

Научная статья
УДК 347.15/18

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО ТОЛКОВАНИЯ
И ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИИ

Муслим Назарагалиевич Кузбагаров¹,

Елена Викторовна Кузбагарова², Гузель Илфатовна Кабирова³

¹ Санкт-Петербургский государственный экономический университет,
г. Санкт-Петербург, Россия, ORCID: 0000-0002-2810-4384

² Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет,
г. Санкт-Петербург, Россия, ORCID: 0000-0002-9198-9269

³ Уфимский юридический институт МВД России, Уфа, Россия

¹ muslim_72@mail.ru, ² elenakuzbagarova@mail.ru, ³ kabirova_guzel17@mail.ru

Аннотация. В статье анализируется правовая природа обязательств в сфере оказания услуг путем заключения договора о транспортно-экспедиционной деятельности и его исполнения. Исследуется соотношение теоретического толкования и законодательного регулирования правовой природы договора транспортной экспедиции. Рассматриваются различные подходы в части разграничения договора транспортно-экспедиционных услуг от смежных договоров, регулирующих услуги по перевозке.

Ключевые слова: транспортно-экспедиционная деятельность, перевозка, груз, грузополучатель, обязательства, договор.

Для цитирования: Кузбагаров М. Н., Кузбагарова Е. В., Кабирова Г. И. Отдельные аспекты теоретического толкования и законодательного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности в России // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2024. № 4 (106). С. 89–98.

Original article

CERTAIN ASPECTS OF THEORETICAL INTERPRETATION
AND LEGISLATIVE REGULATION OF TRANSPORT
AND FORWARDING ACTIVITIES IN RUSSIA

Muslim N. Kuzbagarov¹, Elena V. Kuzbagarova², Guzel I. Kabirova²

¹ Saint Petersburg State University of Economics, Saint Petersburg, Russia,
ORCID: 0000-0002-2810-4384

² Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering,
Saint Petersburg, Russia, ORCID: 0000-0002-9198-9269

³ Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Ufa, Russia

¹ muslim_72@mail.ru, ² elenakuzbagarova@mail.ru, ³ kabirova_guzel17@mail.ru

Abstract. The article analyzes the legal nature of obligations in the field of rendering services by concluding an agreement on transport and forwarding activities and its execution. It examines the relationship between theoretical interpretation and legislative regulation of the legal nature of a transport forwarding contract. Various approaches in terms of distinguishing a transport forwarding contract from related contracts regulating transportation services are considered.

Keywords: transport forwarding activities, transportation, cargo, consignee, obligations, contract.

For citation: Kuzbagarov M. N., Kuzbagarova E. V., Kabirova G. I. Certain aspects of theoretical interpretation and legislative regulation of transport and forwarding activities in Russia // Bulletin of Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2024. No. 4 (106). P. 89–98. (In Russ.)

© Кузбагаров М. Н., Кузбагарова Е. В., Кабирова Г. И., 2024

Введение

На сегодняшний день востребованность в перевозке грузов нарастает с определенной прогрессией и это сопряжено с различными факторами, происходящими в экономике страны. Экспедиционные услуги по сопровождению доставки товаров являются одним из составляющих элементов экономической, торговой и международной сферы общественных отношений. В связи с увеличением товарооборота в реальной хозяйственной практике с каждым годом органами юстиции фиксируется все большее количество судебных споров, связанных с данной деятельностью. В 2023 году арбитражными судами было рассмотрено 47 830 дел по договорам в сфере транспортной деятельности, из них 36 351 дело – по договорам перевозки и 3997 дел – по договорам транспортной экспедиции¹. Причинами судебных споров являются не только недобросовестное исполнение сторонами договорных обязательств, но и пробелы в правовом регулировании.

Методы

Методологической основой исследования выступают следующие методы познания: системно-структурный, описательно-аналитический и формально-исторический, применение которых позволило проанализировать вопросы компенсации морального вреда в гражданском судопроизводстве.

