

Научная статья  
<https://doi.org/10.23672/SAE.2023.16.49.020>  
УДК 347.9



## ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СТОРОН ПО ДОГОВОРУ ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

*Лончакова Ю.А.*

*Муромский институт Владимирского государственного университета*

**Аннотация.** В настоящее время все больше внимания уделяется основам логистического построения (организации) транспортных сетей. В указанной связи, фактор её образования и надлежащего правового сопровождения начинает играть не последнюю роль. В частности, одним из главных вопросов такого регулирования является вопрос качественно-договорного сопровождения, предметом регулирования которого становится не только непосредственная транспортировка грузов по территории государства и за его пределами, но их хранение, прохождение таможенного и иных видов контроля. В указанной связи транспортно-экспедиционная сфера представляет из себя важнейший вид деятельности, исследование которой позволяет не просто понять её тончайшие механизмы, но и ввести вполне обоснованные принципы их правового регулирования.

**Цель:** изучить правовые аспекты ответственности сторон по договору транспортной экспедиции.

**Методы:** анализ, синтез, обобщение и систематизации научных источников по проблеме исследования.

**Результаты:** рассмотрены основные правовые аспекты ответственности сторон по договору транспортной экспедиции. Проведен анализ законодательных актов, регулирующих рассматриваемый вид договора. Отмечено несовершенство законодательства, содержащее положения о договоре транспортной экспедиции, что требует осмысления и совершенствования. Сформулированы конкретные предложения по совершенствованию данной сферы деятельности.

**Выводы:** по итогам проведенного исследования логично прийти к выводу о необходимости законодательной корреляции существенных условий договора, регулирующего процесс оказания транспортно-экспедиционных услуг. Прежде всего, истребуемые изменения должны затронуть вопрос возможности субъектов договорных отношений, как по части надлежащего исполнения принятых обязательств, так и по части возможности такого исполнения, при условии, что такое исполнение является реальным. В качестве конкретных предложений автором предлагается внести изменения, благодаря которым клиент-грузоотправитель или грузополучатель смогут получать более полную и своевременную информацию о доставке груза, его состоянии, и непосредственной сохранности. Кроме этого, вполне логичным представляется то, что для повышения указанного вида услуги необходимо наиболее точно отразить права и обязанности третьих лиц в данных договорных отношениях, тем самым исключая всевозможные риски утери груза или его повреждения. В первую очередь, это необходимо распространить на отношения, связанные с поставками, связанными с государственными и муниципальными контрактами.

**Ключевые слова:** ответственность, договор, транспортно-экспедиционная деятельность, перевозчик, транспортная сеть.

## LEGAL ASPECTS OF THE LIABILITY OF THE PARTIES UNDER

## A TRANSPORT EXPEDITION AGREEMENT

*Yulia A. Lonchakova*

*Murom Institute Vladimir State University Associate Professor*

**Abstract.** *Object: study the legal aspects of the liability of the parties under a transport expedition agreement.*

*Methods: analysis, synthesis, generalization and systematization of scientific sources on the research problem.*

*Findings: The main legal aspects of the liability of the parties under a transport expedition agreement are considered. An analysis of the legislative acts regulating the type of contract under consideration has been carried out. The imperfection of the legislation containing provisions on the transport expedition agreement is noted, which requires reflection and improvement. Specific proposals for improving this area of activity have been formulated.*

*Conclusions: Based on the results of the study, it is logical to come to the conclusion about the need for legislative correlation of the essential terms of the contract regulating the process of providing freight forwarding services. First of all, the requested changes should address the issue of the possibility of the subjects of contractual relations, both in terms of the proper performance of accepted obligations, and in terms of the possibility of such performance, provided that such performance is real.*

*As specific proposals, the author proposes to make changes, thanks to which the client-shipper or consignee will be able to receive more complete and timely information about the delivery of cargo, its condition, and immediate safety. In addition, it seems quite logical that in order to improve this type of service, it is necessary to most accurately reflect the rights and obligations of third parties in these contractual relations, thereby eliminating all possible risks of cargo loss or damage. First of all, this needs to be extended to relationships related to supplies associated with state and municipal contracts.*

**Key words:** *liability, contract, freight forwarding activities, carrier, transport network.*

### **Введение.**

На современном этапе развития Российской Федерации все более широкое распространение получает транспортно-экспедиторская деятельность (далее – ТЭД), что связано, в свою очередь, с быстрым развитием социально-экономических и политических процессов, как в нашей стране, так и за ее пределами, увеличением внешнеторгового и внутригосударственного товарооборота, а также удлинением логистических цепочек доставки товаров.

