

Бутакова Надежда Александровна

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО СТАТУСА ОПЕРАТОРА МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ

В настоящей статье рассматривается правовой статус оператора мультимодальной перевозки. Дается сравнительный анализ статусов перевозчика мультимодальной перевозки и оператора мультимодальной перевозки, рассматривается узловое соглашение как базовая основа взаимодействия всех сопутствующих перевозчиков в мультимодальной перевозке. Автор обосновывает собственное видение правового положения оператора мультимодальной перевозки.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/9-1/7.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2014. № 9 (47): в 2-х ч. Ч. I. С. 32-34. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/9-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

УДК 347.463

Юридические науки

В настоящей статье рассматривается правовой статус оператора мультимодальной перевозки. Дается сравнительный анализ статусов перевозчика мультимодальной перевозки и оператора мультимодальной перевозки, рассматривается узловое соглашение как базовая основа взаимодействия всех сопутствующих перевозчиков в мультимодальной перевозке. Автор обосновывает собственное видение правового положения оператора мультимодальной перевозки.

Ключевые слова и фразы: договор мультимодальной перевозки груза; субъектный состав мультимодальной перевозки; оператор мультимодальной перевозки; фактический перевозчик; соперевозчики; экспедитор; договор перевозки; узловое соглашение.

Бутакова Надежда Александровна, к.ю.н.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ,

Северо-Западный институт управления, г. Санкт-Петербург

nadbutakova@gmail.com

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО СТАТУСА ОПЕРАТОРА МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ[©]

Мультимодальная (прямая смешанная) перевозка обладает особой спецификой субъектного состава. Особенность заключается в том, что субъектный состав участвующих в ней лиц шире, нежели в обычной перевозке, он включает оператора мультимодальной перевозки и фактических перевозчиков, представляющих различные виды транспорта. Расширенный субъектный состав требует особого определения правового статуса оператора.

Оператор мультимодальной перевозки выступает в качестве перевозчика по договору. Он заключает договоры с фактическими перевозчиками, рассчитывается с ними за выполненную работу и несет ответственность перед своим клиентом за груз на всем пути следования. Оператор представляет собой компанию нового формата, которая действует одновременно в роли перевозчика, экспедитора и отправителя груза. Его основной задачей становится установление контроля над грузом. Оператор, как правило, не имеет транспортных средств, оборудования, транспортной инфраструктуры, поэтому он не обременен капитальными затратами, которые несут компании – владельцы транспортных средств или иной инфраструктуры. Следовательно, оператор имеет больше возможностей для конструирования широкого выбора направлений перевозки и комбинирования различных видов транспортных средств, а значит, может предложить грузовладельцу более широкий выбор направлений перевозок и самые гибкие условия их организации.

Можно выделить несколько типов операторов:

1) оператор, эксплуатирующий морские суда. Одной из самых известных таких компаний является *MAERSK*;

2) оператор, не эксплуатирующий морские суда. Это перевозчики, эксплуатирующие автомобильный, железнодорожный, авиационный транспорт;

3) оператор, не эксплуатирующий каких-либо транспортных средств. Это классические посредники, их чаще называют экспедиторами.

Действующая советско-российская доктрина вообще не выделяет такого субъекта перевозочной деятельности, как оператор мультимодальной перевозки. Речь чаще идет о перевозчике в рамках договора прямой смешанной перевозки, причем о статусе такого рода перевозчика до сих пор не умолкают споры.

Так, М. К. Александров-Дольник и Ф. М. Лучанский считали, что перевозчик места отправления выступает от имени всех перевозчиков, которые должны участвовать в прямой смешанной перевозке [1, с. 243]. Им вторят А. Г. Быков и Д. И. Половинчик, полагая, что перевозчик пункта отправления действует как законный представитель всех участников транспортного процесса [3, с. 200].

В. А. Егизаров все транспортные организации, участвующие в процессе прямой смешанной перевозки, называет соперевозчиками, каждый из которых, подписывая передаточную ведомость, заключает договор перевозки с грузоотправителем и с предыдущим соперевозчиком, тем самым возлагает на себя обязанность по дальнейшей доставке груза в адрес грузополучателя [4, с. 139].

Ряд ученых, придерживающихся точки зрения, что сторонами договора перевозки в прямом смешанном сообщении являются грузоотправитель и соперевозчики, аргументируют свою позицию тем, что первый перевозчик, принимающий груз, действует от лица всех остальных соперевозчиков на основании заключаемого им узлового соглашения. Так, перевозчики различных видов транспорта заключают между собой узловое соглашение, регулирующее порядок приема и перевалки грузов, следующих в пункт назначения прямым смешанным сообщением, и тем самым принимают на себя обязательство участвовать в работах по перевалке грузов и продолжению перевозочного процесса, т.е. вступать в договор смешанной перевозки после прибытия первого перевозчика с грузом. Именно заключение узлового соглашения является тем самым волеизъявлением на участие в договоре смешанной перевозки, которое в будущем будет заключено с грузоотправителем одним из соперевозчиков [7, с. 25-26].

