груза (если обязанность по погрузке лежит на клиенте); нарушение обязательств по направлению уведомлений и так далее.

Анализируя конкретные нарушения со стороны клиента, необходимо отметить нарушение обязанности по предоставлению информации экспедитору. И Гражданский кодекс, и Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» предусматривают ответственность клиента за убытки, причиненные экспедитору в связи с нарушением данной обязанности. Важность своевременного предоставления необходимой информации бесспорна, так как при нарушении данной обязанности создается невозможность надлежащего выполнения или даже вообще выполнения своих обязательств экспедитором, который может нести в связи с этим дополнительную ответственность перед иными участниками перевозочного процесса.

При приемке груза от экспедитора получатель должен быть предельно точен и внимателен, так как возможны: обнаружение утраты, недостача или его повреждения. Получатель (уполномоченное им лицо) должен сразу же не только уведомить экспедитора о самом факте, но также и указать общий характер недостачи или повреждения (порчи) груза.

Получатель должен оформить уведомление в письменной форме – это может быть как отдельный документ, так и соответствующие записи, сделанные при проставлении отметки о получении на транспортном документе экспедитора. Если нарушен срок приемки или не соблюдена письменная форма уведомления о недостатках и об их общем характере, презюмируется, что груз был передан экспедитором получателю надлежащим по качеству и по количеству. Установленная законом презумпция может быть опровергнута, если заинтересованная сторона докажет, что, несмотря на отсутствие со стороны получателя (уполномоченного лица) при получении товара каких-либо указаний на недостатки груза по качеству или по количеству, тем не менее указанные недостатки были.

Но на практике часто бывают ситуации, когда недостача или повреждение (порча) груза не могут быть выявлены при приемке груза обычным способом, то есть когда имеются

скрытые недостатки. В отношении таких недостатков уведомление может быть сделано не позднее чем в течение тридцати календарных дней со дня приема груза. На получателя возлагается обязанность по проверке полученного товара в довольно короткие сроки – и в отношении количества товара это может быть признано обоснованным. При проверке же качества товара указанный срок может быть недостаточен. Срок в тридцать дней может быть недостаточен для проведения экспертизы, принятый товар может быть введен в эксплуатацию только по истечении тридцати дней после получения – все это ставит клиента в довольно тяжелое положение. Поэтому в отношении скрытых недостатков должен быть установлен либо более длительный срок для их выявления, либо установлено, что получатель обязан приступить к проверке качества такого товара в установленные сроки.

Законом «О транспортно-экспедиционной деятельности» установлено, что датой уведомления о скрытых недостатках груза считается дата получения экспедитором такого уведомления. Данная норма ущемляет права клиента, ставя его в крайне невыгодное положение. Указанное правило противоречит общему положению Кодекса, в соответствии с которым письменные заявления и извещения, сданные в организацию связи до двадцати четырех часов последнего дня срока, считаются сданными в срок.

Еще одним нововведением, предусмотренным Законом «О транспортно-экспедиционной деятельности», ухудшившим положение клиента, является установление в области транспортно-экспедиционных отношений для клиента, осуществляющего предпринимательскую деятельность, обязательного претензионного порядка урегулирования споров. Клиент, пользующийся экспедиционными услугами для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, вправе обращаться в суд без соблюдения претензионного порядка. Соблюдение же экспедитором претензионного порядка урегулирования споров не обязательно. В литературе существуют различные позиции по данному вопросу. Так, с одной стороны, отмечается, что претензионные сроки всегда носили пресекающий характер и могли служить непреодолимым препятствием на пути предъявления требований к перевозчику в судебном порядке, а также, что претензионный порядок является искусственным, бюрократическим препятствием в осуществлении права на защиту своих интересов; с другой стороны, отмечается, что необходимость введения претензионного порядка обусловлена постоянной работой экспедитора в правовом поле перевозчика.

Претензия должна быть предъявлена в шестимесячный срок, исчисляемый со дня возникновения права на предъявление претензии. При этом возникновение права на претензию устанавливается не единообразно, а различно – в зависимости от вида нарушения.

Для требований, вытекающих из договора транспортной экспедиции, Законом «О транспортно-экспедиционной деятельности» устанавливается специальный срок исковой давности, равный одному году. В отличие от общих положений Гражданского кодекса, предусматривающих начало срока исковой давности со дня, когда лицо узнало или должно было узнать о нарушении своего права, в отношении транспортно-экспедиционных обязательств срок исковой давности исчисляется со дня возникновения права на предъявление иска, при этом закон не устанавливает момент возникновения права на предъявление иска. Наличие обязательного претензионного порядка, сокращенного срока исковой давности может повлечь невозможность клиента получить возмещение с экспедитора в случае, если с клиента было взыскано возмещение по истечении годичного, но в течение общего трехгодичного срока исковой давности.

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

1. Сторонами договора являются клиент и экспедитор. В качестве клиента выступает сторона, которой оказываются услуги, а экспедитора - сторона, которая оказывает услуги. Экспедитором может быть предприниматель – юридическое (коммерческая организация) или физическое лицо. Клиентом в данном договоре может быть как грузоотправитель, так и грузополучатель;

2. Предметом договора транспортной экспедиции являются услуги, связанные с перевозкой груза. Они подразделяются на основные (организация перевозок груза, заключение договоров, отправка и получение груза и так далее) и дополнительные (получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, хранение груза, его получение в пункте назначения и так далее);

3. Цена договора транспортной экспедиции определяется соглашением сторон. За оказание услуги экспедитор получает вознаграждение. Возникшие расходы, связанные с оказанием услуг (например, плата за погрузку, выгрузку и так далее), оплачиваются отдельно. Срок рассматриваемого договора определяется исходя из длительности осуществления самих операций. При необходимости, в продолжительном экспедиционном обслуживании заключаются длительные договоры;

4. В современных условиях вопросы совершенствования транспортно-экспедиционного обслуживания предприятия приобретают одно из первостепенных значений. Так как именно предприятия с эффективной транспортно-экспедиционной сетью смогут максимизировать свои рыночные усилия, предложить рынку свои услуги и получить за их осуществление максимально возможную цену, позволяющую сполна окупить все затраты, а также существенно повысят эффективность розничных торговых проектов.

#### Список литературы:

1. Пелих, С.А. Логистика: учебное пособие / С.А. Пелих, Ф.Ф. Иванов; под ред. С.А. Пелих // Академия управления при Президенте Республики Беларусь. – Минск: Право и экономика, 2015. – 554 с.
2. Сербул, И.Т. Логистика складирования / И. Т. Сербул. - Минск: БГЭУ, 2014. - 62 с.
3. Черновалов, А.В. Склад и логистика / А.В. Черновалов. - Минск: Издательство Гревцова, 2014. - 358 с.
4. Шпак, А.П. Эффективность использования грузового автомобильного транспорта в АПК Беларуси: монография / А. П. Шпак, В. В. Чабатуль, М. А. Глинский. – Минск: Институт аграрной экономики Национальной академии наук Беларуси, 2015. – 128 с.