Таким образом, транспортно-экспедиторская деятельность высту-

пает неотъемлемым элементом эффективного осуществления грузоперевозок. В связи с чем становится значимым и востребованным договор транспортной экспедиции.

Однако наличие правовых пробелов в указанной сфере не оставляет без внимания исследователей, поскольку законодательное представление, в первую очередь, относительно вопросов установления исчерпывающего перечня существенных условий договора по-прежнему не сформировано. Именно по этой же причине позиция, выраженная в ч. 1 ст.432 Гражданского Кодекса РФ, вступает в про-

тиворечие с тем, что заключение такого договора сторонами возможно только при согласовании всех существенных условий будущего соглашения. И это вполне обоснованно, поскольку в противном случае, стороны могут столкнуться с такими последствиями как: убытки, или недополученные выгоды.

Поэтому законодательство, содержащее положения о договоре транспортной экспедиции, требует осмысления и совершенствования.

### **Результаты.**

В процессе нашего исследования мы проанализировали основные правовые аспекты ответственности сторон по договору транспортной экспедиции. Это включало изучение законодательства, сфокусированного на этой области, при этом было обращено внимание на некоторые недостатки и пробелы в этих законах и регулятивных документах. Также, во время нашего анализа были выявлены определенные недоработки в системе транспортной экспедиции, которые предлагается улучшить в будущем. В конкретных предложениях учтена необходимость усовершенствования информационного обеспечения процесса доставки груза, особенно касательно предоставления данных о состоянии и сохранности груза. Кроме этого, были предложены способы усиления защиты прав и интересов всех участников экспедиционного процесса, включая третьи стороны. В частности, указывается на необходимость более точной регламентации прав и обязанностей этих сторон, что позволит исключить риски утери или по-

вреждения груза. Исследование приводит к выводу о необходимости существенной корректировки законодательно-регулирующей базы в области транспортной экспедиции.

Понятие «договор транспортной экспедиции» отражено в 41 Главе Гражданского кодекса Российской Федерации [4] (далее – ГК РФ), где сущность, в первую очередь, представлена в качестве самостоятельного источника права, затрагивающего сферу договорных отношений. Стоит отметить, что в указанной части гражданского законодательства нет предметных (персональных) требований в указанному типу договоров; раскрыты только общие моменты (ст. ст. 801-810), в то время, как затронутая сфера регулирования достаточно емкая и глубокая, как в части оценки возможного развития событий, складывающихся в ходе построения экспедиционных отношений, так и по части учета прав сторон, которые, как нам представляется, стараются всегда получить собственную выгоду. Для решения вопросов, связанных с указанной оценкой, был принят отдельный закон Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» [12] (далее – ФЗ № 87), где, в первую очередь, представлены подробные алгоритмы реализации экспедиционных услуг. Кроме этого, в данном источнике дано представление о праве сторон на выполнение определенных действий, а также требования, которые к указанным сторонам предъявляются. Отдельной строкой установлены требования, которыми регулируются основы подачи исков по

спорам, вытекающим из отношений поставок.

Более детальное выражение этих моментов находит свое отражение и в подзаконных нормативных актах, в частности, в Постановлении Правительства РФ «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» [9] где представлены базы ТЭД, уделено внимание документальной базе, а также установлен порог оказываемых услуг [11].

