

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Тольяттинский государственный университет»

Института права

(наименование института полностью)

Кафедра «Гражданское право и процесс»

(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Гражданско-правовая

(направленность (профиль) / специализация)

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
(БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)**

на тему Договор транспортной экспедиции

Студент

О.И. Гапеев

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

Р.Ф. Вагапов

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

## Содержание

Введение.....	3
Глава 1 Общетеоретическая характеристика договора транспортной экспедиции .....	6
1.1 Генезис возникновения договора транспортной экспедиции .....	6
1.2 Понятие и юридическая природа договора транспортной экспедиции.....	14
1.3 Юридическая природа договора транспортной экспедиции, его место в системе гражданско-правовых договоров .....	26
Глава 2 Элементы договора транспортной экспедиции.....	42
2.1 Существенные условия договора транспортной экспедиции .....	42
2.2 Содержание договора транспортной экспедиции .....	53
Заключение .....	61
Список используемых источников и литературы.....	63

## Введение

Актуальность темы исследования. В современных условиях вопросы договора транспортной экспедиции в праве Российской Федерации становятся все более актуальным несмотря на то, что он (договор) является достаточно исследованным с точки зрения науки. Обуславливается это несколькими факторами, один из которых - удачное географическое расположение нашей страны и ее размеры. Исследуемый договор является наиболее удачной юридической конструкцией, благодаря которой осуществляется эффективная перевозка груза не только с точки зрения клиента - субъекта предпринимательства или участника гражданско-правовых отношений, но и с точки зрения исполнителя - экспедитора.

На сегодня в мире около 80% перевозок осуществляют экспедиторские фирмы. В 2003 году состоялось официальное законодательное «признание» существования договора транспортной экспедиции в России. 30 июня 2003 года был принят специальный нормативно-правовой акт, регулирующий деятельность в сфере транспортной экспедиции - федеральный закон от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Отдельные проблемы, возникающие из договора транспортной экспедиции и в транспортно-экспедиционных отношениях, исследовались на монографическом уровне: Ребриков А.В. «Договор транспортной экспедиции», Андреева Н.А. «Правовое регулирование договора транспортной экспедиции», Динека А.В. «Особенности гражданско-правового регулирования транспортной экспедиции», некоторые аспекты правового регулирования отношений, возникающих в транспортно-экспедиционной деятельности, исследовали в своих трудах и другие ученые. Но на сегодня остается нерешенным ряд вопросов относительно понятия договора транспортной экспедиции, определение его места в системе договорных обязательств, соотношение с другими договорами. Все это обусловило актуальность и необходимость исследования договора транспортной

экспедиции, его истории, опыта правового регулирования в других странах, а также определение соответствия норм действующего законодательства Российской Федерации насущным потребностям правоприменительной практики.

Объектом выпускной квалификационной работы являются общественные отношения, возникающие в связи с оказанием транспортно-экспедиторских услуг.

Предметом исследования являются нормы права по договору транспортной экспедиции, материалы судебной практики.

Целью выпускной квалификационной работы является выяснение особенностей гражданско-правовой конструкции договора транспортной экспедиции в современных условиях.

Для достижения указанной цели в процессе исследования ставились и решались следующие задачи:

- проанализировать генезис возникновения договора транспортной экспедиции;
- сформулировать понятие и исследовать юридическую природу договора транспортной экспедиции, его место в системе гражданско-правовых договоров;
- установить содержание договора транспортной экспедиции, права и обязанности сторон договора;
- исследовать ответственность экспедитора за неисполнение и ненадлежащее исполнение договора транспортной экспедиции.

Методологическую основу исследования составляют общие и специальные методы научного познания: диалектический, логико-семантический, формально-логический метод, метод классификации, системно-структурный метод, историко-правовой, сравнительно-правовой, формально-юридический.

Теоретическая и нормативная база исследования. Теоретической основой являются научные труды, подготовленные такими учеными, как: Н.А.

Андреева, В.В. Витрянский, Ю.А. Гатина, А.В. Динека, Д.В. Луценко, Н.А. Морозова, А.В. Ребриков, А.В. Соловых и другие.

Нормативную базу выпускной квалификационной работы составили нормативные правовые акты в сфере транспортно-экспедиционной деятельности, Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс РФ, федеральный закон от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», иные акты гражданского законодательства, акты органов судебной власти, а также соответствующее законодательство зарубежных стран и судебная практика.

Структура выпускной квалификационной работы обусловлена целями и задачами исследования и состоит из введения, двух глав, включающих в себя четыре параграфа, заключения и списка использованных источников и литературы. Первая глава посвящена общим положениям договора о транспортной экспедиции. Во второй главе проводится исследование особенностей содержания договора, статуса сторон договорного обязательства и ответственности за нарушение условий договора транспортной экспедиции.

# **Глава 1 Общетеоретическая характеристика договора транспортной экспедиции**

## **1.1 Генезис возникновения договора транспортной экспедиции**

Договор транспортной экспедиции является довольно новой конструкцией для нашей страны. Возникновение этой договорной конструкции произошло не более 150 лет, а ее развитие связывают с развитием экономических отношений XVIII в. в связи с разделением мореплавания и торговли. Более 200 лет назад торговля товарами и мореплавание представляли собой одно целое.

Средневековый купец покупал товары / или на собственном судне перевозил в другую страну, где и продавал его или сопровождал свой товар, и вместе с хозяином судна заботился о размещении товара на судне в порту отправления и выгрузке его в порту прибытия. Поскольку в XIX в. основной грузопоток шел через морские порты, то услуги посредники предоставляли на территории порта своей страны. так возникло транспортная экспедиция [11, с. 17].

Л.Б. Ситдикова отмечает, что «начало нового типа компаний, которые стали брать на себя решение всех вопросов по своевременной и сохраненной доставки груза, положили экспедиторы. В начале XVIII в. экспедиторы (купцы) приступают к операциям по сбору груза от нескольких отправителей для доставки в один пункт назначения; вводится страхование груза. Постепенно экспедиторы освобождаются от финансовых операций и передают их коммерческим банкам» [43, с. 12].

Первой транспортно-экспедиторской организацией считается фирма «Данзас», которая была создана в 1552 в г. в Базеле и является на сегодня одной из крупнейших экспедиторских фирм мира. А.В. Динека пишет: «без участия отправителя она доставляла посылки и мелкий багаж получателям в

сборных дилижансах, которые регулярно следовали в города Австрии, Германии, Швейцарии» [17, с. 20].

Правовые нормы того времени, регламентирующих любое коммерческое посредничество, в том числе и экспедиторское, отражали интересы не только мелких посредников - экспедиторов и агентов, но и транспортных компаний.

Это выражалось, в частности, в ограничении совместительства транспортного агентирования с экспедированием и прав экспедиторов как договорных перевозчиков относительно фактических и т.п. На раннем этапе развития экспедирования характерной чертой было постепенное выполнение грузоперевозчиком всех функций и формальностей по отправке грузов, принадлежащих купцу [17, с. 21].

В исследовании В.В. Витрянского отмечается, что «в 1880 в Лейпциге состоялся первый конгресс экспедиторов, послуживший толчком для нормирования системы взаимоотношений в сфере мировой торговли. Важным этапом построения этой системы считают Берлинскую конференцию (1884-1885 гг.), закрепившую раздел африканских территорий. К этому моменту были завершены географические открытия, действующим субъектом выступало государство и его колониальная периферия. Поддержка политических и экономических отношений между метрополией и колониями требовала развития транспортных связей. Страны Америки, Азии в большей степени были ориентированы на импорт, и экспедитор в этих странах играл роль агента - получателя импортных товаров и таможенного брокера» [11, с. 16].

Также В.В. Витрянский считает, что «изобретение паровоза привело к созданию во многих странах мира железнодорожной сети. После 1850 года железная дорога занимает монопольное положение в перевозках грузов сухопутным путем. Стоимость перевозки по железной дороге составила 1/10 стоимости гужевого транспорта» [11, с. 17].

С.В. Бондарев анализирует путь развития в России: «исторически на территории России датой начала развития транспортно-экспедиторской деятельности считают 1 ноября 1851 года - в этот день в царской России была открыта двухколейная железнодорожная магистраль. 10 июля 1852 года было утверждено Положение об особом коммерческом агентстве Петербургско-Московской железной дороги» [9, с. 24].

Н.В. Морозова замечает, что «в комментарии к Уставу железных дорог перечислялись следующие виды транспортных услуг, за которые взимались дополнительные сборы: загрузка и выгрузка средствами железных дорог, хранения груза сверх установленных сроков, услуги подъемных кранов, сообщение о прибытии груза, осуществление таможенных, акцизных и полицейских формальностей. Но все эти операции регулировались договором подряда - ведь в то время договор транспортной экспедиции не имел и не мог иметь самостоятельного значения, поскольку и договор перевозки рассматривался как один из видов подряда» [25, с. 21].

Согласно исследованиям И.В. Данилиной: «транспортно-экспедиторской деятельностью занимались специализированные акционерные общества, работавшие в интересах грузовладельцев. Эти компании выполняли подвоз грузов к станциям и портам, а также вывоз грузов собственным или привлеченным транспортом» [16, с. 25].

С развитием международной торговли начинается постепенное отделение экспедиторских функций от грузоперевозчика. А.В. Соловых отмечает, что владельцы инфраструктуры транспорта начали производить и реализовывать как грузовладельцам, так и перевозчикам - владельцам транспортных средств свои специальные услуги, связанные с использованием инфраструктуры» [43, с. 28]: терминальные, складские, стивидорные (по погрузке груза, размещению и укладке груза в транспортном средстве), тальманские (счет груза в ходе погрузки в транспортное средство (в судно) и выгрузки из транспортного средства (из судна)) и другие, руководствуясь правовыми нормами договоров хранения и подряда.



В конце XIX - начале XX в. появляются автомобили и самолеты. Начинается эпоха автомобилизации, возникает возможность выполнять срочные перевозки с низкой себестоимостью. С этого времени экспедиторские организации получают все большее развитие, и в начале XX века конкурентная борьба между ними привела к созданию крупных экспедиторских компаний, закрепление их монополистической позиции на отдельных рынках. Решающую роль в возникновении договора транспортной экспедиции сыграл договор перевозки груза.

Несмотря на предпосылки и практическую необходимость в законодательном регулировании сложившихся новых правоотношений, никаких специальных нормативно-правовых актов не выдавалось, и в те времена наука гражданского права не признавала в качестве самостоятельного договора ни договор транспортной экспедиции, ни даже договор перевозки [10, с. 14]. Но отдельные элементы этих договоров можно было найти в других договорных обязательствах - договоре подряда, договоре найма, договоре комиссии.

А.В. Ребриков пишет, что «в первые годы существования советской власти наблюдался резкий подъем транспортной отрасли страны. В 1930 году было создано Всесоюзное транспортно-экспедиционное объединение «Союзтранс», объединивший разрозненный автомобильный и гужевого транспорт и выполнял перевозки из железнодорожных станций и речных портов, а также массовые перевозки грузов на автомобильных дорогах большой протяженности (на восточных трактах). К 1932 году «Союзтранс» превратился в мощную транспортную организацию» [36, с. 49].

Однако законодательство того времени не уделяло внимания ни договору перевозки, ни договору транспортной экспедиции, то есть оно не соответствовало общественному пониманию значения транспорта в то время в жизни страны. Так, Гражданский кодекс РСФСР 1922 года вообще не включал норм, которые регулировали бы договоры перевозки. «На протяжении большей части советского периода нормы о договоре

транспортной экспедиции отсутствовали в кодифицированных актах гражданского законодательства, и он рассматривался как разновидность договора комиссии: договор транспортной экспедиции определялся как такой договор, по которому одна сторона (экспедитор) обязуется вступить в договор перевозки груза от своего имени, но за счет другой стороны (клиента)» [14].

В.В. Витрянский таким образом заключает, что «экспедитор, который действовал от своего имени, но за счет клиента, заключал сделки по перевозке груза (осуществлял юридические действия). И в таком понимании, в такой сделке, действительно присутствовали все признаки договора комиссии» [11, с. 27].

Основы гражданского законодательства Союза ССР 1961 года [31], так же, как и ГК РСФСР 1922, не содержали положений о договоре транспортной экспедиции, но в Основах появилась 9 глава, посвященная договору перевозки. В то же время утверждается Устав автомобильного транспорта РСФСР [44], который имел императивный, плановый характер.

