

На правах рукописи

Сапега Вячеслав Александрович

**ДОГОВОРНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-
ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени

кандидата юридических наук

Ульяновск — 2023

Диссертация выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Ульяновский государственный университет» на кафедре гражданского и предпринимательского права.

Научный руководитель **Морозов Сергей Юрьевич**,
Заслуженный юрист Российской Федерации,
доктор юридических наук, профессор

Официальные оппоненты **Бутакова Надежда Александровна**
доктор юридических наук,
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский
государственный морской технический
университет», кафедра государственного и
международного права, заведующий кафедрой

Иванова Татьяна Николаевна
кандидат юридических наук, доцент,
ФГБОУ ВО «Российская академия народного
хозяйства и государственной службы при
Президенте Российской Федерации», кафедра
гражданского права и процесса юридического
факультета им. М.М. Сперанского, доцент
кафедры

Ведущая организация **ФГБОУ ВО «Уральский государственный
юридический университет имени В.Ф.
Яковлева»**

Защита состоится 30 июня 2023 года в 14.00 часов на заседании объединенного диссертационного совета 99.2.090.02, созданного на базе федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Пермский государственный национальный исследовательский университет», федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Ульяновский государственный университет» по адресу: 432970, г. Ульяновск, ул. Гончарова, д. 40/9, ауд. 301.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в библиотеке Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Ульяновский государственный университет» и на сайте <https://ulsu.ru>, с авторефератом – на сайте Высшей аттестационной комиссии при Минобрнауки России <https://vak.minobrnauki.gov.ru>

Отзывы на автореферат просим высылать по адресу: 432017, г. Ульяновск, ул. Л. Толстого, д. 42, ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет», отдел подготовки кадров высшей квалификации.

Автореферат разослан «___» _____ 2023 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Максимов Олег Александрович

Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования проявляется одновременно, как минимум, в четырех аспектах.

Социально-экономический аспект. Сегодня транспортно-экспедиционные организации России сталкиваются с множеством проблем правового регулирования, обусловленных ограничениями, связанными с пандемией коронавируса COVID-19, с санкционной политикой недружественных государств в условиях специальной военной операции, и ростом товарооборота с дружественными странами.

Качество транспортно-экспедиционных услуг неразрывно связано с качеством транспортного обслуживания, возрастанием роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии страны, возможностью занятия передовых позиций России в мировой экономике, технологическим развитием национальной транспортной системы, эффективностью распределения мировых ресурсов посредством глобальных логистических систем.

В транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года отмечается, что растущий спрос на грузовые перевозки сдерживается неразвитостью транспортно-логистической системы страны. На низком уровне остается транспортно-экспедиционное обслуживание населения и экономики, в связи с чем требуется создание сети транспортно-логистических центров для оказания транспортно-экспедиторских услуг, а также расширение сферы услуг по комплексному транспортно-логистическому обслуживанию¹.

¹ См.: Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 13.12.2021. №50 (часть IV). Ст. 8613.

Транспортно-экспедиционное обслуживание не только юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, но и населения является неотъемлемой частью современной российской действительности. Интеграция транспортно-экспедиционных услуг с услугами почты уже воспринимается как данность. Доставка посылок транспортно-экспедиционными организациями теперь является обыденным делом. Услуги, связанные с доставкой parcelных грузов (посылок), обеспечиваются такими всемирно известными транспортными экспедиторами, как American eBox, MyGermany, PostScan Mail, Wildberris, Ozon, СберМегаМаркет, и такими перевозчиками, как CDEK, DHL, Global Post, Postnl и др. Развитие данного сегмента рынка транспортно-экспедиционных услуг имеет важное социальное значение.

Доктринальный аспект. Трансформация общественных отношений в сфере транспорта, появление на рынке транспортных услуг новых субъектов ставит вопрос о необходимости существенного уточнения научных взглядов на договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности.

Уже стало хрестоматийным утверждение о том, что услуги транспортной экспедиции связаны с перевозкой груза. Однако, настало время научного обоснования возможности либо невозможности связи транспортно-экспедиционных услуг с такими видами перевозки, как перевозка порожних вагонов, перевозка грузобагажа, перевозка почты, перевозка пассажиров. Каждый из перечисленных видов перевозки имеет свои особенности, которые на современном этапе развития транспортной отрасли проявляются особенно рельефно. Требуют научного осмысления правовые схемы взаимодействия экспедитора с различного рода транспортными операторами. Нуждаются в развитии взгляды ученых на роль экспедитора, выступающего в качестве оператора смешанной перевозки грузов, и организующего доставку по схеме «от двери до двери».

Необходим и новый взгляд на то, кто может выступать в качестве клиента транспортного экспедитора помимо грузоотправителя и грузополучателя.

Тщательного научного правового анализа и обоснования требует новая парадигма развития рынка транспортно-экспедиционных услуг, в котором экспедитору отводится роль центра, осуществляющего комплексное транспортно-логистическое обслуживание. При этом, к функциям транспортного экспедитора по организации перевозок прибавляются функция интеграции процесса передвижения в рамках единой транспортной системы и функция управления транспортно-логистическим процессом. В этой связи необходимо выявить правовую природу гражданско-правовых отношений управления, соотнести их с гражданско-правовыми организационными отношениями. Необходимо исследовать сущность управляющего воздействия в отношениях управления и выявить роль односторонне-обязывающих сделок в осуществлении такого воздействия.