Несмотря на достаточно массивный законодательный пласт, главным документом, которым устанавливается порядок реализации транспортно-экспедиторских услуг, остается договор, в части деятельности предприятий - договор транспортной экспедиции. К основным субъектам затронутого договора отнесены: клиент, который является либо грузополучателем, либо отправителем, а также экспедитор. В число последних, как правило, входят предприниматели или юридические лица [10]. В соответствии с требованиями действующего законодательства, экспедитор может оказывать такие услуги опосредованно, через своего представителя, либо путем привлечения лица со стороны. В последнем случае, необходимо учитывать, что такое условие должно быть обязательно отражено в договоре. Исследования, которыми данный вопрос проводится через призму правовой практики, показывают, что ответственность в случае с привлечением посредника возлагается также на экспедитора; то есть, на сторону договора [5].

Между тем, несмотря на то, что понятие «клиент» достаточно распространенное в правовой практике, именно по экспедиционному договору его сущность может быть достаточно разнообразной и, в то же время, размытой. Для примера, к таковым можно отнести не только физическое лицо, но и юридическое, и не стоит забывать, что реализация услуг по поставке товара может предусматривать участие сразу несколько контрагентов. Именно по этой причине для осуществления указанного вида деятельности выдается специальная лицензия [13]. Между тем, учеными понятие клиент согласовывается с понятием «сторона договора», отождествление подобного рода упрощает логику понимания сущности такого соглашения, а также - конкретизирует его правовое положение, столь важное, если одна из сторон нарушает его условия.

В свою очередь, в соответствии с действующими правилами, право экспедитора действовать как лично, так и через посредника, установлено давно. Исключение из данного правила заключается в том, что экспедитор не вправе привлекать посредника, если речь идет о договоре поставки. В этом случае, необходимо оговаривать это отдельно, и только получив на это разрешение другой стороны, экспедитор вправе прибегнуть к помощи посредника.

После того, как разрешение на привлечение посредника получено, клиент обязан предоставить исчерпывающую информацию о содержании груза. В случае, если такая информация не предоставляется либо данная

информация носит ограниченный характер, экспедитор вправе затребовать её, и при отказе в её предоставлении, может отказать в услуге. Кроме всего прочего, необходимо подкреплять информацию о грузе документально, это служит гарантией безопасности перевозки и исключает противоречия и путаницу при его доставке. В первую очередь, как показывает практика, подобные меры законодательного характера помогают устранить (исключить) негативные последствия, связанные с проведением различных проверок, в том числе и со стороны правоохранительных органов, а также свести к минимуму огрехи логистической системы. С точки зрения действующих требований законодательства, экспедитор имеет полное право на проверку предоставленной информации, которая обязана быть предоставлена официально. В ст. 802 ГК РФ дается обоснование, в соответствии с которым, экспедитор вправе затребовать и иные документы на груз, среди которых одним из часто используемых является доверенность. При этом у клиента есть право на выбор средства доставки, а также маршрута. Если это заранее не установлено положениями договора, порядок, средство, а также маршрут доставки, экспедитор будет определять самостоятельно. Стороны могут установить возможность внесения изменений в такой порядок, но это возможно только на основании дополнительного соглашения. Одним из условий реализации такой возможности является обязательное уведомление контрагента с указанием причин, и в

срок, который позволяет внести изменения в порядок доставки [7].

Интересным представляется вопрос оплаты услуг по этому договору. В частности, клиент, на которого возлагается обязанность уплатить, указанную в договоре сумму, обязан, к тому же, возместить дополнительные услуги, если их проявление вызвано форс-мажорными обстоятельствами [2]. Как отмечает М.А. Бажина, «законодательное видение по части выполнения качественных услуг транспортной экспедиции, в особенности, если сравнивать положениями отечественного законодательства с нормами других стран, достаточно различно. В первую очередь, это проявляется в тех моментах, которые затрагивают возможность удержания груза при условии, если его оплата не поступила вовремя. Здесь иностранное видение наиболее прогрессивно в то время, как отечественный подход – не совершенен. По всей видимости, такое положение дел обусловлено неготовностью законодателя вводить подобные меры, полагая, что такие действия будут относиться к правоограничивающим. Тем не менее, это не запрещено законодателем, что предоставляет возможность сторонам устанавливать такую санкцию самостоятельно...» [1].

