

Экспедиторы против террористов

В июле 2016 года вступил в силу пакет «законов Яровой» о противодействии терроризму, который, кроме прочего, призвал к борьбе ничего не подозревавших экспедиторов. Как считают участники рынка перевозок, изменения в 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», с одной стороны, не достигли поставленных целей, а с другой — осложнили обстановку на дорогах.

Forwarders vs Terrorists / By Tatyana Klimova, chief operation officer of «Best Solutions», LLC

In July 2016, the counter-terrorism «Yarovaya law» was adopted. Among other participants (manufactures, facilities' owners, etc.), there are forwarders who were drawn into active work. That created many questions from forwarding agents, and from their point of view — new requirements complicated life for them.



**Татьяна
Климова**

исполнительный
директор
ООО «Бест
Солюшнс»

С лета 2016 года всем провайдерам транспортно-экспедиционных услуг вменена в обязанность борьба с терроризмом, и этот призыв всколыхнул участников логистической цепочки, заставив задуматься, как выполнить свой гражданский долг.

Согласно новой редакции 87-ФЗ, все экспедиторы на территории РФ обязаны:

1. Проверить достоверность информации о клиенте, заказавшем услугу экспедирования, и обязательно отразить ее в договоре. Внесение такой информации без проверки достоверности не допускается¹.
2. Проверять достоверность представленных клиентом документов, информации о свойствах груза, условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором своих обязанностей².

В этих двух пунктах скрывается серьезный посыл. Очевидно, что законодатель попытался уточнить личность отправителя груза и идентифицировать сам груз, чтобы обеспечить безопасность грузоперевозок

и более эффективно противодействовать терроризму на транспорте.

Экспедиторы сразу отреагировали на новый закон, внося дополнения в документооборот с клиентами.

Например, компания «ПЭК» на своем сайте разместила следующее требование: при отправке груза грузоотправитель должен предоставить информацию о себе, получателе и плательщике, а специалист компании — проверить достоверность предоставленных клиентом документов и сведений (см. pescot.ru. — Прим. ред.).

Компания «Деловые линии» (см. dellin.ru. — Прим. ред.) уведомляет: сдаваемый груз может

попасть под требование обязательного досмотра на предмет вложений с опасными свойствами. В этом случае сотрудник компании будет вынужден потребовать у отправителя вскрыть упаковку для визуального досмотра.

В том или ином виде аналогичные требования предъявили заказчикам все примерно 20 000 компаний³, основным видом деятельности которых является транспортная экспедиция. Почему примерно — потому что их никто не считал. Реестра экспедиторских компаний в РФ не существует. Недолгая практика применения новой нормы закона выявила ряд проблем теоретического и практического характера для данного сегмента рынка.



Во-первых, доктринальное прочтение изменений в закон позволяет сделать вывод, что правки касаются только экспедиторов и не относятся к перевозчикам. При этом перевозка является самостоятельным видом гражданско-правовых отношений, имеющим свои субъекты, содержание, цели и отдельное правовое регулирование⁴. Экспедиционная деятельность, по сути, является посреднической, она способствует организации перевозок и оказанию сопутствующих услуг. Но это не является прямой деятельностью перевозчиков.

Такая ситуация порождает ряд нестыковок и противоречий. Получается, что в одной и той же ситуации нормы закона будут действовать (если клиент напрямую обратился к экспедитору) либо не действовать (если клиент напрямую обратился к перевозчику).

На практике груз принимает водитель, который не является ни сотрудником экспедитора, ни зачастую даже сотрудником перевозчика. Это подрядчики второго и даже третьего уровня, структурную подчиненность которых в сложных логистических цепочках выявить весьма затруднительно.

Но обладает ли достаточными познаниями водитель, чтобы оценить достоверность документов отправителя, не говоря уже об обязанности проверить свойства груза? Да, строго говоря, он и не должен этого делать, не являясь экспедитором.