Например, согласно ст. 125 Устава автомобильного транспорта РСФСР «перечень транспортно-экспедиционных операций и услуг, осуществляется предприятиями и организациями автотранспорта общего пользования, а также порядок осуществления этих операций и услуг, устанавливаются правилами, предусмотренными в пунктах «а» и «д» ст. 6 этого устава» [44]. Согласно отсылочным нормам Правила перевозок грузов автомобильным транспортом в РСФСР утверждались Министерством автомобильного транспорта РСФСР.

По этим Правилам порядок заключения договора транспортной экспедиции имел публичный характер и осуществлялся по следующей схеме. Грузоотправители и грузополучатели, которым было необходимо транспортно-экспедиторское обслуживание, «предоставляли соответствующим автотранспортным организациям заявки-планы на выполнение транспортно-экспедиторских работ на будущий год с указанием приблизительного объема погрузочно-разгрузочных работ, экспедиторских операций и работ по эксплуатации складов» [43, с. 30].

В исследовании А.В. Соловых отмечено, что «автотранспортные организации на основании этих заявок-планов разрабатывали проекты планов транспортно-экспедиторских работ на планируемый год и присылали их на утверждение в областные транспортные управления, а остальные - в Министерство автомобильного транспорта РСФСР, которое определяло для подведомственных транспортных управлений планы транспортно-экспедиторских работ в ценовых показателях с разбивкой по кварталам. Таким образом, договоры о транспортно-экспедиторском обслуживании приобретали плановый характер, а их заключение становилось обязательным как для автотранспортных организаций, так и для их клиентов - грузоотправителей и грузополучателей» [43, с. 34].

В конце 80-х - начале 90-х гг. XX в. сложилась система правового регулирования транспортно-экспедиторской деятельности. «В это время Ассоциацией международных экспедиторов СССР подготовлены общие условия деятельности советских экспедиторов, которые были рекомендованы Торгово-промышленной палатой СССР к применению. Указанные Общие условия были призваны урегулировать взаимоотношения экспедиторов и заказчиков по организации перевозок и транспортно-экспедиционного обслуживания различных грузов при осуществлении международных экономических связей. Общие условия деятельности советских экспедиторов, разработанные Ассоциацией международных экспедиторов СССР, довольно подробно регламентировали отношения между заказчиком и экспедитором, возникающие при заключении и исполнении договоров транспортной экспедиции. Учитывая свершившийся факт их одобрения со стороны Торгово-промышленной палаты СССР, указанные Общие условия могли применяться в практической деятельности экспедиторских организаций в качестве обычаев делового оборота» [11, с. 47].

По мнению Н.А. Андреевой «начиная с 90-х гг., в силу политико-экономических изменений, произошедших после распада СССР, транспортно-экспедиционные операции осуществляются отдельными предприятиями и

частными лицами, работающими в качественно новых условиях - в экономике с элементами рыночных отношений. Кроме того, с 90-х гг. произошло коренное изменение роли экспедиторских услуг (и их состав и номенклатуры вообще) в организации процесса перевозки грузов, что обусловлено контейнеризацией грузовой массы и переходом на мультимодальные технологии организации перевозок» [4, с. 29]. Но, несмотря на вышесказанное, «в этот период регламентация указанных правоотношений оставалась фрагментарной и непоследовательной, поскольку она была направлена только на урегулирование некоторых транспортно-экспедиторских операций и услуг, которые осуществлялись автотранспортными предприятиями при перевозке грузов. Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 года содержали только одну ст. 105 по регулированию транспортно-экспедиторских правоотношений» [31]. Согласно ей, «по договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет отправителя груза заключить от его или своего имени один или несколько договоров перевозки груза и выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции дополнительных услуг, связанных с перевозкой. В качестве дополнительных услуг договором экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получения требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на отправителя, хранение груза, его получение в пункте назначения». Но общее регулирование договора транспортной экспедиции проводилось в соответствии с нормами для поручения и комиссии, в зависимости от того, как действовал экспедитор - от своего имени или от имени отправителя. Ответственность за невыполнение и ненадлежащее выполнение обязанностей, составляющих содержание дополнительных услуг, оказание которых принял на себя экспедитор, определяется

законодательством о соответствующем договоре (подряда, хранения и др.) и условиями договора экспедиции» [31].

В сентябре 1990 г. ведущими транспортно-экспедиторскими предприятиями СССР (ООО «Концерн Союзвнештранс», ЗАО «Совмортранс», ЗАО «Совтрансавто» и ЗАО «Совинтеравтосервис») учреждена Ассоциация международных экспедиторов СССР (ныне - Российская ассоциация экспедиторских и логистических организаций (АРЭ)). «Основной задачей ассоциации стало оказание экспедиторским компаниям России содействия в развитии их деятельности, оказания методологической помощи, обучение экспедиторских кадров, представление интересов экспедиторов на международной арене и в государственных органах России» [41].

С 1 марта 2005 года вступила в силу часть вторая Гражданского кодекса РФ (далее - ГК РФ) [13]. В нем договору транспортной экспедиции отведена глава 41, содержащая шесть статей (ст.ст. 801-806), посвященных рассматриваемому договору. В них «содержатся понятия договора транспортной экспедиции, а также требования к его форме и заключению, основных моментов деятельностью экспедитора» [13].

11 июня 2003 г. Государственная дума приняла, а Президент Российской Федерации 30 июня 2003 г. подписал Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» (даже - Закон) [27].

Федеральный закон «определяет порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности - порядок оказания услуг по организации перевозок груза любыми видами транспорта и оформлению перевозочных, таможенных и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов (экспедиционные услуги)» [27]. Закон впервые «определяет экспедитора как организатора перевозки грузов, что является значительным шагом вперед в правовом положении экспедитора как важного звена в продвижении груза (товара) от производителя к потребителю» [27].

Вместе с тем, следует отметить и то, что данный Закон в полной мере не «отражал правосубъектность взаимодействующих по договору сторон, в связи с чем имел низкий правовой потенциал для регулирования их отношений в процессе транспортной экспедиции» [27]. Данное обстоятельство повлияло на возникновение необходимости разработки правил транспортно-экспедиционной деятельности, которые были утверждены Постановлением Правительства РФ от 08 сентября 2006 г. № 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» (далее - Правила) [28]. Правила определяют конкретные требования к оказанию услуг данного вида.

Следует обратить внимание и на то, что «обязательной составной частью для заключения договора транспортной экспедиции и процесса оказания самих услуг по нему являются экспедиторские документы», перечень и правила оформления которых утверждены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 11 февраля 2008 г. № 23 «Об утверждении Порядка оформления и формы экспедиторских документов» [29].

## **1.2 Понятие и юридическая природа договора транспортной экспедиции**

Договор транспортной экспедиции выполняет важные функции в сфере экономико-правовой деятельности. Действительно И.З. Аюшеева отмечает, что «при перевозке грузов порой возникает необходимость выполнения целого комплекса вспомогательных операций, связанных с отправкой и получением грузов. При этом, когда их оборот становится весьма объемным, грузоотправители и грузополучатели не в состоянии справиться с задачами, поставленными транспортными обязательствами, и вынуждены обращаться к услугам специальных людей, организаций, которые выполняют за них функции отгрузки товара, его транспортного сопровождения, доставки получателю» [6, с. 28]. «Проблемам, возникающим в процессе предоставления

услуг транспортно-экспедиционной направленности между взаимодействующими сторонами этих договорных отношений, уделяется особое нормативно-правовое внимание в Российской Федерации» [8]. Так, в ГК РФ предусмотрена отдельная 41 глава - «Транспортная экспедиция», раскрывающая суть взаимодействия сторон по договору предоставления данных услуг.

Легальное определение договора транспортной экспедиции предложено законодателем в следующем виде: «По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза» (ст. 801 ГК РФ).

В связи с тем, что определение исследуемого договора в ГК РФ содержится в отдельной главе 41, это фактически подтверждает его самостоятельность. Действительно, «в договоре на оказание транспортно-экспедиционных услуг могут присутствовать некоторые элементы посреднических договоров, но, во многом, благодаря именно своей конечной цели, договор транспортной экспедиции остаётся отдельным и самостоятельным видом договорных обязательств, а не одним из видов договоров, цель которых оказание услуг посреднического характера» [35, с. 234].

В то же время в цивилистической науке отводится договору транспортной экспедиции роль вспомогательного договора, связанного с перевозкой грузов. Так, В.Ю. Абрамов договор экспедиции относит к числу вспомогательных договоров, связанных с оказанием транспортных услуг. По мнению названного автора «этим определяется сфера его применения и функции его субъектов (экспедитора и клиента). Он используется там, где возникают отношения по грузовой перевозке. Смысл этого договора в том, чтобы освободить отправителей и получателей от выполнения не свойственных им операций по организации и сопровождению грузоперевозочного процесса. Соответственно

основная функция, возлагаемая на экспедитора, состоит в том, чтобы по поручению клиента отправлять или получать грузы, а также оказывать иные сопутствующие этому услуги» [1, с. 11].

Представители российской науки относят договор транспортной экспедиции к транспортным обязательствам. Так, В.К. Андреев отмечает, что такое обязательство сочетает в себе частноправовые и публично-правовые основы [3, с. 11]. Но мы не можем согласиться с этим выводом, ведь не совсем понятно, каким образом гражданско-правовой договор может содержать в себе публично-правовые основы. А.М. Афонин и его коллеги также выделяют транспортные обязательства, в соответствии с которыми «одно лицо - перевозчик (эксплуатант) обязуется совершить в пользу другого лица - грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, владельца багажа или грузобагажа - определенные юридические или фактические действия по предоставлению транспортных услуг, связанных с перевозкой, а другое лицо - оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон» [5, с. 30]. Но ученые таким определением отнесли к транспортным обязательствам только договоры перевозки, что, по нашему мнению, неправильно. Если говорить о транспортных обязательствах, то нужно говорить обо всем круге обязательств, регулирующих перевозку пассажиров, багажа, грузов, к которым будут принадлежать все договоры в области транспортной деятельности.

С экономической точки зрения договор транспортной экспедиции будет простым обязательством - простым называется обязательство, которое может быть исполнено одним платежом. Сложное обязательство включает первичные обязательства и набор вторичных обязательств. И хотя «предметом договора транспортной экспедиции является достаточно большой круг экспедиторских услуг, но все они подчинены единой цели -освобождению грузоотправителя (грузополучателя) от забот, связанных с перевозкой груза» [6, с. 32].



Еще одним вопросом, связанным с правильным пониманием договора транспортной экспедиции, является вопрос о том, является ли этот договор смешанным или комплексным. В цивилистической науке договор транспортной экспедиции ученые относят как к разряду смешанных гражданско-правовых договоров, так и к разряду комплексных. Так, Д.В. Луценко пишет: «Законодательно закреплено (п. 2 ст. 801 ГК РФ), что положения главы 41 ГК РФ распространяются и на случаи, когда в соответствии с договором обязанности экспедитора исполняются перевозчиком. На практике не редки такие случаи, когда перевозчик груза принимает на себя дополнительные обязанности по транспортно-экспедиционному обслуживанию клиентов, что действительно выходит за рамки предмета договора перевозки». В этом случае согласно п.2 ст. 801 ГК РФ такой договор является «смешанным». Итак, к отношениям сторон в таком договоре применяются в соответствующих частях нормы о перевозке грузов и о транспортной экспедиции, если иное не установлено договором (при этом нужно учитывать, что ответственность сторон и сроки исковой давности в договорах перевозки и транспортной экспедиции отличаются)» [21, с. 250].

Итак, суть смешанного договора заключается в том, что он является основанием возникновения гражданско-правового обязательства, или сочетает в себе два или более типов известных закона обязательств, или наряду с уже известными включает в себя обязательства нового типа [6, с. 28].

Комплексным является договор, условия которого базируются на нормах и институтах различных отраслей права (например, гражданского и административного, трудового и т.п.). Комплексный договор порождает два и более различных обязательств, имеют единую цель и которые группируются вокруг одного из них, которое является основным [6, с. 28].

Разница между смешанным и комплексным договором заключается в том, что смешанный договор сочетает элементы различных договоров, а комплексный - несколько достаточно самостоятельных обязательств в одном документе. Практическое значение разграничения комплексных и смешанных

договоров заключается в том, что к отношениям сторон по смешанному договору применяются в соответствующих частях правила о договорах, элементы которых содержатся в смешанном договоре, если иное не вытекает из заключенного сторонами договора. А к отношениям по комплексному договору применяются в соответствующих частях правила отраслевые, ведь комплексные договоры являются основанием для возникновения двух и более обязательств многоотраслевого характера, объединенных единой целью.