Результаты

Проведенное исследование соотношения теоретического толкования и законодательного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности в России позволило сделать выводы о необходимости совершенствования гражданского законодательства и предложить рекомендации по внесению изменений в действующий Гражданский кодекс Российской Федерации² (далее – ГК РФ) и Федеральный закон

от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»³.

Обсуждение

Этимологические основы договора транспортной экспедиции. Правоотношения, касающиеся транспортной экспедиции в большей степени подвержены риску перехода в плоскость судебных разбирательств, так как договор транспортно-экспедиционных услуг (далее – договор ТЭ) остается несовершенным. Отсутствие четкого определения ТЭ является актуальной проблемой в цивилистической теории и судебной практике, поскольку именно на этой деятельности базируется контракт транспортной экспедиции. ГК РФ не разъясняет суть терминов «транспортно-экспедиционная деятельность» и «транспортно-экспедиционная услуга».

В соответствии с действующим российским законодательством договор ТЭ – самостоятельный договорный вид, который находится «на стыке» многих видов обязательств. В случае рассмотрения изолированно отдельных элементов работы экспедитора они как будто бы полностью укладываются в рамки других гражданско-правовых договоров. Так, погрузочно-разгрузочные работы охватываются договорами подряда, доставка грузов – договором перевозки, обеспечение его сохранности – договором хранения, оформление сдачи и приемки – договором поручения или договором комиссии, в зависимости от того, выступает ли экспедитор от имени клиента или от собственного имени.

В частности, все действия, предпринимаемые экспедитором при обслуживании заказчиков, рассматриваются как единый комплексный процесс, юридическое оформление которого предусматривается одним договором. Такая концепция отождествления комплексной деятельности экспедито-

¹ Арбитражное судопроизводство. Общие показатели по категориям дел. URL: <https://stat.api-пресс.рф/stats/arb/t/42/s/1> (дата обращения: 11.09.2024).

² Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1994 г. (ред. от 24 июля 2024 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ О транспортно-экспедиционной деятельности : федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ра с адекватным ей правовым документом была акцентирована и в работах отечественных ученых периода СССР, таких как О. С. Иоффе¹, М. Е. Ходунов² и Х. И. Шварц³. Отмечается, что такой подход противоречив и не охватывает множественность возможных правовых связей.

Правовая природа процесса экспедиции дополнительно подчеркивается ее второстепенной ролью в контексте транспортных перевозок. Особенность заключается в том, что без прямого участия в транспортном секторе не может быть оформлено соглашение об экспедиционных услугах. Данная уникальность делает работу экспедитора специфичной и требует регулирования специализированным договором транспортной экспедиции.

Кроме того, важно подчеркнуть, что специфика договора заключается в целенаправленности всех услуг экспедитора на достижение одной конечной цели – перевозки груза. Дистинктивное свойство позволяет четко отделить обязанности экспедитора от действий других участников транспортного процесса, включая грузоотправителей, получателей груза и транспортных компаний.

Основное внимание в рамках этого соглашения уделяется обеспечению непрерывной перевозки грузов, минимизируя прочие аспекты взаимодействий между участниками. При анализе законодательства в сфере услуг, оказываемых морским транспортом, лоцманские, навигационные и сопутствующие услуги направлены на гарантирование безаварийного движения судов и их сохранности в процессе перевозки грузов. Данные виды услуг четко отграничиваются от договоров ТЭ. Аналогичные функции в авиации включают контроль за воздушным движе-

нием и предоставление метеорологических, радио- и светотехнических услуг для обеспечения полетов, выполняемых на коммерческой основе согласно стандартным условиям за вознаграждение, как указано в ст. 69 Водного кодекса Российской Федерации⁴.

В свою очередь, вышеуказанное наталкивает на разрешение проблемы определения точной и окончательной правовой природы договора. Согласно анализу ст. 801 ГК РФ данный договор квалифицируется как консенсуальный, предполагающий взаимное вознаграждение и влекущий двусторонние обязательства сторон. Об этом же указывают в своих работах такие ученые, как В. В. Витрянский, С. Ю. Морозов, С. П. Хмелев и другие [1; 2, с. 18; 3, с. 12], которые часто поддерживают мнение законодателя о характере договора транспортной экспедиции. Однако юридическая литература иногда выделяет, что такой договор может быть рассмотрен как реальный или консенсуальный⁵.

В контексте юридической природы консенсуального договора невыполнение клиентом установленных обязательств является основанием для применения гражданско-правовых санкций. Изучение практики арбитражных судов подтверждает, что при рассмотрении таких споров учитывается консенсуальный характер договора, и это находит отражение в поддержке авторской позиции. Федеральный закон Российской Федерации от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» порой содержит разночтения, включая вопросы ответственности экспедитора за соблюдение сроков.

Анализ примера из судебной практики подчеркивает консенсуальность договора.

¹ Иоффе О. С. Обязательственное право. М., 1975. С. 543.

² Ходунов М. Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М., Юридическая литература. 1965. С. 65.

³ Шварц Х. И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М., Юридическая литература. 1966. С. 36.

⁴ Водный кодекс Российской Федерации от 3 июня 2006 г. № 74-ФЗ (ред. от 08.08.2024). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵ Гражданское право: в 2 т. Том II. Полутом 2: учебник / отв. ред. проф. Е. А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2000. С. 67.

В частности в судебном решении кассационной инстанции при разбирательстве дела между обществами с ограниченной ответственностью «Торговый дом “Стекло”» и «Транспортно-экспедиционная компания “Шерл”» Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа указал на обязательность достижения консенсуса по существенным условиям договора. По данному спору стороны заключили договор, по которому экспедитор «Шерл» должен был организовать перевозку товаров заказчика «Стекло» по России, получая за это вознаграждение и возмещая затраты. В случае неисполнения своих обязательств экспедитор обещал компенсировать убытки клиента.

После принятия экспедитором запроса на перевозку он внезапно отказался выполнять свои обязательства, что, в свою очередь, вынудило клиента самостоятельно организовать доставку автотранспортом, хотя планировалась железнодорожная перевозка. В результате клиент потребовал компенсацию убытков.

Суд выяснил, что отказ экспедитора не был оправдан: клиент подал заявку по всем правилам, и экспедитор ее принял. Претензии экспедитора о неправильной упаковке и отсутствии накладной суд признал необоснованными. Экспедитор не доказал, что его представитель осмотрел груз или что ему не хватало информации о грузе. Суд заключил, что экспедитор нарушил свои обязательства, что привело к финансовым потерям клиента, и обязал экспедитора компенсировать эти убытки¹.

В продолжение дискуссии в части квалификации самостоятельности договора следует учитывать исследования ученых в области возмездных услуг А. С. Кокина, Г. А. Левинова, Ю. Нестерчука, И. Е. Данилиной, С. Ю. Морозова и других [4; 5; 6, с. 24; 2, с. 14].

Проблематика отграничения договора транспортной экспедиции от договора перевозки грузов занимает значительное место в

правовом дискурсе Российской Федерации. Несмотря на усилия законодателя закрепить эти понятия в ГК РФ и Федеральном законе от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», остается место для разночтений и судебных диспутов, так как правовые нормы этих документов не исчерпывают ситуационного многообразия реальной жизни. В современной динамично развивающейся сфере логистических и транспортных услуг законодательная база часто не успевает адаптироваться к новым вызовам. Экспедиторы сегодня выполняют две ключевые функции. В первой роли экспедитор выступает как агент клиента, организуя взаимодействие между заказчиком и перевозчиком. В этом случае ответственность за ошибки или действия перевозчика не лежит на экспедиторе, а претензии клиента адресуются напрямую перевозчику. Однако экспедитор обязан тщательно подходить к выбору транспортных компаний. Во второй роли экспедитор может самостоятельно осуществлять перевозки, привлекая собственные или арендованные транспортные средства, и в этом случае он полностью несет ответственность за доставку груза от пункта А к пункту Б.

