

УДК 340.612.476.

## **ДОГОВОР ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ В ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ**

**Лукашук Татьяна Васильевна,**

Оперативная таможня, старший оперуполномоченный по особо важным  
делам ОПО № 2 (г. Минск, Беларусь)

*Рассматриваются вопросы квалификации договорных отношений с участием экспедитора в сфере перевозок грузов. Раскрывается понятие «нахождение груза в ведении экспедитора». На основании исследования научных и нормативных правовых источников, анализа практики экономических судов по рассмотрению споров, вытекающих из неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке грузов с участием экспедитора, вносятся предложения, направленные на совершенствование правоприменительной практики в рассматриваемой области.*

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы расширения внешнеторгового оборота, реализация мощного транзитного потенциала Беларуси требуют новых подходов к развитию транспорта, новых высокоэффективных технологий оказания транспортных услуг на территории Республики Беларусь. Процесс транспортно-экспедиционного обслуживания основан в настоящее время на создании и использовании логистических транспортно-распределительных сетей, которые создаются между производителями продукции, экспедиторами и торгующими организациями и составляют основу рациональной системы товародвижения.

Понимая важность транспортно-экспедиционной деятельности для экономики, наше государство, как и некоторые соседние, постоянно совершенствует ее правовое регулирование. Несмотря на происходящие изменения, некоторые противоречия и пробелы в использовании договора транспортной экспедиции в логистической деятельности все-таки сохраняются. Нами были предприняты попытки выявить данные проблемы и предложить пути их решения.

Во-первых, требует решения вопрос о возможности заключения договора транспортной экспедиции между двумя экспедиторами. Пункт 1 ст. 755 ГК Республики Беларусь устанавливает, что 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 грузов. Таким образом, ГК сужает субъектный состав лиц, которые могут являться клиентами экспедитора. Данная проблема может быть решена только внесением соответствующих изменений в ст. 755 ГК Республики Беларусь.

Во-вторых, необходимо законодательно закрепить определение понятия «нахождение груза в ведении экспедитора». Экспедитор несет ответственность за причиненный ущерб в связи с утратой или повреждением груза, а также за задержку в доставке груза, если обстоятельства, вызвавшие эту утрату, повреждение или задержку, имели место во время нахождения груза в его ведении и если экспедитором не будет доказано, что он принял все необходимые меры для избежания таких обстоятельств и их последствий. Мы считаем, что необходимо использовать при составлении договора транспортной экспедиции следующую формулировку: «Груз считается находящимся в ведении Экспедитора с момента, когда в накладной «CMR» сделана отметка о принятии груза Экспедитором или привлеченным им перевозчиком». Доказательством принятия груза в ведение Экспедитора является товарно-транспортная накладная (накладная «CMR») с отметкой Экспедитора или его представителя [1, с. 148].

В-третьих, практически не изучен вопрос о разграничении договора транспортной экспедиции с непоименованными транспортными договорами. Данный вопрос нуждается в изучении, как на практическом, так и на теоретическом уровне. Перечень услуг, связанных с перевозкой груза, довольно неопределенный. В связи с этим обосновывается вывод о необходимости определить, какие услуги составляют конструктивную часть договора транспортной экспедиции, без наличия которых он теряет свою правовую природу, а также какие услуги, например, погрузка и выгрузка груза, являются лишь логическим завершением хозяйственной деятельности экспедитора и включаются в договор транспортной экспедиции как случайные условия. Это позволит окончательно выделить договор транспортной экспедиции из обширной группы возмездно оказываемых услуг, особенно из группы непоименованных транспортных договоров.

В-четвертых, необходимо также обратить внимание на срок исковой давности, по требованиям, вытекающим из договора транспортной экспедиции, который составляет десять месяцев. До вступления в силу Закона применительно к отношениям, вытекающим из договора транспортной экспедиции, действовал общий срок исковой давности – три года. Если договор транспортной экспедиции содержит в себе иностранный элемент (например, одна из сторон – иностранный субъект), к договору может применяться иностранное право и срок исковой давности может быть, соответственно, иным. Для сравнения отметим, что, например, российским законодательством для требований, вытекающих из договора транспортной экспедиции, установлен срок исковой давности в один год. Причем указанный срок исчисляется со дня возникновения права на предъявление иска. В соответствии с вышесказанным, мы считаем, что срок исковой давности в соответствии со ст. 32 Женевской конвенции о договоре международной перевозки грузов 1956 г. (Конвенция КДПГ) составляет один год, однако в случае злоумышленного поступка или вины, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку, предельный срок давности устанавливается в три года. Если исходить из того, что договор транспортной экспедиции связан с перевозкой груза, то и сроки исчисления исковой давности должны быть увязаны со сроками исковой давности по договорам перевозки грузов. Статьей 751 ГК Республики Беларусь предусмотрено, что сроки исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливаются в один год с момента, определяемого законодательством. А поскольку договор транспортной экспедиции имеет много общего с договором перевозки, то в связи с этим хотелось бы высказать предложение о внесении изменений в ст. 31 Закона и продлить срок исковой давности до одного года. А также дополнить ст. 755 ГК Республики Беларусь сходным положением.

В-пятых, в законодательстве не приводится различие между экспедиционными и экспедиторскими услугами: 1) экспедиционные – сопровождение груза; 2) экспедиторские – более широкое понятие и включает в себя помимо экспедиционных, множество иных связанных с перевозкой услуг.

Отсутствие легальных оснований различения о трудности толкования закона при неразличении терминов «экспедиторские» и «экспедиционные» допускает в настоящее время использовать их как тождественные. Хотелось бы высказать предложение о внесении изменений в ст. 1 Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» и, обратившись к мировой практике, разграничить данные термины.

Приведенные выше факты еще раз подтверждают необходимость дальнейшего совершенствования национального законодательства о транспортной экспедиции, сближению его с аналогичным законодательством соседних государств.

### **Список источников**

1. Лукашук, Т. В. Отдельные аспекты совершенствования договора транспортной экспедиции / Т. В. Лукашук // Тезисы докладов межвузовской научной конференции студентов и аспирантов: 20 апр. 2011 г.; под ред. Т. Д. Автухович. – Минск : ГИУСТ БГУ, 2011.