Вопрос ответственности по рассматриваемому в исследовании договору предлагается разрешать сторонам по правилам, предусмотренным главой 25 ГК РФ [3], которая, как установлено в законе, наступает вне зависимости от формы вины и является полной, на том условии, что сторонами соглашения выступают именно

предприниматели. Ответственность экспедитора проявляется, как правило, в возмещении убытков, и не может превышать стоимость груза, или его поврежденной (утраченной) части. Кроме этого, ответственность в указанных отношениях может находить свое выражение в возмещении реального ущерба при условии, если не предоставит исчерпывающих доказательств, что утрата груза или его части произошла не по его вине. Порядок определения размеров ущерба определяется в соответствии с условиями, установленными ст. 7 ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности») [8].

Проведя анализ принципов и положений нормативно-правового регулирования отношений, связанных с предоставлением экспедиционных услуг, мы можем констатировать, что законодательная проекция данного вида отношений достаточно разнообразна. Это обусловлено тем, что договор транспортной экспедиции может охватывать различные отношения, разнообразие которых отражается в таких постулатах договорного права, как: правосубъектность, разнообразие и многочисленность предметов поставки, а также особа экономическая сущность, которая требует особого цивилизационного подхода. В логике законодателя есть спорные моменты, тем более что формат отношений предполагает данное, особенно это отражается в том, что субъекты права, с одной стороны, зажаты условиями специального закона, с другой, могут по собственной инициативе принимать меры, которые данным законом

не предусмотрены. Насколько справедлива такая позиция – вопрос спорный, поскольку, как показало исследование данный договор достаточно сложное комплексное правовое явление, подкрепленное не только нормами законов, но и подзаконных актов. Безусловно, правовая проекция договорных отношений в затронутой сфере нашла свое достаточное отражение в то время, как более предметное понимание их дальнейшего совершенствования сложится исключительно в русле судебной практики. В частности, именно в практической составляющей договор транспортной экспедиции находит свое полноценное юридическое значение: стороны начинают лучше осознавать риски, и, что самое главное, самостоятельно обращают внимание на проблемы и пробелы действующего законодательства.

### **Заключение.**

Подводя итоги настоящего исследования автором, предлагается внести изменения, благодаря которым, клиент-грузоотправитель или грузополучатель смогут получать более полную и своевременную информацию о доставке груза, его состоянии, и непосредственной сохранности. Кроме этого, вполне логичным представляется то, что для повышения указанного вида услуги необходимо наиболее точно отразить права и обязанности третьих лиц в данных договорных отношениях, тем самым исключая всевозможные риски утери груза или его повреждения. В первую очередь, это необходимо распространить на отношения, связанные с поставками, свя-

занными с государственными и муниципальными контрактами.

**Конфликт интересов**

**Conflict of Interest**

Не указан.

None declared.

**Рецензия**

**Review**

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

**Литература**

1. Бажина М.А. Обеспечение отправки груза экспедитором: сравнительный аспект законодательств России и ФРГ // *Транспортное право. 2016. № 1*. С. 29-31.
2. Беликов В.Г. Содержание договора транспортной экспедиции / В.Г. Беликов // *Экономика и социум. 2017. № 6-2 (37)*. С. 854-859.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // *Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301*.
4. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // *Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410*.
5. Гринь Е.А. О некоторых аспектах правовой регламентации договора транспортной экспедиции в агропромышленном комплексе / Е.А. Гринь // *Аграрное и земельное право. 2020. № 3 (183)*. С. 74-76.
6. Деревцова Д.А. Исполнение обязательств при неурегулированности существенных условий договора транспортной экспедиции / Д.А. Деревцова, А.В. Коваленко // *Вопросы российской юстиции. 2022. № 20*. С. 118-129.
7. Ленковская Р.Р. К вопросу о правах и обязанностях сторон по договору транспортной экспедиции / Р.Р. Ленковская // *Проблемы экономики и юридической практики. 2016. № 5*. С. 200-202.
8. Малахова Л. Е. Особенности договора транспортной экспедиции / Л.Е. Малахова // *Молодой ученый. 2018. № 20 (206)*. С. 313-315.
9. Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 № 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» // *Собрание законодательства РФ. 2006. № 37. Ст. 3890*.
10. Радченко А.В. Правовые особенности договора транспортной экспедиции в системе транспортных договоров / А.В. Радченко // *Университетская наука. 2020. № 1(9)*. С. 233-235.
11. Селенинова Г.С. Транспортная экспедиция: споры, связанные с защитой прав потребителей / Г.С. Селенинова // *Новый юридический вестник. 2019. № 2 (9)*. С. 18-20.
12. Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (ред. от 18.03.2020) «О транспортно-экспедиционной деятельности» // *Собрание законодательства РФ. 2003. № 27 (ч. 1)*. Ст. 2701.
13. Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 04.08.2023) «О лицензировании отдельных видов деятельности» // *Собрание законодательства РФ. 2011. № 19*. Ст. 2716.