Важность различия между этими двумя типами договоров заключается в специфике прав и обязанностей сторон. Если в случае перевозки грузов ответственность перевозчика более очевидна и прямолинейна, то экспедитор в рамках транспортно-экспедиционной деятельности может выполнять более сложные и многоступенчатые обязанности, включающие в себя не только непосредственно транспортировку, но и дополнительные логистические, посреднические и иные службы.

Анализ судебной практики подчеркивает, что несмотря на наличие формализованных критериев, в отдельных случаях сложно провести четкую границу между экспедированием и перевозкой, особенно в многостадийных логистических проектах. Это влечет

¹ Постановление ФАС Северо-Западного округа от 27 мая 2010 г. по делу № А56-24121/2009. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

за собой нестабильность и неоднородность в оценке судами аналогичных юридических фактов¹.

В связи с вышесказанным в юридической литературе и научных дискуссиях присутствует настоятельная необходимость в уточнении и дополнении законодательства, что обеспечило бы более четкие и однозначные рекомендации для субъектов транспортной экспедиции и позволило бы избежать расхождений в практике их применения. Усовершенствование нормативной базы может включать в себя более детальную проработку понятийных различий, четкую регламентацию ответственности сторон по разным типам договоров, а также уточнение процедур, используемых для разрешения споров в этой области [7, с. 52].

В последние годы на практике участились случаи обращения экспедиторов в арбитражные суды для взыскания дебиторской задолженности от клиентов, не выполнивших свои обязательства по оплате услуг по организации перевозки грузов². Эти претензии зачастую включают требования о выплате законных пеней за просрочку платежей, что предусмотрено п. 2 ст. 10 Федерального закона от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности». Однако при подаче таких исков экспедиторы сталкиваются с проблемами, вызванными неоднозначностью в определении правовой сущности договора ТЭ. Особые сложности возникают, когда договор оформляется не одним документом, а путем обмена поручениями и экспедиторскими расписками или же исключительно через экспедиторскую расписку. В таких обстоятельствах суды могут ошибочно квалифицировать договор транспортной экспедиции как договор перевозки. Это приводит к серьезным юридическим проблемам, делая невозможным

взыскание пеней, которые законодательно установлены для договоров транспортной экспедиции и предназначены для регулирования отношений между участниками таких соглашений. Рассматривая судебную практику, отметим, что заявитель жалобы выразил мнение: судебные органы проигнорировали тот факт, по которому оспариваемые накладные включают в себя все необходимые условия для договора транспортной экспедиции. Таким образом, важно применять закон о взыскании неустойки при задержке исполнения условий договора. Суд пришел к выводу, что стороны не имели разногласий относительно услуг, предоставленных истцом. Суд первой инстанции вмешался в отношения между сторонами, искажая суть заключенных договоров.

О природе договора транспортной экспедиции. В научных кругах продолжается полемика по отнесению договора транспортной экспедиции к публичной или частной юридической природе, и он подчиняется принципу свободы заключения договора.

Вопрос о публичной природе договоров транспортной экспедиции в российском законодательстве по-прежнему остается предметом дискуссий среди юристов и экспертов в области транспортного права³. Неопределенность начинается с того, что ни в гл. 41 ГК РФ, посвященной перевозке грузов, ни в Федеральном законе от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» не включены явные положения о публичности транспортно-экспедиционных контрактов.

Пробел в нормативной базе приводит к двусмысленности в толковании отношений между заказчиками таких услуг и их исполнителями. С одной стороны, такие договоры, как правило, являются договорами присоединения, то есть договорами, условия

¹ Постановления Девятого арбитражного апелляционного суда от 28 декабря 2010 г. № 09АП-25794/2010-ГК РФ по делу № А40-62078/10-5-523, Седьмого арбитражного апелляционного суда от 8 апреля 2013 г. по делу № А27-23794/2012. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Там же.

³ Егиазаров В. А. Транспортное право: учебник. 8-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2015. 736 с.

которых устанавливаются одной из сторон в стандартной форме и не предполагают индивидуальной договоренности условий с каждым клиентом. Это признак, характерный для публичных договоров, где потребитель услуг присоединяется к уже сформулированным одной стороной условиям предоставления услуги. С другой стороны, транспортные экспедиционные договоры могут также заключаться в рамках частной коммерческой деятельности, что ассоциируется с частноправовыми отношениями.

Необходимость уточнения характера договоров транспортной экспедиции в законодательстве несет в себе потенциальное воздействие на практику применения закона и судебное разбирательство, определение степени ответственности сторон и варианты защиты прав клиентов при возникновении спорных ситуаций.

Профессиональное мнение и научный анализ призваны способствовать законодательной инициативе по устранению данных неопределенностей. Укрепление правовой ясности в вопросах публичности или частности договоров транспортной экспедиции будет способствовать созданию стабильных и прозрачных условий работы для всех участников рынка, обеспечивая их правовую защищенность и уверенность в действиях.

Например, Г. П. Савичев подчеркивал публичные элементы в таких соглашениях, аргументируя это обязанностью специализированных коммерческих структур, включая экспедиционные агентства, соответствовать определенным нормам [8, с. 73]. Эти нормы определены в ст. 426 ГК РФ.

Взгляды В. В. Витрянского на природу договора транспортной экспедиции заметно дивергируют с общепринятыми воззрениями других ученых в этой сфере. Он утверждает следующее: «При анализе договора транспортно-экспедиционной деятельности выявить характерные черты, позволяющие отнести его к роду публичных договоров, становится практически недостижимой задачей. Напротив, разнообразие и специфика экспедиционных операций и услуг, прописанных в индивидуально оформляемых до-

говорах, опровергает тезис о возможности использования принципов и механизмов, характерных для публичных договоров» [9, с. 37]

В качестве одного из ключевых аспектов, определяющих публичный характер договора транспортной экспедиции, можно выделить глубокую связь между услугами экспедитора и грузоперевозкой общего пользования.

Дополнительно нерешенные вопросы правового режима публичных договоров продолжают оставаться проблемой для правоприменения, затрудняя эффективное использование на практике.

Проблема исполнения обязанностей экспедитора третьим лицом. На практике часто возникают юридические дискуссии, связанные с обязанностями экспедитора в контексте действий перевозчика, привлеченного для выполнения условий договора. Эти дебаты освещают специфические детали обязанностей перевозчика, а также связанные с этим аспекты ст. 803 ГК РФ. Рассмотрим ситуацию, когда в процессе транспортной экспедиции, организованной компанией-экспедитором, привлеченный ею перевозчик сталкивается с возгоранием транспортного средства, что приводит к потере груза. Экспедитор, отказываясь возмещать убытки, аргументирует это форс-мажором, утверждая, что обстоятельства, мешавшие выполнению обязательств, были непреодолимы и не могли быть предотвращены им лично.

Согласно положениям аб. 1 п. 1 ст. 7 Федерального закона от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», обязанность экспедитора включает несение ответственности за потерю, недостачу или повреждение груза в интервале времени, начиная с момента его принятия в обработку и заканчивая моментом его вручения лицу, которое обозначено в контракте, или иному лицу, обладающему необходимой доверенностью. В ситуациях, когда экспедитор не сможет предъявить подтверждения, что причиной ущерба или потери стали факторы, выходящие за рамки

его контроля, он считается ответственным. Предполагается, что вина лежит на экспедиторе до тех пор, пока он не докажет обратное.