Далее. Ситуация усугубляется, если в логистическую цепочку встраивается иностранный участник. Если отправитель — нерезидент, то он руководствуется нормами своего национального права и международных договоров. Ожидать, что германский грузоотправитель начнет выполнять требования российского экспедитора, весьма оптимистично. Экспедитор просит вскрыть упаковку для досмотра груза, руководствуясь нормами новой редакции российского закона. Отправитель же апеллирует к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)⁵, где не предусмотрен досмотр груза экспедитором, и правомерно отказывает. Несомненно, эта ситуация не имеет последствий для отправителя, но может повлечь серьезную ответственность для экспедитора. Штрафы за невыполнение ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» составляют от 50 000 рублей до приостановки деятельности на 90 дней⁶.

Но даже если представить, что экспедитор вооружится знаниями и обзаведется специалистами в момент принятия груза, как определить пределы разумной осмотрительности, чтобы проверить своего контрагента и информацию о свойствах груза?

Законодатель не устанавливает никаких ориентиров для такой проверки.

Участники рынка перевозок, как правило, запрашивают данные у клиента и сверяют их с данными из открытых источников. Но в случае с иностранными контрагентами такой возможности зачастую нет. Строго говоря, теперь экспедитор должен



Штрафы за невыполнение ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» составляют от 50 000 рублей до приостановки деятельности на 90 дней

дождаться ответа компетентного органа страны-отправителя с подтверждением достоверности сведений о грузоотправителе до заключения договора. В условиях жесткой конкуренции за контракты такое ожидание не обосновано, да и вряд ли возможно.

Если говорить о проверке свойств груза, то исходя из действующей редакции закона можно прийти до абсурдных выводов. Что нужно для того, чтобы определить признаки и отличительные особенности грузов, которые всегда разнородны по своему составу? Достаточно ли визуального осмотра тары или обязательно вскрытие? Нужно ли применение специальной аппаратуры, рентгеновского оборудования или необходимы обученные собаки и полный спектральный анализ?

В исследовании информации о грузе без надлежащих ориентиров можно прийти до двух крайностей: полного уничтожения груза в процессе анализа его свойств или формального осмотра «для галочки». Оче-

видно, что ни то ни другое не является целью законодателя. Но пока последний свою позицию так и не уточнил.

По мнению коммерческого директора ООО «Бест Логистик — ИТЭ» Владимира Каякина, закон в такой редакции вынуждает пересмотреть не только права и обязанности участников логистической цепочки, но и экономические основы бизнеса. Простой визуальный досмотр партии груза со вскрытием, проверкой содержимого, пересчетом и обратным затариванием требует привлечения дополнительных специалистов, образует вынужденный простой транспортного средства и порождает усложнение документооборота между экспедитором и клиентом, экспедитором и перевозчиком, перевозчиком и водителем. В итоге тариф для клиента возрастет, а цель законодателя не будет достигнута.

В нашем понимании, новая редакция закона обязала экспедиторов защищать транспортную безопасность, не делегируя достаточных полномочий для этого и не предоставив внятных ориентиров. Безусловно, закон требует более четкой и подробной проработки, расширения субъектного состава и паритетного распределения ответственности между участниками логистической цепочки на принципах справедливости и взаимной ответственности. Однако коллективным инициатором этой доработки, скорее всего, выступят либо возмущенные грузоотправители, которых поставили перед фактом, что их груз в любой момент будет вскрыт и проверен сотрудниками экспедитора, либо экспедиторы, поскольку именно они падут первыми жертвами штрафных санкций 87-ФЗ.

¹ П. 1 ст. 4 Федерального закона от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности».

² П. 4 ст. 4 Федерального закона от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности».

³ По данным доклада председателя Совета Гильдии логистических операторов Московской Торгово-промышленной палаты Светланы Домниной на Международной бизнес-конференции «Проблемы и перспективы безопасности грузоперевозок» rtk-logistika.ru/pages/conference2016

⁴ Глава 40 Гражданского кодекса Российской Федерации, Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

⁵ «Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)» (заключена в г. Женеве 19.05.1956 г.).

⁶ Ст. 11.14.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ.