Список литературы

Вагизова, В.И. Инфраструктурное обеспечение инновационного взаимодействия бизнеса, власти и социума в современной экономике // Проблемы современной экономики. – 2009. – № 4(32).

Смирнов, С.А. Торгово-промышленная палата России: наука и предпринимательство // Экономическая наука современной России. Экспресс-выпуск. – 2001. – № 2(7).

Шабров, О.Ф. Проблемы и политические факторы российской модернизации / Модернизация и политическое развитие России на современном этапе: материалы международной научной конференции. – М.: Изд-во РАГС, 2010.

© Левшенкова Е.Б., 2011

Г.А. Леонтьева

СИСТЕМА ДОГОВОРОВ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ИСПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ИМПОРТИРУЕМЫХ ТОВАРОВ

ЛЕОНТЬЕВА Галина Анатольевна – соискатель ученой степени кандидата юридических наук кафедры правового обеспечения рыночной экономики РАГС, начальник Каширского таможенного поста Московской областной таможни Центрального таможенного управления Федеральной таможенной службы, полковник таможенной службы (e-mail: gal.leon@mail.ru)

Аннотаця. *Анализируется нормативно-правововое регулирование исполнения обязательств в системе договоров, обеспечивающих реализацию международного договора купли-продажи. Внешнеторговый договор выполняет основную функцию в международном коммерческом обороте.*

Ключевые слова: *договор международной купли–продажи, внешнеторговая деятельность, договор международной перевозки, таможенный транзит.*

Внешнеторговая деятельность является составной частью экономики современного государства. Основным содержанием ее коммерческой стороны является проведение внешнеторговых операций. В российском законодательстве внешнеторговые операции осуществляются на основе договора купли-продажи товаров, но, как правило, с применением опреде-

ленных норм, обычаев и процедур, присущих внешнеторговому виду деятельности. Исполнение обязательств в рамках международного договора купли-продажи предопределяет последующую необходимость заключения ряда других договоров: перевозки, страхования, хранения и др., а также на выполнение различного рода коммерческих услуг.

Перевозка импортируемых товаров и помещение их на склад временного хранения являются наиболее распространенными коммерческими операциями, проистекающими в результате реализации договора международной купли-продажи товаров. Транспортно-экспедиционное обеспечение, логистика рассматриваются специалистами в качестве необходимого инструмента, обеспечивающего подготовку, проведение и завершение международных коммерческих, внешнеторговых операций, реализуемых в рамках исполнения обязательств сторон договора международной купли-продажи.

Система транспортных договоров, обслуживающих международные коммерческие сделки, довольно разнообразна. Она включает как основные, так и смежные виды договоров. Кроме транспортных, существует также целая группа договоров, косвенно связанная с осуществлением транспортного процесса. В связи с этим для рассмотрения характера исполнения обязательств, возникающих при перевозке внешнеторговых товаров на склад временного хранения, необходимо исходить из структуры классификации данной категории договоров.

Достаточно полное структурирование системы транспортно–логистических договоров содержится в работах известного правоведа Я.И.Функа, который предлагает следующую градацию договоров, возникающих при перевозке товаров[1]. Он подразделяет договора на основные – договор перевозки груза, договор перевозки пассажира, багажа, договор фрахтования (чартер) – и смежные транспортные договоры – договор об организации перевозок, договор транспортной экспедиции, договор погрузки-выгрузки, договор транспортного агентирования, договор ответственного хранения.

Предложенная система дифференциации транспортных договоров, по нашему мнению, может рассматриваться в качестве базы для исследования договоров, используемых при перевозке товаров в рамках международной купли-продажи. Однако, учитывая специфику гражданско-правовых отношений и широкий спектр применения гражданско-правовых инструментов в регулировании таможенных процедур, нам представляется, что договор транспортной экспедиции внешнеторговых грузов должен находиться, по крайней мере, на одном из ведущих мест в перечне смежных договоров. По существу, договор транспортной экспедиции может объединять в себе несколько операций на промежуточных этапах от отправления груза до доставки его непосредственному получателю.

[1] См.: *Функ, Я.И.* Курс внешнеторгового права: основные внешнеторговые сделки. – М.: Изд-во деловой и учебной литературы, 2007. – С.415.

Помимо этого, для целей более полного рассмотрения всех возможных договорных отношений в области таможенного администрирования внешнеторговой деятельности при перевозке товаров под таможенным контролем, на наш взгляд, необходимо дополнить данный перечень договорами, посредством которых осуществляются обеспечительные меры уплаты таможенных платежей в отношении ввозимых на таможенную территорию товаров. К ним относятся достаточно известные гражданско-правовые договора: договор поручительства, договор банковской гарантии, договор о залоге, договор страхования.

Документально отношения между субъектами оформляются договором международной перевозки и договором транспортного экспедирования, которые могут быть заключены как отправителем, так и получателем груза в соответствии с базисным условием поставки по ИНКОТЕРМС 2000. Отсюда ряд положений, касающихся обязательств сторон и порядка их исполнения, непосредственно инкорпорируются в транспортные договора из условий ИНКОТЕРМС, предусмотренных договором международной купли – продажи.

Опыт многолетней работы, в том числе контроля процедур на складе временного хранения товаров, свидетельствует, что с точки зрения разнообразия возможных договорных обязательств, которые могут возникнуть в процессе перевозки от отправителя до получателя внешнеторговых грузов, договор на транспортно-экспедиционное обслуживание является наиболее полным с точки зрения учета обязательств сторон. Кроме взаимодействия с непосредственным перевозчиком, участник внешнеэкономической деятельности заключает договор экспедирования с транспортным посредником, как правило, на условиях поручения, когда экспедитор выступает от имени и за счет клиента или комиссии, когда экспедитор выступает от своего имени, но за счет клиента. Как правило, текст договора международной купли-продажи является отправным пунктом для формулирования обязательств сторон в рамках договора на транспортно-экспедиционное обслуживание. На основе такой взаимосвязи выстраиваются все отношения субъектов от момента отгрузки со склада отправителя до получения груза получателем для свободного потребления.

«По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента или грузополучателя) выполнять или организовывать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза»[1]. Договор транспортной экспедиции является консенсуальным, возмездным, взаимным. Договор на транспортно-экспедиционное обслуживание связан с выполнением экспедитором целого комплекса соответствующих услуг и представлением интересов клиента на транспортных терминалах, в пор-

[1] Гражданский кодекс Российской Федерации.– Части I–IV по состоянию на 15 января 2010 года. – Ст. 801. – М., 2010.

тах, и пр. Данный вид договора регулирует деятельность экспедитора по осуществлению полного комплекса услуг, связанных с отправкой или получением груза.

Для рассмотрения обязательств сторон в рамках данного договора, необходимо остановиться на вопросе о правовой природе договора на полное транспортно-экспедиционное обслуживание, включающее в себя обязанность экспедитора своими силами осуществить доставку груза на всем пути или определенной части маршрута.

В юридической литературе имеются различные мнения по данному вопросу. Ряд авторов придерживается мнения мнение о том, что доставка грузов опосредуется договором перевозки, поэтому данное обязательство можно назвать «особого рода договором перевозки»[1].

С этим суждением мы не можем согласиться по следующим причинам. В предмет договора на полное транспортно-экспедиционое обслуживание («от двери до двери») входит обязательство экспедитора доставить груз до места назначения собственными средствами. Правовое регулирование данных услуг осуществляется в рамках института транспортной экспедиции, а не договора перевозки. Следовательно, договор на полное транспортно-экспедиционное обслуживание может поглощать перевозку грузов и никак не может относиться к договорам перевозки. В связи с этим нам представляется обоснованным мнение тех ученых-исследователей, которые относят договор на полное транспортно-экспедиционное обслуживание к единому обязательству смешанного характера.

Продолжает также оставаться спорным вопрос о предмете договора транспортной экспедиции, о разграничении его со схожими правовыми договорными конструкциями. Так, имеют место дискуссии по вопросу о субсидиарном применении к договору транспортной экспедиции норм о поручении, комиссии или агентировании. В юридической литературе многие авторы относят договор на полное транспортно-экспедиционное обслуживание к смешанным договорам[2]. По мнению профессора А.А. Собчака, «смешанным является договор, в котором сочетаются элементы разных договоров, и который служит основанием возникновения единого обязательства, соединяющего черты договоров разного вида. Возникшее отношение можно расчленить на два самостоятельных обязательства лишь теоретически. В действительности же возникает единое обязательство смешанного характера»[3]. Мы также придерживаемся этой точки зрения,

[1] *Ходунов, М.Е*. Правовое регулирование деятельности транспорта. – М., 1965. – С.165.

[2] См., например, В.В. Витрянский. Договор транспортной экспедиции //Вестник ВАС Российской Федерации.– Специальное приложение. – 2002. – № 12.– 12.12.– С. 58 –59.; *Морозов, С.Ю.* К вопросу о соотношении договоров транспортной экспедиции и перевозки грузов //Транспортное право. – 2003. – № 2. – С. 20

[3] *Собчак, А.А.* Смешанные и комплексные договоры в гражданском праве // Советское государство и право. – 1989. – № 11. – С. 64.

которую поддерживает и ряд других исследователей данного вопроса. В этом контексте, полагаем, не следует выделять отдельные составляющие единого обязательства, единой договорной конструкции. Действительно, в рамках одного договора, в котором сторона (перевозчик или экспедитор) обязалась обслуживать своими силами весь транспортный процесс, очень сложно и нецелесообразно выделять отдельные составляющие единого обязательства. Поэтому договор транспортной экспедиции является единым обязательством смешанного типа, выделить в котором отдельно договорные отношения относительно перевозки и отношения по поводу транспортной экспедиции, пожалуй, можно лишь теоретически.

Следует отметить, что в условиях глобализации транспортных отношений, диверсификации международных коммуникаций обязанности сторон регулируются как соответствующим договором, так и национальным законодательством, а также международными нормами права с учетом вида транспорта и стран контрагентов.

Права и обязанности сторон могут быть предусмотрены как статьями договора международной купли-продажи, так и Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности»[1]. Определенную детализацию обязательств участников договора транспортно – экспедиционной деятельности дает постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности»[2], в котором утверждены Правила транспортно-экспедиционной деятельности.

Обращает на себя внимание, что договор о транспортно-экспедиционной деятельности, как правило, является консенсуальным. Эта на первый взгляд, теоретическая характеристика имеет, как мы считаем, серьезные практические последствия в ходе судебного разбирательства по предъявленным претензиям в случае неисполнения обязательств одной из сторон. Так, например, если экспедитор взял на себя обязательство за вознаграждение и за счет клиента организовать перевозку грузов, принадлежащих клиенту, а клиент в соответствии с условиями договора своевременно подал заявку на экспедирование груза, которая была принята экспедитором к исполнению, то при последующем отказе экспедитора от ее выполнения, экспедитор нарушил свои обязательства. Как следствие, с экспедитора могут быть взысканы в пользу клиента суммы по уплате его издержек по доставке товаров своими силами, и убытков.

Гражданские права и обязанности сторон отвечают условиям договора транспортировки и соответствуют требованиям законодательства, регулирующего порядок операций с товарами, находящимися под таможенным контролем. Следует отметить, что правоотношения таможенного перевозчика с отправителями товаров либо с экспедиторами основываются на гражданско–правовой, договорной основе. Помимо обязательств, преду-

[1] См. Российская газета.– 2003.– 3 июля.– № 128 (3242).

[2] СЗ РФ.–2006.– № 37.–Ст. 3890

смотренных нормами Гражданского кодекса России, таможенный перевозчик обязан соблюдать требования и условия и в соответствии с таможенным законодательством в отношении перевозки товаров, находящихся под таможенным контролем[1].

В юридической литературе нередко обращается внимание на то, что статус транспортируемых товаров, находящихся под таможенным контролем, предполагает принятие мер по обеспечению соблюдения как гражданского, так и таможенного законодательства Российской Федерации при их перевозке, в том числе на склад временного хранения. В круг обязанностей сторон договора перевозки должно быть включено: обеспечение уплаты таможенных платежей в отношении иностранных товаров в размерах, соответствующих сумме ввозных таможенных пошлин, налогов, которые подлежали бы уплате при выпуске товаров для внутреннего потребления.

Процедура, при которой товары перевозятся по таможенной территории Таможенного союза, в том числе через территорию государства, не являющегося членом Таможенного союза, от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов с применением запретов и ограничений, за исключением мер нетарифного и технического регулирования, является таможенным транзитом[2].

Таможенный транзит товаров, находящихся под таможенным контролем, может быть разрешен, в том числе при обеспечении уплаты таможенных платежей.

Итак, основным обязательством при перевозке товаров под таможенным контролем, является обязательство перевозчика доставить товары и документы на них в установленные сроки из таможенного органа отправления в таможенный орган назначения, исполнять надлежащим образом все правила, установленные таможенным законодательством стран таможенного союза в отношении процедуры таможенного транзита.

Таким образом, в качестве основного договора, используемого в ходе перевозки товаров от иностранного отправителя к получателю, можно определить договор на транспортно-экспедиционное обслуживание, охватывающий целый комплекс соответствующих услуг и представление интересов клиента на всех этапах таможенных процедур. Данный договор можно определить как единое обязательство смешанного характера. Однако большая часть обязанностей сторон при перевозке иностранных товаров по таможенной территории Таможенного союза до момента их выпуска вытекает прямо из закона.

---

[1] См.: Таможенный кодекс Таможенного союза (Приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому решением Межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества (высшего органа Таможенного союза) на уровне глав государств от 27 ноября 2009 года №17).– Ст. 215.

[2] Таможенный кодекс Таможенного союза ... – Ст. 215.

Список литературы

Функ, Я.И. Курс внешнеторгового права: основные внешнеторговые сделки. – М.: Изд-во деловой и учебной литературы, 2007.

Собчак, А.А. Смешанные и комплексные договоры в гражданском праве // Советское государство и право. – 1989. – № 11.

Витрянский, В.В. Договор транспортной экспедиции //Вестник ВАС Российской Федерации.– Специальное приложение. – 2002. – № 12. – 12.12.

Морозов, С.Ю. К вопросу о соотношении договоров транспортной экспедиции и перевозки грузов //Транспортное право. – 2003. – № 2.

© Леонтьева Г.А., 2011

В.А. Севостьянов

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

СЕВОСТЬЯНОВ Владимир Александрович – начальник отдела ОМОРЭП управления ГИБДД ГУВД по Московской области (e-mail:sva-13-77@mail.ru)

Аннотация. *Рассматриваются актуальные проблемы совершенствования правового регулирования общественной безопасности. Автор анализирует состояние законотворчества на федеральном и региональном уровне по устранению угроз и опасностей гражданам Российской Федерации.*

Ключевые слова: *закон, право, безопасность, угроза, опасность, защита, общество, оружие, дорога, порядок.*

В целом действующее российское законодательство в сфере обеспечения безопасности регулирует вопросы в различных сферах общественной жизни и позволяет субъектам обеспечения безопасности решать задачи защиты жизненно важных интересов личности, общества и государства. Вместе с тем есть немало вопросов, решение которых могло бы укрепить единую нормативную основу общественной безопасности в Российской Федерации.

Сама по себе общественная безопасность многоаспектна и законодательному обеспечению подлежат многочисленные ее составляющие предметные стороны. Мы же остановимся лишь на некоторых из этих сторон.