В соответствии с решением Девятого арбитражного апелляционного суда от 28 декабря 2019 г. № 19АП-25794/2019-ГК РФ по делу № А40-62078/19-5-523 на экспедитора возлагается обязанность подтвердить, что были исчерпаны все возможные меры для защиты груза, а возникшие убытки были вызваны исключительно из-за непреодолимых обстоятельств¹. Данное требование актуализируется в контексте ситуации, когда экспедитор использовал услуги стороннего перевозчика для транспортировки груза. Необходимо было установить, располагал ли перевозчик всеми необходимыми ресурсами и компетенциями во избежание повреждений или потери перевозимого груза и было ли это связано с его управленческими и техническими возможностями. В связи с этим постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 28 декабря 2019 г. № 19АП-25794/2019-ГК РФ по делу № А40-62078/19-5-523 подчеркивает значимость исследования данных обстоятельств в интересах защиты прав всех участников транспортного процесса, включая заказчика, экспедитора и самого перевозчика. В случае если экспедитор оказывается ответственным за некорректное исполнение условий договора ТЭ, он имеет право требовать компенсации ущерба от перевозчика, чьи действия стали причиной убытков.

Дискуссия о «закрытом перечне услуг экспедитора». Отдельные ученые-цивилисты [10, с. 176; 11, с. 290] настаивают на том, что законодательство устанавливает ограниченный набор услуг экспедитора. Этот список, по их мнению, не описывает все воз-

можные варианты выполнения договора ТЭ, в противоположность положениям ГК РФ. В ходе анализа освещается вопрос о том, как законодательство формирует рамки деятельности экспедиционных компаний, что является ключевым для понимания текущих регулятивных стандартов в этой сфере. Это исследование подчеркивает важность законодательной специфики в регулировании экономических отношений в сфере логистики и транспорта.

По мнению А. В. Ребрикова, данный список не в полной мере отражает разнообразие форм деятельности в области транспортной и экспедиторской работы [12, с. 8].

Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» не упоминает о возможности экспедиторов осуществлять транспортировки. В законе нет перечня услуг экспедиторов, только общее определение их деятельности. Экспедиторские услуги определены в ГОСТ Р 52298-2004 «Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования»²: переговоры по сделкам, документооборот, транспортировка грузов, погрузка и разгрузка, информационное сопровождение, страхование грузов, финансовые услуги и таможенное декларирование.

Исследования показывают, что общие правила, определенные в ГК РФ, применимы ко всем видам договоров ТЭ, но каждый вид требует специального регулирования.

Выводы

Таким образом, следует отметить, что указанные выше коллизии нормативно-правового характера, как представляется, – одни из самых «простых» проблемных вопросов. Они уже являются диагностированными, и потому их исправление является, по сути, вопросом

¹ Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 28 декабря 2019 г. № 19АП-25794/2019-ГК РФ по делу № А40-62078/19-5-523. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² ГОСТ Р 52298-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования : приказ Ростехрегулирования от 30 декабря 2004 г. № 148-ст) (ред. от 29 марта 2016 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

времени и требует всего лишь соответствующих усилий и внимания законодателя.

Представляется, что для правовой определенности целесообразно:

– на законодательном уровне в качестве существенных условий договора ТЭ также закрепить срок, цену договора и оценку стоимости груза;

– сложившаяся ситуация, при которой перечень экспедиторских документов не регламентирован законодательно и каждый экспедитор вправе руководствоваться своим уставом и внутренними актами для его определения, требует усовершенствовать существующую нормативную базу, регулирующую деятельность экспедиторской деятельности, так как Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» не дает четко регламентированного порядка осуществления деятельности. В том числе отсутствует четкий перечень необходимых сопровождающих документов, что приводит к серьезным проблемам и возникновению ситуаций, требующих решений в судебном порядке [13];