**References**

1. Bazhina M.A. Ensuring the dispatch of cargo by a freight forwarder: a comparative aspect of the legislation of Russia and Germany // *Transport Law*. - 2016. - No. 1. - P. 29-31.
2. Belikov V.G. Contents of the transport expedition contract / V.G. Belikov // *Economy and Society*. 2017. No. 6-2 (37). Pp. 854-859.

3. *Civil Code of the Russian Federation (Part One) dated November 30, 1994 No. 51-FZ (as amended on July 24, 2023) // Collection of Legislation of the Russian Federation. 1994. No. 32. Art. 3301.*

4. *Civil Code of the Russian Federation (part two) dated January 26, 1996 No. 14-FZ (as amended on July 24, 2023) // Collection of legislation of the Russian Federation. 1996. No. 5. Art. 410.*

5. *Grin E.A. On some aspects of the legal regulation of the contract of transport expedition in the agro-industrial complex / E.A. Grin // Agrarian and land law. 2020. No. 3 (183). Pp. 74-76.*

6. *Derevtsova D.A. Fulfillment of obligations when the essential terms of the transport expedition agreement are not regulated / D.A. Derevtsova, A.V. Kovalenko // Issues of Russian justice. 2022. No. 20. Pp. 118-129.*

7. *Lenkovskaya R.R. On the issue of the rights and obligations of the parties under the transport expedition agreement / R.R. Lenkovskaya // Problems of economics and legal practice. 2016. No. 5. Pp. 200-202.*

8. *Malakhova L. E. Features of the contract of transport expedition / L. E. Malakhova // Young scientist. 2018. No. 20 (206). Pp. 313-315.*

9. *Decree of the Government of the Russian Federation of September 8, 2006 No. 554 «On approval of the Rules of transport and forwarding activities» // Collection of legislation of the Russian Federation. 2006. No. 37. Art. 3890.*

10. *Radchenko A.V. Legal features of the transport expedition contract in the system of transport contracts / A.V. Radchenko // University science. 2020. No. 1(9). Pp. 233-235.*

11. *Seleninova G.S. Transport expedition: disputes related to the protection of consumer rights / G.S. Seleninova // New legal bulletin. 2019. No. 2 (9). Pp. 18-20.*

12. *Federal Law of June 30, 2003 No. 87-FZ (as amended on March 18, 2020) «On transport and forwarding activities» // Collection of legislation of the Russian Federation. 2003. No. 27 (part 1). Art. 2701.*

13. *Federal Law of 05/04/2011 No. 99-FZ (as amended on 08/04/2023) «On licensing of certain types of activities» // Collection of legislation of the Russian Federation. 2011. No. 19. Art. 2716.*

### **Информация об авторе:**

**Лончакова Юлия Андреевна**, кандидат юридических наук, доцент, Муромский институт Владимирского государственного университета, Российская Федерация, г. Муром, e-mail: Info@rt-p.ru

**Yulia A. Lonchakova**, Candidate of Law, Associate Professor, Murom Institute Vladimir State University Associate Professor, Russian Federation, Murom