Сложно согласиться с подобной трактовкой, поскольку, по мнению авторов, юридической формой, регулирующей отношения перевозчиков в прямом смешанном сообщении, является узловое соглашение. Однако, заключая между собой узловые соглашения, транспортные организации регулируют тем самым отношения по подаче транспортных средств, порядок осуществления операций по приему, сдаче и взвешиванию грузов, графики работы перевалочных пунктов, порядок подачи транспортных средств, порядок обмена необходимой информацией, которые направлены лишь на обеспечение выполнения смешанных перевозок, но не на осуществление самой перевозки. Узловое соглашение способствует исполнению сторонами договора смешанной перевозки путем осуществления согласованных действий по перевалке груза с одного вида транспорта на другой на основании обязательных технологических правил с целью продолжения процесса доставки груза, но никоим образом не обеспечивает регулирование дальнейшей перевозки. Следовательно, утверждение, что на основании узлового соглашения стороны вступают в договор смешанной перевозки, на наш взгляд, является в корне неверным, поскольку на основании узлового соглашения у смежных перевозчиков формируются обязанности по перегрузке/перевалке груза, но после принятия груза на свое транспортное средство у второго перевозчика, исходя из узлового соглашения, никак не возникает обязанности по доставке груза в пункт назначения. Перевозка – это всегда отдельное обязательство, которое формируется по соглашению сторон. С учетом того, что второй перевозчик не принимает участия в заключении договора смешанной перевозки, он лишен права обсуждать и согласовывать условия своего обязательства по перевозке (даже ее стоимость). На основании узлового соглашения такие обязательства также не формируются, так как узловое соглашение регулирует совершенно иные обязательства, связанные с перевозкой, но не поглощающие ее.

Таким образом, первый перевозчик, заключая договор с грузоотправителем, будет действовать исключительно от своего лица, и ни в коем случае не от лица иных соперевозчиков, пусть даже и при наличии узлового соглашения между ними.

О. С. Иоффе также высказывался против теории участия в прямой смешанной перевозке соперевозчиков, утверждая, что перевозчик пункта отправления не может действовать от имени промежуточных транспортных организаций, поскольку эти организации прав и обязанностей по отношению к клиентуре не приобретают и лишь при наличии в законе прямых указаний вступают с клиентурой в непосредственные правовые контакты. Поэтому они и не являются участниками договора перевозки. Такие организации являются третьими лицами, на которых первым перевозчиком частично возлагается исполнение обязательства [5, с. 569].

Действительно, правовая конструкция, основанная на участии в процессе прямой смешанной перевозки соперевозчиков, является ошибочной в силу того, что данное обязательство не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон (для третьих лиц). Соперевозчики не могут выполнять обязанности по договору, в заключении которого они не участвовали. Поэтому некоторые авторы сторонами договора перевозки груза как в прямом смешанном сообщении, так и в случае с обычным договором перевозки конкретного груза называют грузоотправителя, предъявляющего груз к перевозке, и перевозчика, принимающего груз к перевозке для доставки его в пункт назначения. Только указанные лица выражают свое волеизъявление на заключение договора, и только им известны условия указанного договора (наименование и количество груза, его особые свойства, срок доставки и т.п.) [6, с. 197-198]. Однако данная позиция представляется незаконченной, незавершенной, поскольку не решена проблема взаимодействия перевозчика в прямых смешанных перевозках с иными участниками таких перевозок.

Пожалуй, наиболее близкой к характеристике правового статуса оператора является точка зрения Ю. Б. Маковского, согласно которой перевозка в прямом смешанном сообщении является общим обязательством всех исполнителей перед заказчиком и смешением разных обязательств, по которым каждый исполнитель относится к другому исполнителю фактически так же, как клиент к заказчику [8, с. 377].

На наш взгляд, исходя из современных реалий рынка, основным участником мультимодальной перевозки является оператор мультимодальной перевозки, который выступает в качестве организатора мультимодальной перевозки по договору. Он заключает договоры с фактическими перевозчиками и рассчитывается с ними за выполненную работу, несет ответственность перед своим клиентом за сохранность груза на всем пути следования.

Правовой основой подобной трактовки статуса оператора является п. 3 ст. 1 Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года, согласно которому оператор обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной мультимодальной перевозки за плату. Это означает, что оператор либо действует самостоятельно в качестве перевозчика, следовательно, остается в рамках перевозочных отношений, либо организует перевозку с помощью третьих лиц – фактических перевозчиков, при этом будучи напрямую ответственным за уплату им провозных платежей.