– в целях совершенствования регламентации договора транспортной экспедиции, а также повышения прозрачности посреднических операций и минимизации налоговых и коммерческих рисков необходимо закрепить обязанность экспедитора об обязательном письменном информировании клиента-грузоотправителя или грузополучателя о факте исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции третьим лицом. Данная мера может способствовать повышению прозрачности хозяйственных операций при осуществлении перевозки грузов;

– целесообразно включение в договор ТЭ ряда специфических условий для его действительного заключения и выполнения, например:

1) полный спектр экспедиционных услуг, предоставляемых исполнителем, включая как непосредственные операции с грузом – его отправки или прием, так и вспомогательные процедуры оформления;

2) выбор и конкретизация транспортных средств, задействованных в процессе транспортировки груза;

3) четкое описание территориальной сферы деятельности экспедитора, которая может охватывать различные уровни – от отдельных муниципальных образований до международного уровня;

4) указание точных локаций, где экспедитор принимает груз и передает его клиенту, что также уточняет географическую зону его работы [14].

– целесообразно принимать во внимание правила добросовестного взаимодействия, установленные п. 3 ст. 307 ГК РФ, в соответствии с которыми требуется активное и добросовестное содействие от сторон друг другу в процессе исполнения и после завершения договорных обязательств, включая обмен необходимой информацией. Добросовестность, таким образом, служит важным дополнением к законодательной базе при формулировании условий договора транспортной экспедиции [15].

Отдельная проблема заключается в том, что до сих пор не сформулировано четкое понятие ТЭ, а критерии для установления ключевых условий договора остаются неопределенными. К тому же список услуг, которые входят в предмет такого договора, остается нечетко обозначенным, что создает препятствия для эффективного функционирования данного инструмента в российском правовом поле.

Для улучшения текущей ситуации требуется внести изменения в действующие нормативные правовые акты, которые регулируют отношения в сфере транспортно-экспедиционной деятельности, в частности, дополнить и уточнить легальное определение этой сферы деятельности, чтобы оно отражало реальные условия работы, и законодательно установить конкретный перечень услуг, включаемых в договор транспортной экспедиции.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Витрянский В. В. Договор транспортной экспедиции // Вестник ВАС РФ. Специальное приложение к № 12. 2002. С. 37.
2. Морозов С. Ю. Договор транспортной экспедиции: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ульяновск, 2003. 20 с.
3. Хмелев С. П. Договор транспортной экспедиции: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 1999. 22 с.
4. Кокин А. С., Левиков Г. А. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов. Москва; Берлин: Инфотропик Медиа, 2011. 555 с.
5. Нестерчук Ю., Зорина Н. А. Договор транспортной экспедиции // «ЭЖ-ЮРИСТ». 2006. № 14. URL: <https://base.garant.ru/5253624/> (дата обращения 13.09.2024).
6. Данилина И. Е. Особенности оформления договора транспортной экспедиции // Хозяйство и право. 2015. № 4. С. 23–27.
7. Андреев В. К. О судьбе договора транспортной экспедиции в условиях цифровизации грузоперевозочного процесса // Право и экономика. 2022. № 11 (417). С. 50–55.
8. Савичев Г. П., Витрянский В. В. Правовое обеспечение сохранности грузов при перевозках: практическое пособие. Москва: Юридическая литература, 1989. 222 с.
9. Витрянский В. В. Договор транспортной экспедиции. Москва: ЮРИТ-Вестник, 2002. 96 с.
10. Масалимова А. А. К вопросу об особенностях правовой природы и условиях договора транспортной экспедиции // Евразийский юридический журнал. 2023. № 5 (180). С. 175–177.
11. Радченко А. В. Особенности коллизионного регулирования договорных обязательств по договору транспортной экспедиции в российском и международном праве // Университетская наука. 2020. № 2 (10). С. 289–291.
12. Ребриков А. В. Договор транспортной экспедиции: дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2006. 210 с.
13. Васильева Н. В. Практика Арбитражного суда Северо-Западного округа по спорам, связанным с договором перевозки груза и транспортной экспедиции // Информационно-аналитический журнал «Арбитражные споры». 2020. № 1. С. 28–46.
14. Хмелев С. П. Договор транспортной экспедиции: дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 1999. 183 с.
15. Ребриков А. В. Договор транспортной экспедиции: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2006. 36 с.