В соответствии с указанным мы считаем, что договор транспортной экспедиции является комплексным договором, но одновременно согласны с точкой зрения А.В. Ребриковым, что «... смешанный договор является необходимой, промежуточной стадией в процессе возникновения новых договоров, в том числе договора транспортной экспедиции. Она необходима, пока не сложилось самостоятельное законодательное регулирование новых видов обязательственных отношений. Итак, на данной стадии к новым по содержанию договорам применяется законодательство об известных видах, элементы которых образуют присущую формирующемуся договорному виду комбинацию признаков. Во-вторых, договоры, которые уже сформировались, законодательно закреплены как самостоятельные виды, не могут рассматриваться как смешанные, так как отпадает необходимость в применении к ним положений о тех традиционных договорах, элементы которых включены в их содержание. Это положение вполне справедливо для договора транспортной экспедиции» [36, с. 40-41].

Из предоставленного законодателем определения договора транспортной экспедиции (ст. 801 ГК РФ) можно установить, что этот договор является консенсуальным, двусторонним, взаимобязывающим и возмездным. Эти положения аксиоматические и в судебной практике [37].

Его консенсуальный характер проявляется в том, что он признается заключенным в момент достижения согласия между сторонами, а все действия, например, по сдаче и передачи и приема груза, по уплате экспедитору вознаграждения, осуществляются во исполнение уже возникшего

обязательства. В.В. Витрянский отмечает, что по указанному договору экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. Итак, «соответствующие обязательства возникают в силу самого факта подписания соглашения между экспедитором и клиентом, законодательство никак не связывает момент возникновения указанного правоотношения с необходимостью передачи груза экспедитору, что могло бы служить признаком реального договора» [11, с. 32].

Итак, «моментом заключения договора транспортной экспедиции является момент достижения согласия по всем существенным условиям договора, а это является подтверждением того, что договор транспортной экспедиции является исключительно консенсуальным договором. На практике это означает невозможность отказа экспедитора от выполнения принятых на себя обязательств по договору, по мотивам не состоявшейся передачи в его владение груза» [11, с. 34].

Договор транспортной экспедиции «является двусторонним и взаимобязывающим, что обуславливается возложением прав и обязанностей на каждого контрагента: экспедитор имеет право на вознаграждение, но имеет обязательства по транспортному обслуживанию клиента, а клиент имеет право на такое обслуживание, но обязан вознаградить экспедитора» [11, с. 36].

Согласно законодательному определению договора транспортной экспедиции этот договор является возмездным, по условиям которого экспедитору выплачивается вознаграждение. Если ни условиями договора поставки, ни условиями приложения не предусмотрена оплата ответчиком вознаграждения истцу за оказанные транспортно-экспедиционные услуги, такой договор не может быть квалифицирован как договор транспортной экспедиции.

В частности, при рассмотрении иска ООО «Тамерлан» к ООО «НИКО-ОЙЛ ДВ») о взыскании убытков, причиненных ненадлежащим исполнением обязательства по договору поставки суд в удовлетворении иска отказал,

установив, что ответчиком не представлено доказательств оплаты истцу таких услуг, а его правоотношения с истцом не являются транспортной экспедицией, поскольку истец не принимал от грузоотправителя груз, не сопровождал груз в пути следования, не оформлял перевозку груза и не выполнял иные обязанности, свойственные для экспедитора [38].

Принципиальным для определения договора транспортной экспедиции является выяснение его отличительных признаков среди других гражданско-правовых договоров о предоставлении услуг и выделение специфических особенностей этого договора.

Сторонами договора являются экспедитор и клиент.

Основным признаком договора транспортной экспедиции является привлечение к выполнению указанных действий экспедитора. Экспедитор – лицо, выполняющее или организующее выполнение определенных договором транспортной экспедиции транспортно-экспедиционных услуг. В качестве такого лица могут выступать юридические лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность, а также индивидуальные предприниматели без образования юридического лица.

Клиентом по договору транспортной экспедиции может являться любое лицо, заключившее с экспедитором договор транспортной экспедиции и принявшее на себя обязательство оплатить выполнение транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором. В качестве таковых лиц могут выступать как лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность, так и некоммерческие организации, а также физические лица, использующие услуги экспедитора для личных, семейных, домашних и иных нужд [22, с. 92].

С.С. Бобров к особенностям договора транспортной экспедиции относит следующее:

- экспедитор обязан организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, выбранному экспедитором или клиентом, обеспечить отправку и получение груза;

- экспедитор заключает от имени клиента или от своего имени договор перевозки груза;
- на экспедитора могут быть возложены обязанности по получению необходимых для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных формальностей, проверка количества и состояния груза, его загрузки и выгрузки, уплата пошлин, сборов и других расходов, хранение груза [8, с. 212].

Кроме этого, к родовым признакам договора транспортной экспедиции выделяем его вспомогательный характер относительно обязательства по перевозке грузов и выполнения экспедитором представительных, посреднических функций. В.С. Пышмынцева отмечает, что «все действия, совершаемые экспедитором по обслуживанию клиента, образуют единый и необратимый процесс, юридическое регулирование которого можно осуществить только с помощью одного, а не нескольких договоров. Единство этого процесса подчеркивает вспомогательный характер деятельности экспедитора относительно транспортных перевозок. Вне связи с транспортом нет и договора экспедиции. В свою очередь, такая связь делает экспедиционную работу настолько специфической, что она выходит за рамки всех других гражданско-правовых обязательств и нормируется с помощью особого юридического института - договора транспортной экспедиции» [34, с. 158].

В.В. Витрянский основной особенностью исследуемого договора называет «предмет данного договора, который заключается в том, что все услуги, которые, предоставляются клиенту экспедитором, подчинены единой цели - обеспечению перевозки груза. Для других договоров этой категории (о предоставлении услуг) характерны или другая специальная цель, или отсутствие специальной цели» [11, с. 35]. Другой особенностью договора транспортной экспедиции ученый называет возможность экспедитора осуществлять действия как фактического (технического) характера, так и юридического.

В ГК РФ обязанности экспедитора сформулированы следующим образом: «(экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза». Это свидетельствует о том, что речь идет о любых услугах, в том числе и о тех, которые могут быть выражены как в юридических, так и в фактических действиях. Например, услуги по ведению переговорного процесса, связанного с перевозкой грузов, предоставление транспорта, организация охраны грузов – это фактические действия экспедитора, а услуги по оформлению груза, расчеты – юридические. Позиции судов также основываются на том, что предметом договора транспортной экспедиции являются «юридические и фактические действия экспедитора, составляющие услуги по организации перевозки груза, подразделяемые на основные и дополнительные услуги» [13].

В современной юридической литературе встречаются «попытки в рамках анализа признаков договора транспортной экспедиции обосновать квалификацию настоящего договора в качестве публичного договора» [15, с. 191]. Согласно п. 1 ст. 426 ГК РФ «публичным договором признается договор, заключенный лицом, осуществляющим предпринимательскую или иную приносящую доход деятельность, и устанавливающий его обязанности по продаже товаров, выполнению работ либо оказанию услуг, которые такое лицо по характеру своей деятельности должно осуществлять в отношении каждого, кто к нему обратится (розничная торговля, перевозка транспортом общего пользования, услуги связи, энергоснабжение, медицинское, гостиничное обслуживание и т.п.)» [13].

Согласно мнению С.С. Алексева, «к признакам публичного договора можно отнести: наличие среди субъектов публичного договора стороны, которой является предприниматель; заключения предпринимателем договора с каждым контрагентом, который к нему обращается; запрет предоставления преимущества одному контрагенту перед другим, кроме случаев,

установленных законодательством, и обязанность оказания услуг, выполнения работ или продажи товаров на одинаковых условиях для всех контрагентов, за исключением случаев, установленных законодательством РФ; соответствие условий договора правилам, установленным законодательством; возможность признания условий договора ничтожными или обязанность возместить причиненный потребителю вред как ответственность предпринимателя при нарушении требований, установленных законодательством РФ при заключении публичного договора. порядок заключения публичных договоров, в отличие от договоров, заключаемых на основании свободного волеизъявления сторон, имеет ряд особенностей; условия договора: цена товара, работы, услуги, порядок передачи товаров (работ, услуг) и т.д. определяются только обязанной стороной и одинаковы для всех потребителей, исключение из отдельных категорий потребителей устанавливается только законом. Обязанная сторона не может отказать в заключении публичного договора. Однако закон устанавливает такой запрет с исключением» [2, с. 306].

Л.Т. Бакулина считает, что «целями отнесения того или иного договора к категории публичных признаются в необходимости защиты слабой стороны договора, которыми в первую очередь являются граждане, заключающие договоры с организациями для удовлетворения личных бытовых нужд, то есть потребители. Причем, говоря о «слабости» этого специфического субъекта договора, необходимо иметь в виду, что «слабость» имеется в виду она не только и не столько в собственно экономической его слабости относительно контрагента по договору, сколько в его непрофессионализме как участника рыночных отношений, и вызывает необходимость в особой защите со стороны законодателя» [7, с. 43].

Таким образом, договор может быть отнесен к публичным, если он соответствует совокупности установленных Гражданским кодексом РФ условий. А в соответствии с вышеуказанными признаками публичного договора договор транспортной экспедиции не может быть отнесен к публичным договорам. Ведь, несмотря на то, что одна сторона по этому

договору является субъектом предпринимательской деятельности (экспедитор), а другая сторона может быть физическим лицом-потребителем, несмотря даже на то, что Законом о транспортно-экспедиторской деятельности установлен перечень услуг, которые могут предоставляться экспедитором, этот перечень не является исчерпывающим, а, следовательно, экспедитор может оказывать любые услуги по перевозке и / или организации перевозки грузов.

Таким образом, можно предложить следующее определение: договор транспортной экспедиции - это договор, по которому экспедитор, перевозчик (эксплуатант) обязуется совершить в пользу другого лица (грузоотправителя, грузополучателя) определенные юридические и (или) фактические действия по предоставлению транспортных услуг по перевозке и (или) связанные с перевозкой, а другое лицо - оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон.

Юридической характеристикой указанного договора является то, что договор транспортной экспедиции является договором взаимным (двусторонним), консенсуальным, возмездным. Этот договор не относится к публичным договорам.

В практической деятельности экспедиторских и транспортных организаций используются «различные модели договора транспортной экспедиции, отличающиеся между собой не присущим им набором услуг, оказываемых клиенту экспедитором, а конкретными целями каждого из видов договора транспортной экспедиции в рамках общей цели транспортной экспедиции - обеспечения перевозки грузов, а также по предмету и содержанию обязательств. Помимо общей цели различные виды договора транспортной экспедиции объединяются в одно понятие «транспортная экспедиция», благодаря общей черте предмета обязательства, а именно: действия экспедитора по выполнению или организации выполнения услуг во всех случаях связаны с перевозкой груза» [10, с. 207].



Мы поддерживаем позицию Е.Д. Головачевой о том, что «выделение отдельных видов договора транспортной экспедиции должно осуществляться не в порядке научной классификации соответствующих правоотношений (предполагающего использование единого научного критерия классификации, принципа дихотомии и т.п.), а в целях определения тех договорных моделей транспортной экспедиции, которые нуждаются в дифференцированном специальном правовом регулировании» [12, с. 102].

С этой точки зрения могут быть выделены следующие виды договора транспортной экспедиции:

- «договор о транспортно-экспедиционном обеспечении доставки груза получателю. По этому договору экспедитор берет на себя обязательство обеспечить целиком весь транспортный процесс, связанный с перемещением груза, от принятия его от клиента и до выдачи в пункте назначения получателю или иному управомоченному на получение груза лицу» [21, с. 249];
- «договор о транспортно-экспедиционном обеспечении ввоза (вывоза) грузов на станции железных дорог, в порты и аэропорты. В отличие от ранее рассмотренного договора о транспортно-экспедиционном обеспечении доставки груза получателю, этот вид договора призван обслуживать отдельные стадии транспортного процесса: этап доставки груза перевозчику и этап доставки груза от перевозчика до получателя» [21, с. 249];
- «договор об отдельных транспортно-экспедиционных операциях и услугах. Например, когда экспедиторские организации принимают на себя обязанности по хранению грузов, отправляемых клиентами или поступающими в их адрес, подработке или сортировке указанных грузов, их погрузке и выгрузке в транспортные средства» [21, с. 250];
- «договоры об организации транспортно-экспедиционного обслуживания. Правоотношения организационного характера возникают, когда стороны договариваются об оказании экспедитором

соответствующих услуг в течение определенного периода в отношении всех партий грузов, отправляемых или получаемых клиентом» [21, с. 250]. В этом случае указанные различные виды и разновидности договора транспортной экспедиции, не меняя своей видовой принадлежности, должны быть заключены в качестве организационного договора.

### **1.3 Юридическая природа договора транспортной экспедиции, его место в системе гражданско-правовых договоров**

Исследование юридической природы любого гражданского договора требует изучения оснований выделения его в системе договорных обязательств, которые позволяют выявить его соотношение с той или иной группой гражданских договоров или установить его самостоятельность. Такие основания представляют собой определенные классификационные критерии деления договоров на виды в единой системе договорных конструкций [30, с. 101].

Установление места договора транспортной экспедиции в системе гражданско-правовых договоров вообще и среди договоров перевозки в частности имеет важное практическое значение, поскольку дает возможность определить его отраслевую принадлежность, характеристику, особенности и отличия от других договоров в сфере оказания услуг. Кроме того, это позволит установить элементы договора транспортной экспедиции, существенные его условия, согласовать саму конструкцию этого договора требованиям действующего законодательства. Ведь на практике «перевозчики, таможенные органы, органы налоговой службы, даже суды, не всегда правильно квалифицируют тот или другой договор, связанный с перевозкой, что приводит к необоснованному применению штрафных санкций и других мер ответственности и неправильного установления цены договора» [22, с. 92].

К примеру, при рассмотрении спора по иску ООО «Негабаритный Мир» к ПАО «Челябинский кузнечно-прессовый завод» о взыскании задолженности по договору-заявке № 47 от 30.01.2019 г. «на перевозку груза автомобильным транспортом, суд, истолковав условия договора с учетом положений статей 785, 801 ГК РФ и, оценив фактически сложившиеся между сторонами отношения, установил, что договор-заявка № 47 от 30.01.2019 г. не носит смешанного характера, соответствует конструкции договора перевозки, предусмотренной статьей 785 ГК РФ, а потому не может быть квалифицирован как договор транспортной экспедиции» [39].

Ссылки о регулировании возникших из договора-заявки правоотношений нормами Закона № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» в самом договоре-заявке отсутствуют. «Из буквального толкования указанного договора не следует, что перевозчик (истец) оказывает клиенту (ответчику) такие услуги, как проверка комплектности документов, контроль погрузочно-разгрузочных работ, контроль и координация непосредственного перевозчика в пути следования» [39].

Таким образом, «поскольку суд пришел к выводу, что между сторонами сложившиеся отношения не носят смешанного характера, соответствуют конструкции только договора перевозки, оснований для взыскания законной неустойки (пени) на основании пункта 2 статьи 10 Закона № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» отсутствуют» [39].

По своей юридической природе договор транспортной экспедиции относится к договорам об оказании услуг. Так определение этого договора предоставляется в п. 1 ст. 801 ГК РФ, где экспедитор обязуется выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Итак, объектом гражданских правоотношений, возникающих при заключении договора транспортной экспедиции, являются услуги.

В Правилах транспортно-экспедиционной деятельности предоставляется следующее определение транспортно-экспедиторской

услуги: транспортно-экспедиторские услуги - услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза [28]. Для услуг характерным является то, что кредитора интересует сама деятельность должника, в то время как, к примеру, по договору подряда заказчика будет интересовать только конкретный материальный результат. Но «при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности, то есть при оказании услуг, связанных с организацией перевозки грузов, могут выполняться технические действия, составляющие предмет договора подряда, например, упаковка, маркировка груза» [34, с. 157].

Однако выполняемые работы носят факультативный, дополнительный характер и не делают договор транспортного экспедирования смешанным договором. По договору о предоставлении транспортно-экспедиционных услуг заказчика будет интересовать только деятельность экспедитора по предоставлению таких услуг, а подрядные работы, которые могут входить в этот договор (маркировка, упаковка товара и т.п.), их материальный результат, будут только дополнительными условиями договора.

Итак, первым отличием услуги будет ее не материализованный результат - совокупность качеств, которыми обладает сама деятельность должника по обязательству.

Второй признак услуги – это то, что достижение результата невозможно гарантировать. Подтверждением этого является ст. 781 ГК РФ, согласно которой в случае невозможности исполнения, возникшей по вине заказчика, услуги подлежат оплате в полном объеме, если иное не предусмотрено законом или договором возмездного оказания услуг. В случае, когда невозможность исполнения возникла по обстоятельствам, за которые ни одна из сторон не отвечает, заказчик возмещает исполнителю фактически понесенные им расходы, если иное не предусмотрено законом или договором возмездного оказания услуг.

Как отмечает Л.Б. Ситдикова, когда мы употребляем выражение «результат лежит за пределами услуги», то имеем в виду объективированный результат, которого ждет от услуги потребитель. Это, прежде всего результат, который не может гарантировать услуга, поскольку в услугах продается не сам результат, а действия, которые привели к нему, потому что в объективном смысле результат услуги предполагается положительным, а в субъективном может быть отрицательным или вообще отсутствовать [42, с. 41]. Но заказчик зачастую заинтересован не только в совершении определенных действий, а именно в их положительном эффекте, и этот эффект (результат) появляется в результате предоставления услуги.

Следующим признаком услуги является то, что она - неотъемлемая от исполнителя услуги. В соответствии со ст. 780 ГК РФ, если иное не предусмотрено договором возмездного оказания услуг, исполнитель обязан оказать услуги лично, т.е. только в случае, установленном договором, исполнитель имеет право возложить исполнение договора о предоставлении услуг на другое лицо, оставаясь ответственным в полном объеме перед заказчиком за нарушение договора. Потребление услуги совпадает с процессом ее предоставления. Все это указывает на такой признак услуги, как неотделимость услуги от ее исполнителя. А.А. Коленков, проанализировав услугу в двух аспектах - как экономическую категорию и как правовую категорию, пришел к выводу, что услуга - это специфический объект гражданских прав, продукт полезного действия или деятельности, который не имеет имущественного выражения, результат услуги не имеет юридического значения и не может быть гарантирован, услуга предоставляется по заданию заказчика и предполагает ее предоставление лично исполнителем и есть неотделимой от него (исполнителя) [20, с. 89].

Всем перечисленным признакам услуги будет отвечать и договор транспортной экспедиции. Так, предметом договора транспортной экспедиции комплекс действий, связанных с выполнением или организацией выполнения транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой

груза. Неимущественным результатом таких действий будет отправление или получение груза, доставка груза получателю, то есть удовлетворение потребностей клиента в организации перевозки. В транспортно-экспедиционной деятельности проявляются и такие свойства услуги, как предоставление этих услуг лично исполнителем и их неотделимость от него и т.п.

По своей юридической природе договор транспортной экспедиции схож с такими договорами об оказании услуг, как договор поручения, комиссии, перевозки, хранения и агентский договор.

Обязательства по предоставлению услуг подлежат классификации, при этом используются различные критерии. «Наиболее распространенным является разделение обязательств по оказанию услуг на три группы: обязательства, направленные на оказание услуг фактического порядка (договор хранения); обязательства, направленные на оказание услуг юридического характера (договор поручения, комиссии); обязательства, в которых элементы фактических и юридических действий тесно переплетаются (договор транспортной экспедиции)» [18, с. 12].

Кроме этого, «при классификации обязательств по предоставлению услуг возможно выделения в отдельную группу обязательств, направленных на оказание транспортных услуг» [18, с. 13].

Договор транспортной экспедиции от других договоров о предоставлении услуг отличается, прежде всего, «предметом и целью обязательства. Предметом договора транспортной экспедиции являются именно услуги, связанные с перевозкой груза и направленные на организацию или обеспечение перевозки груза в течение всего этапа или на отдельной его стадии (транспортно-экспедиторские услуги)» [24, с. 7].

Поэтому целью этого договора является организация или обеспечение перевозки груза. В соответствии с п. 1 ст. 801 ГК РФ договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными

экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой. Договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено предоставление дополнительных услуг, необходимых для доставки груза (выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг, предусмотренных договором). В рассматриваемом пункте речь идет о предоставлении экспедитором юридических по своим качествам услуг.

ГК РФ не содержит закрытого перечня услуг, которые могут включаться в предмет договора транспортной экспедиции. Подробный перечень услуг, определяемых по договору транспортной экспедиции, устанавливается по соглашению сторон исходя из особенностей груза, требований к его перевозке, вида транспорта, которым будет осуществляться перевозка. В частности, по поручению клиента экспедитором могут предоставляться такие услуги: фрахтование судов и привлечение других транспортных средств и обеспечение их подачи в порты, на железнодорожные станции, склады, терминалы или другие объекты для своевременного отправления грузов; организация охраны грузов при их перевозке, перевалке и хранении; организация экспертизы грузов; оформление товарно-транспортной документации и ее рассылка; оформление документов и организация работы соответственно с таможенными, карантинными и санитарными требованиями и т.п. [24, с. 7]. Как видим, указанные услуги, которые могут предоставляться экспедитором клиенту, относятся как к юридическим, так и к фактическим услугам, ведь именно здесь может идти речь и о фактическом оформлении документов или фактической охране груза, и о возможности заключения экспедитором соответствующих договоров с третьими лицами по поручению клиента.

В советское время существовало мнение, что договор транспортной экспедиции является разновидностью: договора комиссии, договора поручения, договора экспедиции. На сегодня договор транспортной экспедиции является самостоятельной договорной конструкции, но конструкция, примененная законодателем, дает возможность соотнести договор транспортной экспедиции с закрепленными в гражданском законодательстве РФ договором поручения (глава 49 ГК РФ), договором комиссии (глава 51 ГК РФ) и закрепленным в ГК РФ агентским договором (глава 52 ГК РФ).

Предметом договора поручения являются юридические действия, которые поверенный обязуется совершить от имени и за счет доверителя (ст. 971 ГК РФ). Целью этого договора является осуществление поручителем представительства интересов доверителя. Договор поручения является одним из оснований представительства, а на отношения, которые им регулируются, распространяются общие нормы о представительстве [15., с. 332]. Итак, правовое регулирование договора поручения осуществляется в соответствии с положениями, посвященными поручению, общих положений об услугах и нормы, регулирующие институты представительства и доверенности.

Итак, первой отличительной чертой транспортной экспедиции от поручения будет цель этих обязательств. Так, целью договора поручения является осуществление представительских действий в интересах доверителя.

Целью же договора транспортной экспедиции является организация или обеспечение перевозки груза. И хотя экспедитор вправе заключать договоры перевозки от имени клиента, но оно ни будут заключать только для достижения цели первого обязательства - договора транспортной экспедиции. Второй отличительной чертой этих договоров является то, что поверенный всегда осуществляет юридические действия от имени и за счет доверителя, а по договору транспортной экспедиции экспедитор вправе заключить от своего имени или от имени клиента другой договор.



Третьей отличительной чертой является то, что договор поручения относится к фидуциарным договорам и должен выполняться лично поверенным, а договор транспортной экспедиции, в соответствии со ст. 805, может быть выполнен третьим лицом с привлечением экспедитора. Четвертым отличием является возмездность этих двух договоров. Так, договор поручения относится к безвозмездным договорам, договор транспортной экспедиции - к возмездным договорам, оплата экспедиционных услуг является основной обязанностью клиента.

Следовательно, договоры поручения и транспортной экспедиции не являются тождественными, хотя в соответствии с законодательством договор транспортной экспедиции может иметь элементы договора поручения.

Что касается соотношения транспортной экспедиции и договора комиссии, то, прежде всего, мы должны установить предмет договора комиссии. Предметом этого обязательства является возмездное осуществление комиссионером юридических действий (сделок) от своего имени, но за счет комитента (ст. 990 ГК РФ). Целью договора является совершение в будущем других сделок, то есть обеспечение косвенного представительства комитента в таких сделках [4, с.104].

Первой отличительной чертой транспортной экспедиции от комиссии является собственно предмет договора. Хотя оба эти договора относят к посредническим договорам, но комиссионер всегда совершает договор с третьим лицом от своего имени, а экспедитор, как мы отмечали, может заключать договор с третьим лицом от своего имени.

Первая отличительная особенность влечет за собой и следующее отличие – комиссионер обязан предоставить отчет комитенту после совершения сделки (ст. 999 ГК РФ), экспедитор же с самого начала действует в соответствии с поручением клиента, в котором указываются данные о грузе, грузоотправителе и грузополучателе.

Другим отличием будет и результат договора. Так, по договору комиссии результатом деятельности комиссионера будет не столько сам

процесс посреднического характера, сколько результат этой деятельности, который завершается сделкой с третьим лицом. По договору транспортной экспедиции результатом деятельности экспедитора будет доставленный в определенный пункт назначения груз.

Отличительным в этих договорах будет и ответственность уполномоченного лица перед кредитором за неисполнение обязательства третьим лицом. Так, согласно п. 3 ст. 993 ГК РФ комиссионер не отвечает перед комитентом за неисполнение третьим лицом договора, заключенного с ним за счет комитента, кроме случаев, когда комиссионер был опрометчивым при выборе этого лица или поручился за исполнение договора (делькредере). В случае привлечения экспедитором к выполнению своих обязанностей по договору транспортной экспедиции других лиц он отвечает перед клиентом за нарушение договора (ст. 805 ГК РФ).

Сравнивая договор комиссии и договор транспортной экспедиции, Н.А. Андреева отмечает, что «оба договора похожи тем, поскольку они способны быть правовой формой выполнения как юридических, так и фактических действий. Однако, если основным содержанием договора комиссии является осуществление юридических действий (фактические действия комиссионера рассматриваются как вспомогательные), то в договоре транспортной экспедиции именно совокупность фактических и юридических действий составляет его содержание» [4, с. 104].

«Органичное сочетание юридических и фактических действий продиктовано потребностями комплексного обслуживания предприятий и организаций, так какую бы форму не получил договор транспортной экспедиции - комиссии или поручения - содержание услуг не меняется. Это всегда операции по отправлению или получению грузов» [4, с. 106]. Но если сравнить эти два договора, то мы увидим, что осуществление комиссионером фактических действий не будет отражено, собственно, в содержании договора комиссии, и наоборот, в договоре транспортной экспедиции будут

установлены обязанности экспедитора по осуществлению как юридических, так и фактических действий.

Сегодня договоры транспортной экспедиции и комиссии являются двумя отдельными и самостоятельными договорами. А отсюда невозможно субсидиарное применение норм закона, регулирующих договор комиссии в договор транспортной экспедиции.

Итак, договор транспортной экспедиции не является разновидностью договора комиссии. По своей правовой природе это две разных, самостоятельных договорных конструкции. Договор транспортной экспедиции направлен на выполнение или организацию выполнения услуг, связанных с перевозкой груза, а не просто на совершение одного или более сделок по поручению контрагента. Но, договор транспортной экспедиции может включать в себя условия договора комиссии.

Определяя место договора транспортной экспедиции среди других договоров об оказании услуг, невозможно не исследовать вопрос о его соотношении с агентским договором, ведь на рынке транспортных услуг в настоящее время действуют два основных вида посредников - экспедитор и транспортный агент.

Предметом агентского договора является оказание посреднических услуг (ст. 1005 ГК РФ). Закон не ограничивает агента родом или характером действий, которые он должен осуществить по поручению принципала. Принципал же в свою очередь имеет право поручить агенту совершить любые (юридические и другие) действия. «Агентский договор должен определять сферу, характер и порядок выполнения коммерческим агентом посреднических услуг, права и обязанности сторон, условия и размер вознаграждения коммерческому агенту, срок действия договора, санкции в случае нарушения сторонами условий договора, иные необходимые условия, определенные сторонами» [23, с. 90].

Исходя из указанного, агент предоставляет принципалу по его поручению любые посреднические услуги, в том числе и имеющие

комплексный характер. Итак, «согласно агентскому договору, агент обязуется совершать юридические и иные действия, то есть фактические действия, которые, в отличие от договора комиссии и поручения, входят в состав предмета агентского договора» [23, с. 91].

Сравнивая договор транспортной экспедиции и агентский договор, стоит отметить, что «договор экспедиции может сочетать в себе признаки агентских договоров: и длящийся характер, и комплексное осуществление юридических и фактических действий» [23, с. 92]. Однако, по нашему мнению, в отличие от договора агентирования, договор экспедиции может заключаться и на совершение одной юридической услуги, например, «услуги по оформлению документации на перевозку груза; информационно-справочные услуги; выполнение расчетов с перевозчиками от имени грузоотправителя или грузополучателя; ведение учета и отчетности для клиента; страхование груза» [23, с. 94].

В пользу этого мнения - и тезис, согласно которому экспедитор действует в интересах грузоотправителей (грузополучателей), которым способствует в выборе надежного перевозчика и выполняет ряд услуг, сопутствующих перевозке груза. «Экспедитор работает с грузом клиента, а их отношения опосредуются договором транспортной экспедиции. Несмотря на то, что посредники действуют в пользу различных лиц, они имеют одну главную цель - заключить договор перевозки грузов и обеспечить доставку груза в указанный пункт» [35, с. 233].

По договору транспортной экспедиции экспедитор вправе самостоятельно выполнить установленные договором услуги по перевозке или организации перевозки груза в пользу клиента, агент же по агентскому договору всегда выступает перед третьим лицом в пользу принципала, следовательно, агентский договор по своей природе является чисто посредническим договором. Что подтверждается еще и его фидуциарным характером. Так, В.В. Витрянский считает, что «договор агентирования, в отличие от договора транспортной экспедиции, предполагает доверие стороны

к своему контрагенту, что позволяет отнести его к фидуциарным операциям, которые заключаются не иначе, как с уверенностью в том, что фидуциар воспользуется переданными ему юридическими полномочиями только в указанных ему пределах» [11, с. 42].

Д.П. Домрачева считает, что «предмет агентского договора является достаточно широким и при определенных условиях может содержать в качестве дополнительных элементов и транспортно-экспедиционные обязательства» [19, с. 130]. Все услуги, включенные в предмет экспедирования грузов, могут составлять часть генерального агентского договора, который предусматривает их предоставление, например, на ввоз в страну товаров, приобретенных для принципала. Агент может либо предоставить эти услуги сам, либо нанять профессионального экспедитора в качестве субагента.

Стоит согласиться с мнением А.В. Ребрикова, что «предметом договора с транспортным агентом является выполнение специфических услуг, связанных с коммерческой эксплуатацией транспортного средства. Экспедитор же действует в интересах грузоотправителей (грузополучателей), которым способствует в выборе надежного перевозчика и выполняет ряд услуг, сопутствующих перевозке груза. Экспедитор работает с грузом клиента, а их отношения опосредуются договором транспортной экспедиции. Несмотря на то, что посредники действуют в пользу различных лиц, они имеют одну главную цель - заключить договор перевозки грузов и обеспечить доставку груза в указанный пункт» [36, с. 39].

Итак, если между сторонами был заключен договор экспедиции и во исполнение условий договора экспедитор привлек третье лицо, и договор транспортной экспедиции был неисполненным или исполнен ненадлежащим образом (например, груз не был доставлен в пункт назначения по вине перевозчика), то перед заказчиком ответственность за это будет нести экспедитор. Зато коммерческий агент несет ответственность в полном объеме за вред, причиненный субъекту, которого он представляет, вследствие

неисполнения или ненадлежащего исполнения своих обязанностей, если иное не предусмотрено агентским договором.

В договоре может быть оговорено, что агент не несет ответственность перед принципалом за действия привлекаемых им к исполнению поручений третьих лиц. То есть в случае, если между сторонами был заключен агентский договор, который содержит в себе также экспедиционные услуги (что достаточно распространено), то коммерческий агент не несет ответственности в аналогичной ситуации, описанной выше, если это предусмотрено договором. Также стоит отметить, что договор транспортной экспедиции отличается от агентского договора еще и тем, что экспедитор всегда действует в интересах заказчика [36, с. 41].

На практике взаимоотношения между коммерческими агентами и экспедиторами довольно сложные. К примеру, как отмечает А.В. Соловях, за рубежом, так и в России существует множество морских агентств, которые занимаются и агентированием, и экспедированием одновременно. Однако в их структуре существуют различные отделы: отдел агентирования, отдел экспедирования, отдел круинга (осуществление деятельности по набору моряков на морские суда). И предоставление, например, услуг по экспедированию, как и отношения агента-экспедитора и грузовладельца, регулируется договором на транспортно-экспедиторское обслуживание; а отношения агента и судовладельца - договором морского агентирования. Это различные договоры: разный предмет, содержание, стороны [43, с. 46]. И мы согласны с таким выводом, что несовершенство правового регулирования представительных отношений в отечественном законодательстве приводит к смешиванию на практике самостоятельных договорных конструкций - агентского договора и договора транспортной экспедиции.

Следующим договором, с которым мы должны соотнести договор транспортной экспедиции, является договор перевозки груза.

На практике суды часто сталкиваются с определенными сложностями при квалификации и отграничении данных видов договоров, что приводит к

необоснованному применению штрафных санкций и иных мер ответственности. В судебной практике есть примеры, когда суды изменяют квалификацию договора транспортной экспедиции на договор перевозки и наоборот.

Так, например, арбитражный суд, проанализировав договор, названный сторонами «договор на оказание услуг транспортной экспедиции», пришел к выводу, что заключенный между сторонами договор является по своей правовой природе договором перевозки. Выводы суда были основаны на том, что требования, которые предъявлял истец, заключались в ненадлежащем исполнении ответчиком, возникших из договора обязанностей по перевозке груза, т.е. здесь имел место случай, когда в соответствии с договором, обязанности экспедитора исполняются перевозчиком [40].

По другому делу, арбитражный суд признал, что обязательство по перевозке груза, взятое на себя транспортной компанией, может быть, как самостоятельным обязательством, так и составной частью экспедиторских услуг. В данной ситуации суд, основываясь на том, что обязательства, возложенные на третье лицо (перевозчика), не освобождают экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора, пришел к выводу, что взятые на себя транспортной компанией обязательства, возникшие между сторонами, будут составлять предмет самостоятельного договора - договора транспортной экспедиции [33].

Согласно ст. 785 ГК РФ, по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Итак, основным отличием этих двух договоров является то, что существенными условиями договора транспортной экспедиции является предоставление услуг экспедитором по выполнению или организации выполнения услуг, связанных с перевозкой груза. И именно эти условия для организации перевозки груза являются основными для суда при

возникновении проблемы отграничения договоров перевозки и транспортного экспедирования.

Существенное условие договора перевозки груза – это условие о предмете. Предметом являются услуги по доставке вверенных перевозчику материальных ценностей (груза). Детальное урегулирование условий и порядка перевозки груза осуществляется специальными нормативно-правовыми актами и правилами, издаваемыми в соответствии с ними (КТМ, Водный кодекс, Воздушный кодекс, УЖД, УАТ). Существенными условиями договора перевозки груза являются: условия и сроки перевозки; место и время погрузки и разгрузки; стоимость перевозки; другие условия, согласованные сторонами.

Итак, мы можем сделать вывод, что судьи при установлении правовой природы оспариваемого договора обращают внимание именно на существенные условия договора, заключенного сторонами. И договор транспортной экспедиции обязательно должен в себе содержать, кроме условий о наименовании сторон и их места нахождения, наименования и количества груза, его упаковки, условий и сроков перевозки и т.п., также обязательно - вид услуги экспедитора (обеспечение оптимального транспортного обслуживания и организации перевозки грузов различными видами транспорта, фрахтование судов и привлечения других транспортных средств, организация экспертизы грузов, оформление документов и т.д.

Необходимость правильного разграничения этих двух договоров особенно проявляется в случае совпадения экспедитора и перевозчика в одном лице. Ведь ответственность экспедитора отличается от ответственности перевозчика. «Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции наступает в соответствии с главой 25 ГК РФ, согласно общим правилам. Основания и размер ответственности за нарушение гражданско-правовых обязательств распространяют свое действие также и на правоотношения, вытекающие из договора транспортной экспедиции» [30, с. 94].



Кроме того, Пленум Верховного суда РФ отмечает, что экспедитор несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на основании пункта 2 статьи 6 и статьи 7 Закона о транспортной экспедиции, если он:

- фактически осуществлял перевозку своими собственными транспортными средствами либо;
- выписал свой транспортный документ, например экспедиторскую расписку, или иным образом выразил намерение гарантировать сохранную доставку груза, в том числе принял на себя ручательство за исполнение договора перевозки (далее - договорный перевозчик).

Но на экспедитора не может быть возложена ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза перевозчиком, если в силу договора экспедитор обязан выполнять только такие отдельные функции грузоотправителя, как, например, осуществление расчетов с перевозчиком либо подготовка документов, необходимых для перевозки [26].