Следует подчеркнуть, что оператор смешанной перевозки характеризуется в качестве участника перевозки, принимающего на себя ответственность за соблюдение договорных обязательств как в отношении фактических перевозчиков, так и в отношении отправителя.

Отсюда следует смешанный характер правового статуса оператора мультимодальной перевозки. Так, если оператор одновременно выступает и стороной-исполнителем части и/или всей перевозки, то он принимает на себя функции организатора перевозки и функции фактического перевозчика. Причем во взаимоотношениях с грузовладельцем оператор будет являться, прежде всего, организатором перевозки, а функции перевозчика, по сути, поглощаются рамками операторских функций и, в общем-то, совмещаются.

Однако в случае если оператор является лишь организатором мультимодальной перевозки и не выполняет каких-либо фактических действий, то по отношению к грузовладельцу он будет выступать как агент

перевозки, а по отношению к фактическим перевозчикам, нанятым им для исполнения части или всех его договорных обязательств, оператор будет выступать в качестве принципала.

Таким образом, правовой статус оператора имеет место быть крайне противоречивым по отношению к различным сторонам перевозки. Так, по отношению к грузовладельцу правовой статус оператора напоминает статус агента по организации перевозки от собственного имени, но за счет отправителя. По отношению к фактическим перевозчикам статус оператора будет на порядок более весомым, нежели статус агента, так как оператор примет на себя функции грузовладельца и в этом сравнится с принципалом.

Список литературы

1. Александров-Дольник М. К., Лучанский Ф. М. Грузовые перевозки разными видами транспорта. М., 1971. 356 с.
2. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. М., 2004. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 210 с.
3. Быков А. Г., Половинчик Д. И. Основы автотранспортного права. М., 1974. 328 с.
4. Егiazаров В. А. Транспортное право: учебник. М., 2004. 544 с.
5. Иоффе О. С. Обязательственное право. М., 1975. 880 с.
6. Морозов С. Ю. Транспортное право: учеб. пособие. М., 2008. 320 с.
7. Мухаев Е. О. Прямые смешанные грузоперевозки: некоторые проблемы правового регулирования // Транспортное право. 2012. № 3. С. 25-26.
8. Транспортное право: учебное пособие / В. Г. Ермолаев, А. Е. Землянский, Ю. Б. Маковский, О. В. Сиваков. М.: Былина, 2002. 400 с.

PECULIARITIES OF LEGAL STATUS OF OPERATOR OF MULTIMODAL TRANSPORT

Butakova Nadezhda Aleksandrovna, Ph. D. in Law

*The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration,
The North-Western Institute of Management, Saint-Petersburg
nadbutakova@gmail.com*

In the article the legal status of the operator of multimodal transport is considered. The comparative analysis of the multimodal transport carrier and the operator of multimodal transport statuses is given, the main agreement as the basic foundation of the interaction of all associated carriers in multimodal transport is studied. The author grounds her own view of the legal position of the operator of multimodal transport.

Key words and phrases: contract of multimodal cargo transport; subject composition of multimodal transport; operator of multimodal transport; actual carrier; co-carriers; forwarder; contract of transport; main agreement.

УДК 005.44:008(5Кит)

Философские науки

На протяжении последних лет китайские ученые изучили такие проблемы как значение понятия «глобализация культуры», возможность данного явления, отношение глобализации культуры и глобализации экономики, причины возникновения этих феноменов. В статье рассмотрены результаты исследований некоторых китайских ученых с целью выявить отношение науки Китая к вопросу глобализации культуры, определить основные подходы к рассмотрению данного вопроса, а также проследить взаимосвязь понятий «глобализация», «глобализация экономики» и «глобализация культуры».

Ключевые слова и фразы: глобализация; глобализация экономики; глобализация культуры; возможность глобализации культуры.

Бянкин Константин Юрьевич

*Забайкальский государственный университет
kot2006r@gmail.com*

ПРОБЛЕМА ГЛОБАЛИЗАЦИИ КУЛЬТУРЫ В РАБОТАХ СОВРЕМЕННЫХ КИТАЙСКИХ УЧЕНЫХ[©]

В последние годы изучением вопросов взаимосвязи глобализации и культуры Китая, занимались следующие китайские ученые: Чжан Дайнянь, Фо Литун, Цзин Чунцзи, Тан Сипэй и др. Разработки китайских ученых по данным вопросам и достижения публикуются в журналах: «Культура Китая и глобализация экономики», «Исследование культуры Китая», «Литература и человек в русле глобализации», «Литературная критика» и др. Многие конференции и форумы используют следующие заголовки: «Глобализация экономики и путь развития культуры Китая», «Культура Китая и Мировая культура в период глобализации», «Культура