REFERENCES

1. Vitryansky V. V. Contract of transport expedition // Bulletin of the Supreme Arbitration Court of the Russian Federation. Special supplement to No. 12. 2002. P. 37. (In Russ.)
2. Morozov S. Yu. Contract of transport expedition: abstract of dis. ... Cand. of Law. Ulyanovsk, 2003. 20 p. (In Russ.)
3. Khmelev S. P. Contract of transport expedition: abstract of dis. ... Cand. of Law. Saratov, 1999. 22 p. (In Russ.)
4. Kokin A. S., Levikov G. A. Transport and forwarding services in international cargo transportation. Moscow; Berlin: Infotropic Media, 2011. 555 p. (In Russ.)
5. Nesterchuk Yu., Zorina N. A. Contract of transport forwarding // “Ezh-YURIST”. 2006. No. 14. URL: <https://base.garant.ru/5253624/> (date of access: 13.09.2024). (In Russ.)
6. Danilina I. E. Features of execution of the contract of transport forwarding // Business and law. 2015. No. 4. P. 23–27. (In Russ.)
7. Andreev V. K. On the fate of the contract of transport forwarding in the context of digitalization of the cargo transportation process // Law and Economics. 2022. No. 11 (417). P. 50–55. (In Russ.)
8. Savichev G. P., Vitryansky V. V. Legal support for the safety of goods during transportation: a practical guide. Moscow: Yuridicheskaya Literatura, 1989. 222 p. (In Russ.)
9. Vitryansky V. V. Contract of transport expedition. Moscow: YURIT-Vestnik, 2002. 96 p. (In Russ.)

10. Masalimova A. A. On the issue of the peculiarities of the legal nature and terms of the contract of transport expedition // Eurasian Law Journal. 2023. No. 5 (180). P. 175–177. (In Russ.)
11. Radchenko A. V. Features of conflict regulation of contractual obligations under the contract of transport expedition in Russian and international law // University science. 2020. No. 2 (10). P. 289–291. (In Russ.)
12. Rebrikov A. V. Contract of transport expedition: dis. ... Cand. of Law. Volgograd, 2006. 210 p. (In Russ.)
13. Vasilyeva N. V. Practice of the Arbitration Court of the North-West District on disputes related to the contract of carriage of goods and freight forwarding // Information and analytical journal “Arbitration Disputes”. 2020. No. 1. P. 28–46. (In Russ.)
14. Khmelev S. P. Freight forwarding contract: dis. ... Cand. of Law. Saratov, 1999. 183 p. (In Russ.)
15. Rebrikov A. V. Freight forwarding contract: abstract of dis. ... Cand. of Law. Krasnodar, 2006. 36 p. (In Russ.)

Информация об авторах:

М. Н. Кузбагаров, кандидат юридических наук, доцент;
Е. В. Кузбагарова, кандидат юридических наук, доцент;
Г. И. Кабирова, без ученой степени.

Information about the authors:

M. N. Kuzbagarov, Candidate of Law, Associate Professor;
E. V. Kuzbagarova, Candidate of Law, Associate Professor;
G. I. Kabirova, no academic degree.

Статья поступила в редакцию 19.09.2024; одобрена после рецензирования 25.09.2024; принята к публикации 28.11.2024.

The article was submitted 19.09.2024; approved after reviewing 25.09.2024; accepted for publication 28.11.2024.