Итак, подытоживая все вышеизложенное, можно сделать вывод о том, что оказание услуги по перевозке грузов не является предметом договора транспортной экспедиции ни при каких условиях. Договор перевозки является узконаправленным по сравнению с договором транспортной экспедиции. Договор транспортной экспедиции является вспомогательным по отношению к перевозке и не может быть заключен в отсутствие договора перевозки уже заключенного или подлежащего заключению. Заключение сторонами смешанного договора, сочетающего в себе элементы договора перевозки грузов и транспортной экспедиции, не влечет за собой их смешения или объединения.

## **Глава 2 Элементы договора транспортной экспедиции**

### **2.1 Существенные условия договора транспортной экспедиции**

В договоре транспортной экспедиции будут те условия, на которых он заключается. В соответствии с п. 1 ст. 432 ГК РФ договор считается заключенным, если между сторонами, в требуемой в подлежащих случаях форме, достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора.

Анализируя содержание п. 1 ст. 432 ГК РФ можно сделать вывод, что существенными условиями договора являются:

- условия о предмете договора;
- условия, определенные законом как существенные;
- условия, необходимые для договоров данного вида;
- условия, относительно которых по заявлению хотя бы одной из сторон должно быть достигнуто соглашение.

Отсутствие в договоре существенного условия должно влечь за собой его незаключенность.

Общим для всех договоров существенным условием является их предмет, то есть то, о чем, собственно, стороны договариваются, по поводу чего они вступают в правоотношения. Предметом договора может быть в зависимости от вида договора имущество или действия.

Определение предмета договора в тексте документа предусматривает «указание в нем как самого материального блага, по поводу которого стороны вступают в правоотношения, так и действий, которые сторона (или стороны) должны будут провести на выполнение этого договора. Иначе указание в договоре только на материальное благо или только на действия стороны (сторон) лишает его смысла, делает невозможным квалификацию и в конечном итоге приводит к тому, что этот договор будет признан недействительным при отсутствии в нем существенного условия - предмета договора» [30, с. 158].

Приступая к рассмотрению вопроса такого существенного условия договора транспортной экспедиции, как его предмет, мы, прежде всего, должны проанализировать его определение, данное законодателем в п. 1 ст. 801 ГК РФ. Так, по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. Далее говорится, что договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой. Также, в качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг, предусмотренных договором.

Итак, учитывая вышесказанное, мы можем подтвердить свой вывод, что договор транспортной экспедиции - это сложный договор, и отдельные его конструкции могут быть восприняты как, например, договор перевозки, договор поручения, агентский договор, договор подряда, договор хранения и т.п. А поскольку отдельные конструкции этого договора могут быть ошибочно восприняты как другие договоры, то иногда даже стороны могут ошибаться в отношении юридической природы заключенного между ними договора. В связи с этим вопрос о собственном предмете договора транспортной

экспедиции, который позволит однозначно его идентифицировать из числа подобных договорных конструкций, достаточно актуален.

Прежде всего, при исследовании предмета договора транспортной экспедиции мы должны определить разницу между двумя смежными группами договоров - договоров о выполнении работ и договоров о предоставлении услуг. «Близость этих договоров столь существенна, что в юридической литературе даже отмечается, что с точки зрения лица, оказывающего услугу, соответствующее действие является работой, а для того, кому (в интересах кого) она выполняется - услугой» [36].

Первой отличительной чертой подряда от услуги является то, что по договору подряда заказчика интересует не работа как таковая, а собственно, именно результат этой работы, а заказчика по договору о предоставлении услуги будут интересовать действия, которые будут предоставляться во время выполнения услуги. То есть, услуга потребляется заказчиком во время ее предоставления. Несмотря на это, по договору транспортной экспедиции экспедитор может выполнять подрядные работы по желанию клиента - например, упаковка, маркировка груза (клиента будет интересовать результат работы, а не ее процесс), но эти действия по исследуемому договору не будут его целью, ведь согласно предоставленной дефиниции законодателем предметом настоящего договора будет выполнение перевозки груза или организация перевозки груза, а маркировка, упаковка груза будут входить в существенные условия этого договора, но только в совокупности с другими действиями, которые составят вместе предмет договора транспортной экспедиции.

Следующей, пожалуй, основной отличительной чертой отличия подряда от услуги является то, что результат работы по договору подряда заказчик всегда сможет использовать в дальнейшей экономической деятельности, то есть он сможет его продать, обменять, подарить и т.п. С результатом предоставления услуги такого невозможно. Это следует из юридически природы самой услуги - услуга потребляется в процессе оказания и ее

результат нельзя пустить в дальнейшее товарное обращение. Конечно, полученный грузополучателем груз потом можно будет перепродать и т.п., но договор транспортной экспедиции направлен лишь на совершение действий по перевозке этого груза или на организацию этой перевозки, и клиент по этому договору использует такую услугу именно во время совершения экспедитором определенных по договору действий. Исходя из предоставленной нам законодателем дефиниции исследуемого договора, предметом договора является комплекс действий, которые должен совершить экспедитор, которые и будут составлять содержание его услуги по исполнению или организации исполнения услуг, связанных с перевозкой груза. Итак, «основной чертой договора транспортной экспедиции является то, что услуга экспедитора состоит либо из выполнения перевозки груза, или организации выполнения перевозки груза» [25, с. 40]. Выполнение перевозки груза возможно самостоятельно экспедитором или от имени клиента, организация выполнения перевозки груза означает, что собственно перевозка будет осуществляться третьим лицом, экспедитор же должен будет выполнить только действия по подготовке такой перевозки.

Согласно анализу ст. 801 ГК РФ законодатель разделяет услуги экспедитора на основные и дополнительные. При этом к основным услугам законодатель относит услуги экспедитора по перевозке груза или организации услуг, связанных с перевозкой, а к дополнительным услугам - транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

Таким образом, законодатель, и большинство ученых под основными услугами экспедитора понимают те услуги, которые связаны с перевозкой и / или организацией перевозки груза, а все остальные к ним - дополнительными услугами. Именно поэтому, законодатель и устанавливает открытый перечень дополнительных услуг.

Содержание договора транспортной экспедиции составляют услуги юридического и фактического (производственного) порядке. «Юридические действия экспедитора по приему и сдаче грузов связаны с такими фактическими операциями, как осмотр подвижного состава, досмотр груза, тары и пломб, проверка маркировки груза и провозных документов, складирования грузов, их хранения, маркировки грузов, надлежащей упаковки грузов и их крепления в подвижном составе, а также проверка веса и состояния груза, оформление перевозочных документов, оформление пропусков на вывоз грузов с грузового двора станции, составление железнодорожных накладных на складе клиента, получение от железнодорожных станций квитанций на отправленный груз, доставка этих квитанций клиенту. Кроме этого, к категории действий юридического характера, осуществляемых экспедитором, также относятся действия экспедитора по оплате за клиента провозных платежей и сборов организациям железнодорожного и других видов транспорта и выставление счетов клиента в целях возмещения затрат, понесенных экспедитором, и получение вознаграждения за предоставленные услуги» [35]. И действительно, при оказании экспедиторских услуг действия юридического и фактического (производственного) характера переплетаются и являются взаимодополняющими и такими, которые направлены на достижение основной цели договора. Именно эта комплексная, сложная природа договора транспортной экспедиции является основным его ограничительным признаком от договоров перевозок. И именно связанность, неразрывность этих действий экспедитора становится главным признаком при разрешении спора между сторонами в суде о природе заключенного между ними договора. Ведь, как показывает практика для того, чтобы заключенный между сторонами договор был по своей юридической природе именно транспортно-экспедиторским договором, то даже перечня услуг, связанных с перевозкой груза, будет мало. В таком случае при возникновении спора суд установит, что заключенный между сторонами договор по своей юридической природе есть не транспортно-экспедиционным, а договором перевозки груза.

А иногда суды несмотря на то, что в договоре даже будут указаны некоторые дополнительные услуги, которые должны предоставляться экспедитором, решая спор по делу могут прийти к выводу, что между сторонами был заключен договор перевозки груза, а не транспортной экспедиции [11].

Мы согласны с мнением В.В. Витрянского, что такая «дифференциация (разделение услуг экспедитора на юридические и фактические) лишена смысла, так как при этом теряется цель договора транспортной экспедиции - обеспечение или организация перевозки груза, а единый процесс исполнения обязательств, вытекающих из настоящего договора, разбивается на противопоставление юридических и фактических действий экспедитора» [11, с. 163].

Несмотря на существующий спор в науке, когда даже ученые не могут прийти к согласию относительно того, какие именно услуги по договору транспортной экспедиции будут принадлежать к основным, а отсюда, будут именно тем предметом договора, именно той первым необходимым существенным условием исследуемого договора, кроме того, учитывая неодинаковость взглядов судей на предмет договора транспортной экспедиции, мы считаем необходимо отметить следующее.

По нашему мнению, разделение услуг на основные и дополнительные неправильно. Любая услуга, которая предоставляется в рамках договора транспортной экспедиции, так или иначе связана с перевозкой груза. И не существует императива об обязательном внесении основных и дополнительных услуг к договору транспортной экспедиции, они лишь могут указываться в договоре при согласовании сторонами обязательств. И те «дополнительные» услуги, которые могут быть согласованы сторонами и являются для них важными, приобретут статус «основных» услуг. И если в договоре они указываются, но экспедитор в соответствии с конкретными условиями перевозки груза клиента не выполняет их - при отсутствии необходимости - то все равно стороны должны считать, что между ними был заключен договор перевозки.

Указание законодателя на то, что комплекс действий экспедитора должен быть направлен на перевозку или организацию перевозки груза, указывает на то, что «груз» является основной составляющей этого договора. А соответствует ли это действительности? Мы согласны с мнением, что «предмет договора транспортной экспедиции составляют два объекта: материальный и юридический. Материальным объектом договора экспедиции являются грузы, обрабатываемые экспедитором. Но они представляют собой и материальный объект договора перевозки. Поэтому специфика экспедиции воплощается не в ее материальном, а в юридическом объекте - тех операциях, которые относительно груза обязан осуществить экспедитор» [22, с. 92].

С.Ю. Морозов к «основным критериям выделения транспортно-экспедиционных услуг относит их юридическую связь с перевозкой. Он считает, что только при наличии юридической связи между экспедитором и перевозчиком образуется логический замкнутая правовая цепочка: клиент - экспедитор - перевозчик. Исследователь связывает критерий отнесения услуг к экспедиционным с наличием (потенциальным наличием) или отсутствием договора перевозки» [24]. Но, по нашему мнению, это неправильно, ведь договор транспортной экспедиции по своей природе направлен, прежде всего, на защиту прав клиента. И в случае нарушения юридической связи перевозчиком экспедитор все равно полностью отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение условий договора перед клиентом. Зато ученый считает, что именно по такому критерию перевозчик может быть привлечен к участию в спорах между клиентом и экспедитором при нарушении обязательств последним, вызванным ненадлежащим исполнением договора перевозки.

По нашему мнению, договор транспортной экспедиции направлен в первую очередь на организацию и обеспечение перевозки груза клиента, во вторую очередь - на защиту прав и интересов клиента, а следовательно, он заключается с целью снятия с клиента обременений перевозки, связанных с грузоотправлением и грузополучением.



Итак, по нашему мнению, к предмету договора транспортной экспедиции будут принадлежать услуги экспедитора, разделены законодателем на два блока:

- услуги, связанные с перевозкой груза;
- услуги по организации перевозки груза.

Но и в первом, и во втором случае эти услуги будут иметь комплексный характер. И выделить какие-то действия, которые экспедитор должен совершить для достижения цели договора (перевозка или организация перевозки и обеспечения перевозки груза, защиту прав и интересов клиента) в качестве основных или дополнительных здесь невозможно.

Услуги, связанные с перевозкой груза, заключаются, прежде всего, в оптимальном обеспечении этой перевозки, а не в исполнении перечисленных в договоре действий. Так, экспедитор, обеспечивая перевозки груза, может выбрать лучший маршрут перевозки, транспорт, который будет перевозить груз; он должен будет скоординировать действия перевозчиков, разгрузчиков, которые будут задействованы в процессе перевозки груза и т.п.

Услуги по организации перевозки груза так же будут иметь целью оптимальное обеспечение перевозки груза, даже если они заключаются лишь в оформлении перевозочных или таможенных документов на этот груз.

Транспортно-экспедиционная услуга (далее - ТЭУ) – «отдельная операция или группа операций, непосредственно направленная на удовлетворение определенной потребности клиента в транспортной экспедиции и характеризующаяся наличием необходимого технологического, экономического, информационного и правового обеспечения. Таким образом, ТЭУ является результатом взаимодействия исполнителя ТЭУ (экспедитора) и потребителя (грузовладельца-грузоотправителя или грузополучателя), а также деятельности исполнителя по удовлетворению потребностей потребителя в транспортной экспедиции в соответствии с установленными нормами и требованиями. Такая услуга связана с организацией процесса отправления и

получения груза, выполнением других работ, имеющих отношение к перевозке груза в соответствии с договором транспортной экспедиции» [41].

ГК РФ не содержит закрытого перечня услуг, которые могут включаться в предмет договора транспортной экспедиции. Подробный перечень услуг, определяемых по договору транспортной экспедиции, устанавливается по соглашению сторон исходя из особенностей груза, требований к его перевозке, вида транспорта, которым будет осуществляться перевозка.

К числу услуг, оказываемых экспедитором, могут быть отнесены: услуги по ведению переговора процессу, связанного с перевозкой грузов; услуги по оформлению груза; услуги по завозу-вывозу груза между станциями и портами; услуги по оказанию погрузочно-разгрузочных, упаковочных складских работ и по хранению груза; услуги по подготовке транспортных средств к перевозке; услуги по отслеживанию перемещения груза и направлению уведомлений относительно графика перемещения груза; услуги по страхованию и таможенному оформлению груза; услуги по уплате платежей, пошлин, ведению расчетов, связанных с перевозкой грузов.

По характеру деятельности ТЭУ делят на технологические, информационно-справочные, коммерческие, сервисные и организационные [41].

В свою очередь, технологические услуги включают в себя следующие виды услуг:

Операции и услуги по переработке и хранению грузов:

- «выполнение погрузочно-разгрузочных работ;
- упаковывание (распаковывание) грузов;
- маркировка грузов;
- пломбирование грузов;
- организация работ по загрузке и (или) выгрузке грузов в контейнеры;
- пакетирование грузов;
- взвешивание груза и (или) ТС;
- подгруппировка грузов;

- сортировка грузов;
- закрепление, укрытие и увязка грузов (предоставление необходимых для этих целей материалов и приспособлений);
- хранение грузов, в том числе промежуточное;
- предоставление складских помещений или открытых площадок для хранения грузов» [41].

Услуги, связанные с транспортированием грузов:

- «сбор грузов у грузоотправителей и их доставка на терминал (склад экспедитора);
- развоз грузов с терминалов (складов экспедитора) грузополучателям;
- сопровождение груза в пути;
- проверка соответствия транспортного средства и документов требованиям и нормам международных правил и соглашений» [41].

Операции и услуги по приему и сдаче груза:

- «прием груза со склада или терминала грузоотправителя (перевозчика) с проверкой массы и количества мест, а также состояния груза, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции;
- сдача груза грузополучателю;
- услуги по оформлению документации на перевозку груза:
- оформление транспортных и других сопроводительных документов на груз в соответствии с международными нормами и правилами;
- оформление документов, необходимых для проведения фитосанитарного, ветеринарного и других видов контроля с целью подтверждения экологической безопасности транспортируемого груза;
- оформление документов, необходимых для перевозки опасных грузов;
- оформление договоров на перевозку с транспортной организацией;

- выполнение таможенных формальностей при международных перевозках;
- оформление и предоставление таможенным органам гарантий доставки груза или транзита товаров; подготовка документов и получение лицензий и других разрешений для ввоза или вывоза товаров» [41].

#### Информационно-справочные услуги:

- «оказание консалтинговых услуг по различным вопросам доставки груза;
- предоставление информации о продвижении груза может заключаться: в уведомлении о прибытии груза к исполнителю того или иного этапа доставки (на терминал, в порт и т.п.); уведомлении об отправке груза в адрес грузополучателя, сообщении о текущем местонахождении груза; ожидаемом времени прибытия, средней скорости доставки груза и т.п.;
- предоставление информации о состоянии рынка ТЭО, услугах, тарифах и режимах работы других экспедиторов;
- предоставление консультаций по юридическим, административным и другим вопросам, связанным с транспортно-экспедиционным обслуживанием;
- предоставление информации о наличии груза у грузовладельцев;
- выполнение рекламных услуг» [41].

#### Коммерческие услуги:

- «выполнение расчетов с перевозчиками от имени грузоотправителя или грузополучателя;
- ведение учета и отчетности для клиента;
- страхование груза;
- продажа клиенту тары или упаковки;

- выполнение функций коммерческого посредника между изготовителями и потребителями, например, выкуп продукции оптом с последующей реализацией ее потребителям;
- продажа груза, который невозможно было доставить;
- продажа предупредительных знаков и других вспомогательных средств, необходимых для организации перевозок;
- установка доставленного получателю оборудования;
- предоставление в аренду техники (транспортных средств, транспортного оборудования, погрузочно-разгрузочных механизмов (ПРМ) и т.д.)» [41].

## **2.2 Содержание договора транспортной экспедиции**

Сторонами договора транспортной экспедиции является экспедитор и клиент. Их определение представлено в Приказе Минтранса РФ от 11.02.2008 № 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов» [29].

Экспедитор – это лицо, выполняющее или организующее выполнение определенных договором транспортной экспедиции транспортно-экспедиционных услуг.

Клиентом по договору транспортной экспедиции может являться любое лицо, заключившее с экспедитором договор транспортной экспедиции и принявшее на себя обязательство оплатить выполнение транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором.

В качестве клиентов могут выступать как лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность, так и некоммерческие организации, а также физические лица, использующие услуги экспедитора для личных, семейных, домашних и иных нужд [34].

В качестве экспедитора могут выступать юридические лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность, а также индивидуальные предприниматели без образования юридического лица.

А.А. Маслова выделяет следующие виды экспедиторов:

- «по специализации - на юридические, страховые, терминальные (погрузочно-разгрузочные работы, хранение), стивидорные (погрузки и крепления груза в вагонах, судах или автомобилях, выгрузка, взвешивание), экспедиторские (сопровождение груза в процессе перевозки), тальманские (прием, передача или выдача груза по количеству мест и массе)» [22, с. 92];
- «по месту предоставления услуг - экспедиторы, которые предоставляют услуги в пунктах отправления, перевалки и назначения груза, а также экспедиторы, которые предоставляют услуги по доставке груза» [22, с. 92];
- «по виду деятельности - экспедиторы, для которых транспортно-экспедиционная деятельность является основной, а также экспедиторы, для которых транспортно-экспедиционная деятельность является вспомогательной (к ним относят и перевозчиков, которые выполняют обязанности экспедитора соответствии с заключенным договором транспортной экспедиции)» [22, с. 93];
- «по сфере деятельности - международные экспедиторы (осуществляют деятельность, связанную с транспортно-экспедиционным обслуживанием экспортно-импортных и транзитных перевозок), операторы смешанных перевозок (осуществляют деятельность в пунктах стыка различных видов транспорта и при перевозках в смешанных сообщениях), а также внутренние экспедиторы (осуществляют деятельность в пунктах погрузки и выгрузки, а также при перевозке груза одним видом транспорта в пределах одной страны) [22, с. 94].

В зависимости от вида экспедитора соответственно изменяется объем прав и обязанностей сторон по исследуемому договору.

Права и обязанности сторон по договору транспортной экспедиции определяются положениями действующего законодательства и заключенным между сторонами договором. Так, в соответствии с положениями ГК РФ и Закона РФ «О транспортно-экспедиторской деятельности» к основным правам и обязанностям сторон мы можем отнести следующие.

Основной обязанностью экспедитора, без которой заключение договора будет считаться недействительным, является обязанность по организации перевозки груза. К другим обязанностям экспедитора можно отнести исполнение всех перечисленных в предыдущем параграфе услуг.

Экспедитор имеет право: выбирать или изменять вид транспорта и маршрут перевозки; выбирать или изменять порядок перевозки груза, порядок исполнения транспортно-экспедиторских услуг, действуя в интересах клиента; отступать от указаний клиента; на вознаграждение за оказанные услуги; на возмещение дополнительных расходов; придерживать груз, находящийся в его владении, до момента уплаты экспедитору и возмещения расходов (если имеет место и будут подтверждены документально); не приступать к исполнению обязанностей до получения от клиента всех необходимых документов и другой информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором; привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц.

К общим, не зависящим от предмета конкретного договора транспортной экспедиции, обязанностям клиента относятся: обязанность по предоставлению экспедитору необходимой информации; обязанность по уплате вознаграждения экспедитору.

Клиент имеет право: «определить маршрут следования груза и вид транспорта; требовать от экспедитора предоставления информации о ходе перевозки груза; давать указания экспедитору, не противоречащие договору и документам, предоставленным экспедитору; изменять маршрут доставки

груза и конечного грузополучателя, заблаговременно уведомив об этом экспедитора, с возмещением расходов на изменение маршрута в соответствии с условиями заключенного договора» [34].

Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены и другие права как экспедитора, так и клиента. Как мы видим, и экспедитор, и клиент вправе выбирать маршрут следования груза и вид транспорта, которым этот груз будет доставлен, поэтому возникает вопрос - а кто обязан это сделать? Отвечая на него, А.В. Соловых отмечает, что поскольку договор транспортной экспедиции относится к договорам перевозки, то обязанность выбирать маршрут и вид транспорта лежит на плечах экспедитора, а клиент только имеет право выбирать другой маршрут и другой вид транспорта [43]. Мы согласны с мнением ученого. Ведь несмотря на то, что сегодня законодатель признает полную самостоятельность договора транспортной экспедиции, но все же основной целью договора является перевозка и / или организация перевозки груза клиента. Более того, этот договор направлен на то, чтобы лишить клиента большинства проблем, связанных с перевозкой груза. Итак, действительно, если клиент не воспользуется предоставленным ему законодателем правом избирать маршрут и вид транспорта, то это обязан сделать экспедитор. И для того, чтобы избежать противоречий, которые могут возникнуть, мы предлагаем п. 1 ст. 801 ГК РФ дополнить следующим положением: «Договором транспортной экспедиции может быть установлена обязанность экспедитора заключить от своего имени или от имени клиента договор перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также иные обязательства, связанные с перевозкой».

Закон регулирует ответственность сторон договора транспортной экспедиции за неисполнение обязательств путем определения общегражданских оснований и размера ответственности за нарушение условий договора, а также устанавливает особенности ответственности сторон за некоторые конкретные нарушения.



Так, в частности, условия привлечения к ответственности экспедитора по договору транспортной экспедиции предусмотрены ст. 803 Гражданского кодекса РФ, согласно с которой за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами главы 25 Гражданского кодекса. Если же нарушение экспедитором своих обязательств по договору транспортной экспедиции явилось следствием ненадлежащего исполнения перевозчиком договора перевозки, то ответственность экспедитора перед клиентом определяется на основании правил, по которым перевозчик отвечает перед экспедитором, заключившим с ним договор перевозки от своего имени. Для применения изложенной нормы экспедитор должен доказать ненадлежащее исполнение перевозчиком своих обязательств по договору перевозки и причинную связь между этим нарушением и неисполнением экспедитором своих обязательств по договору транспортной экспедиции. Правила ответственности перевозчиков определяются на основании норм ГК РФ, транспортных уставов и кодексов. Закон ограничивает ответственность экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств при оказании услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, за исключением ответственности нарушения срока исполнения обязательств, если клиентом является гражданин-потребитель. Экспедитор должен доказать, что указанные последствия явились результатом действия непреодолимой силы, случая или что его неосторожность была легкой, а не грубой. Если указанные обстоятельства экспедитором не будут доказаны, его ответственность не может быть ограничена. Порядок привлечения к ответственности экспедитора регламентируется и Федеральным законом от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности». Экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются главой 3 настоящего Закона. Согласно пункту 1 статьи 6 Закона экспедитор несет

ответственность по основаниям и в размере, которые определяются главой 3 настоящего Закона. Так, основания и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза определены статьей 7 указанного закона и варьируются в зависимости оттого, была ли объявлена клиентом ценность груза или нет.

Закон предусматривает возмещение реального ущерба возвращением экспедитором клиенту полученного вознаграждения пропорционально стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза. При наличии вины экспедитора возмещается также упущенная выгода в полном объеме.

Стоит рассмотреть ключевые изменения и разъяснения формирующейся практики, касающиеся распределения ответственности экспедитора и перевозчика, связанные с выходом Постановления Пленума ВС № 26 от 26 июня 2018 года «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» (далее - Постановление):

- «клиент-грузоотправитель вправе требовать возмещения реального ущерба грузу не только от перевозчика, но и от экспедитора, если последний обязался обеспечить сохранность груза. В этом случае применяются правила о солидарных обязательствах (п. 28 Постановления). Суды, в связи с этим пунктом уже отмечали, что наличие права грузоотправителя требовать возмещения ущерба, причиненного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, с перевозчика само по себе не является основанием для отказа в удовлетворении требования грузоотправителя к экспедитору, если последний также несет ответственность за сохранность груза» [26];
- экспедитор несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на основании пункта 2 статьи 6 и статьи 7 Закона о транспортной экспедиции, если он: фактически осуществлял перевозку своими собственными транспортными средствами либо

выписал свой транспортный документ, например экспедиторскую расписку, или иным образом выразил намерение гарантировать сохранную доставку груза, в том числе принял на себя ручательство за исполнение договора перевозки (далее - договорный перевозчик). При этом на экспедитора не может быть возложена ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза перевозчиком, если в силу договора экспедитор обязан выполнять только такие отдельные функции грузоотправителя, как, например, осуществление расчетов с перевозчиком либо подготовка документов, необходимых для перевозки.

- лицом, отвечающим перед фактическим перевозчиком за оплату перевозки, является лицо, заключившее договор перевозки. Если договор перевозки заключен экспедитором от своего имени, перевозчик не вправе требовать провозную плату с клиента экспедитора (пункт 3 статьи 308 ГК РФ). В частности, фактический перевозчик не может предъявить требование об оплате перевозки клиенту экспедитора в том числе и в случаях, когда этот перевозчик был привлечен экспедитором к исполнению своего обязательства перед клиентом и клиент, не состоящий в договорных отношениях с фактическим перевозчиком, подписал транспортную накладную в графе 1 «грузоотправитель» по указанию экспедитора.

Условия договора транспортной экспедиции об ограничении ответственности экспедитора по сравнению с тем, как его ответственность определена в законе, являются ничтожными. К примеру, в деле по иску ООО «2К Импорт» к ООО «Остров логистик» о взыскании 6 883 784 руб. стоимости недоставленного груза (реального ущерба), 3 441 891 руб. 69 коп. упущенной выгоды, суд доводы ООО «Остров Логистик» об освобождении исполнителя от ответственности на основании пункта 5.13 Договора отклонил, как противоречащие содержанию данного договорного условия и положениям Закона № 87-ФЗ [33].

Клиент несет ответственность перед экспедитором за три нарушения договорных обязательств:

- за убытки, причиненные неисполнением обязанностей по представлению экспедитору информации;
- за необоснованный отказ от оплаты расходов, понесенных экспедитором в целях выполнения договора;
- за несвоевременную уплату вознаграждения и понесенных экспедитором расходов.

Закон допускает односторонний отказ от исполнения договора транспортной экспедиции любой из сторон, не устанавливая каких-либо оснований для этого. В этом случае договор считается расторгнутым. Отказавшаяся от исполнения сторона возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф в размере десяти процентов суммы понесенных ею затрат (ст. 806 ГК РФ). Таким образом, основанием гражданско-правовой ответственности по договору транспортной экспедиции является нарушение договорного обязательства, то есть по указанному договору. К условиям наступления правовых последствий в связи с неисполнением лицом своих обязанностей нарушение договора транспортной экспедиции входят: вред, противоправность (неисполнение добровольно или ненадлежащее исполнение обязанности), причинная связь между противоправностью и причиненным вредом, вина лица, нарушившего обязательства.

Ответственность экспедитора и клиента не отличается от других гражданско-правовых обязательств. И экспедитор, и клиент за нарушение условий договора несут общую ответственность согласно ГК РФ. Экспедитор имеет право воспользоваться таким средством обеспечения обязательства, как удержание груза, в случае непогашения долга клиента, реализовать груз через публичные торги, а если суммы реализации груза недостаточно для погашения долга, взыскать с клиента в судебном порядке остаток убытков, так же с учетом процентов годовых, неустойки или пени, инфляционных расходов.

## Заключение

В исследовании дана общетеоретическая характеристика договора транспортной экспедиции. Изучен генезис возникновения договора транспортной экспедиции. Дано понятие и изучена юридическая природа договора транспортной экспедиции.

Подытоживая все вышеизложенное, можно сделать вывод о том, что оказание услуги по перевозке грузов не является предметом договора транспортной экспедиции ни при каких условиях. Договор перевозки является узконаправленным по сравнению с договором транспортной экспедиции. Договор транспортной экспедиции является вспомогательным по отношению к перевозке и не может быть заключен в отсутствие договора перевозки уже заключенного или подлежащего заключению. Заключение сторонами смешанного договора, сочетающего в себе элементы договора перевозки грузов и транспортной экспедиции, не влечет за собой их смешения или объединения.

Таким образом, можно предложить следующее определение: договор транспортной экспедиции - это договор, по которому экспедитор, перевозчик (эксплуатант) обязуется совершить в пользу другого лица (грузоотправителя, грузополучателя) определенные юридические и (или) фактические действия по предоставлению транспортных услуг по перевозке и (или) связанные с перевозкой, а другое лицо - оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон.

Далее в исследовании перечислены элементы договора транспортной экспедиции. Итак, по нашему мнению, к предмету договора транспортной экспедиции будут принадлежать услуги экспедитора, разделены законодателем на два блока:

- услуги, связанные с перевозкой груза;
- услуги по организации перевозки груза.

Но и в первом, и во втором случае эти услуги будут иметь комплексный характер. И выделить какие-то действия, которые экспедитор должен совершить для достижения цели договора (перевозка или организация перевозки и обеспечения перевозки груза, защиту прав и интересов клиента) в качестве основных или дополнительных здесь невозможно.

Сторонами договора транспортной экспедиции является экспедитор и клиент. Экспедитор – это лицо, выполняющее или организующее выполнение определенных договором транспортной экспедиции транспортно-экспедиционных услуг. Клиентом по договору транспортной экспедиции может являться любое лицо, заключившее с экспедитором договор транспортной экспедиции и принявшее на себя обязательство оплатить выполнение транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором.

В зависимости от вида экспедитора соответственно изменяется объем прав и обязанностей сторон по исследуемому договору. Ответственность экспедитора и клиента не отличается от других гражданско-правовых обязательств. И экспедитор, и клиент за нарушение условий договора несут общую ответственность согласно ГК РФ.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Абрамов В.Ю. Полный курс гражданского права России: учебное пособие. М.: Статут, 2019. 686 с.
2. Алексеев С.С. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации: учебно-практический. М.: Проспект, 2022. 559 с.
3. Андреев В.К. Транспортно-экспедиционное обслуживание. Правовые вопросы. М.: Юрайт, 2019. 72 с.
4. Андреева Н.А. Правовое регулирование договора транспортной экспедиции: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. М., 2018. 171 с.
5. Афонин А.М. Транспортная логистика. Организация перевозки грузов. М.: Форум, 2018. 368 с.
6. Аюшеева И.З. Гражданское право. Общие положения об обязательствах: учебное пособие. М.: Проспект, 2019. 160 с.
7. Бакулина Л.Т. Теоретические основы договорного правового регулирования. М.: Статут, 2020. 205 с.
8. Бобров С.С. Особенности договора транспортной экспедиции // NovaUm.Ru. 2018. № 13. С. 212-213.
9. Бондарев В.С. Возникновение и развитие экспедиторского дела на железных дорогах. СПб.: Информационный центр «Выбор», 2021. 184 с.
10. Брагинский М.И. Договорное право: договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2020. 910 с.
11. Витрянский В.В. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2018. 320 с.
12. Головачева Е.Д. Виды договоров транспортной экспедиции // Современные научные исследования. 2019. №1. С. 98-103.
13. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 22 декабря 1995 года (ред. от 25.02.2022). [Электронный ресурс]. URL:

[http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_5142/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/) (дата обращения: 28.02.20212).

14. Гражданский кодекс РСФСР от 1 февраля 1949 года (утратил силу). [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/9005090> (дата обращения: 20.02.2022).

15. Гражданское право: учебник. М.: Проспект, 2021. 541 с.

16. Данилина И.В. Тенденции развития транспортно-экспедиционных отношений: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. М., 2019. 210 с.

17. Динека А.В. Особенности гражданско-правового регулирования транспортной экспедиции: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. М., 2019. 220 с.

18. Домке Э.Р. Транспортно-логистическое обслуживание грузовладельцев: учебное пособие. Пенза: Изд-во ПГУАС, 2018. 195 с.

19. Домрачева Д.П. Отличия агентского договора от смежных правовых конструкций // Аллея науки. 2020. № 12. С. 127-132.

20. Коленков А.А. Обязательства в сфере услуг // Договор и обязательство по гражданскому законодательству РФ. 2018. №2. С. 86-90.

21. Луценко Д.В. Договор транспортной экспедиции: понятие, значение, правовое регулирование // Актуальные вопросы права, экономики, управления. 2020. №1. С. 249-252.

22. Маслова А.А. Актуальные вопросы статуса сторон договора транспортной экспедиции // Прорывные научные исследования. 2020. №2. С. 92-95.

23. Мельник С.В. Коммерческое (торговое) представительство в современной России: монография. Уфа: Уфимский ЮИ МВД России, 2018. 143 с.

24. Морозов С.Ю. О предмете и субъектном составе договора транспортной экспедиции // Гражданское право. 2019. № 6. С. 3-7.

25. Морозова Н.В. Договор транспортной экспедиции: проблемы квалификации и правового регулирования: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. М., 2020. 179 с.



26. О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции [Электронный ресурс]: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 года № 26. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_301030/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_301030/) (дата обращения: 21.03.2022).

27. О транспортно-экспедиционной деятельности [Электронный ресурс]: Федеральный закон № 87-ФЗ от 30.06.2003 (ред. от 18.03.2020). URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_43006/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/) (дата обращения: 19.03.2022).

28. Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 № 554. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_62667/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_62667/) (дата обращения: 14.03.2022).

29. Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов [Электронный ресурс]: Приказ Министерства транспорта Российской Федерации РФ от 11.02.2008 № 23. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_75257/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_75257/) (дата обращения: 17.03.2022).

30. Овдиенко Е.Б. Гражданское право. Общие положения об обязательствах и договорах. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2019. 191 с.

31. Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик от 08.12.1961 года (ред. от 12.06.1990) (утратил силу): [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901868109> (дата обращения: 14.03.2022).

32. Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик от 31.05.1991 (ред. от 26.11.2001) (утратил силу): [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_972/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_972/) (дата обращения: 15.03.2022).

33. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 29 января 2019 года по делу № А40-38065/2018 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/41649324/> (дата обращения: 14.03.2022).

34. Пышмынцева В.С., Проблема понимания договора транспортной экспедиции // Гуманитарные и естественно-научные исследования. 2021. №1. С. 157-160.

35. Радченко А.В. Правовые особенности договора транспортной экспедиции в системе транспортных договоров // Университетская наука. 2020. № 9. С. 233-235.

36. Ребриков А.В. Договор транспортной экспедиции: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Волгоград, 2016. 210 с.

37. Решение Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 9 июня 2020 года по делу № А56-9338/2020: [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/Qj9VBfrXnnV1/> (дата обращения: 14.03.2022).

38. Решение Арбитражного суда Ставропольского края от 27 октября 2020 года по делу № А63-5238/2020: [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/AItp9wqZCHQ/> (дата обращения: 14.03.2022).

39. Решение Арбитражного суда Челябинской области от 20 августа 2020 года по делу № А76-5401/2020: [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/fyzTiFrJGDLE/> (дата обращения: 14.03.2022).

40. Решение Арбитражного суда Ставропольского края от 27 июля 2020 года по делу № А63-24053/2018: [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/5BV6Uendoa5d/> (дата обращения: 14.03.2022).

41. Российская ассоциация экспедиторских и логистических организаций: [Электронный ресурс]. URL: [http://www.far-aerf.ru/about/tseli\\_i\\_zadachi.htm](http://www.far-aerf.ru/about/tseli_i_zadachi.htm) (дата обращения: 18.03.2022).

42. Ситдикова Л.Б. Возмездные услуги в гражданском праве России. М.: Саратовский источник, 2019. 298 с.

43. Соловых А.В. Договор транспортной экспедиции: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. М., 2019. 179 с.

44. Устав автомобильного транспорта РСФСР [Электронный ресурс]: Постановление Совмина РСФСР № 12 от 08.01.1969 года (утратил силу). URL: <https://docs.cntd.ru/document/9005216> (дата обращения: 15.03.2022).