Наконец, следует провести критический анализ возможности отнесения отправки посылок к услугам связи, в частности почтовой, и разработать научные основы правового регулирования транспортно-экспедиционных услуг в области почтовых отправлений. Данная задача может быть решена при четком разграничении транспортно-экспедиционных услуг и услуг связи.

Правотворческий аспект. Нормы о договоре транспортной экспедиции нуждаются в совершенствовании. Требуются качественные изменения не только главы 41 Гражданского кодекса Российской Федерации, но и положения Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Федеральный закон «О почтовой деятельности» нуждается не только в серьезной структурной переработке, но и в переименовании, поскольку не в полной мере отражает суть регулируемых им отношений.

Правоприменительный аспект. Пробелы и противоречия в транспортном законодательстве и в законодательстве о почтовой связи создают массу проблем и затруднений при разрешении судами конкретных

дел по спорам, вытекающим из транспортно-экспедиционных договоров. Это проявляется в одних случаях в нарушении единообразия судебной практики, а в других – в неверной правовой квалификации рассматриваемых обязательственных правоотношений. Проблемы практического характера также возникают у транспортно-экспедиционных организаций, которые оказывают услуги по доставке посылок и интегрируют в своей деятельности услуги почты и услуги, связанные с перевозкой груза. Однако больше всего на практике страдают клиенты таких транспортных экспедиторов, перед которыми возникает дилемма о выборе правового института, устанавливающего правила об ответственности экспедиторов за утрату либо несвоевременную доставку посылок.

Своевременность данного диссертационного исследования обусловлена тем, что оно призвано решить ряд обозначенных выше проблем в рамках заявленной темы.

Степень научной разработанности темы. Правовое регулирование транспортно-экспедиционной деятельности находится в центре внимания цивилистов на протяжении многих десятилетий. Наиболее известными учеными, имеющими труды в данной области научных исследований, являются В.К. Андреев, В.В. Витрянский, Г.П. Савичев, М.А. Тарасов, М.Е. Ходунов, Х.И. Шварц, А.И. Хаснутдинов, Б.Б. Черепяхин и др.

Проблемам договора транспортной экспедиции было посвящено ряд диссертаций. За 10 лет с 1999 по 2009 годы лет защищены 7 кандидатских диссертаций по данной теме: Хмелев С.П. Договор транспортной экспедиции (Саратов, 1999), Морозов С.Ю. Договор транспортной экспедиции (Ульяновск, 2003), Ребриков А.В. Договор транспортной экспедиции (Краснодар, 2006), Анреева Н.А. Правовое регулирование договора транспортной экспедиции (Москва, 2008), Кулешов В.Т. Договор транспортной экспедиции, проблемы правового регулирования (Москва, 2009), Соловых А.В. Договор транспортной экспедиции (Москва, 2009), Данилина И.Е. Тенденции развития транспортно-экспедиционных

отношений (Москва, 2009). Однако в последние 15 лет интерес к договору транспортной экспедиции, по крайней мере на диссертационном уровне, угас.

Ни в одной из перечисленных диссертаций подробно не исследовалась проблема оказания транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой грузобагажа, порожних вагонов, почтовых отправок. Таким образом, в заявленном аспекте и объеме исследований по данной теме не проводилось.

Объектом диссертационного исследования являются общественные отношения, регулируемые договором транспортной экспедиции.

Предмет диссертационного исследования составляют труды ученых в сфере гражданского и транспортного права, материалы судебной практики, отечественные и зарубежные источники правового регулирования транспортно-экспедиционных отношений с участием экспедиторов, владельцев транспортных инфраструктур, операторов железнодорожного подвижного состава, отправителей грузобагажа, отправителей и получателей порожних вагонов.

Цель и задачи исследования. Целью диссертации является формирование комплексного научного представления о договорном регулировании транспортно-экспедиционной деятельности.

Для достижения названной цели необходимо решить следующие **основные задачи:**

- выявить и описать юридическую конструкцию договора транспортной экспедиции, соответствующую современному развитию общественных отношений на рынке транспортных услуг;
- определить юридическую направленность договора транспортной экспедиции;

- выявить роль односторонне-обязывающих сделок при оказании транспортно-экспедиционных услуг по управлению транспортным процессом;
- определить возможность отнесения услуг, связанных с перевозкой порожних вагонов, к числу транспортно-экспедиционных;
- в целях определения спектра транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой порожних вагонов, сформулировать авторское определение договора перевозки груза багажа;
- доказать возможность отнесения действий по выполнению или организации выполнения услуг, связанных с доставкой посылок, к числу транспортно-экспедиционных услуг в области почтовой деятельности;
- в целях отграничения транспортно-экспедиционных услуг и услуг связи сформулировать авторское определение почтовой связи.

Кроме того, следует решить ряд вспомогательных задач, закладывающих теоретическую основу для решения основных задач:

- выявить виды перевозок в зависимости от объекта перевозки и классифицировать по этому основанию договоры транспортной экспедиции;
- для определения правовой природы управляющего воздействия транспортного экспедитора в отношениях управления перевозкой, дать понятие и выявить специфические признаки организации и управления перевозками в гражданском праве;
- для раскрытия сущности управления перевозкой как вида транспортно-экспедиционной деятельности показать роль и место организационных отношений и отношений управления в предмете гражданско-правового регулирования;
- выявить специфику регулирования деятельности по оказанию экспедиторских услуг по управлению перевозкой в прямом смешанном сообщении;

- дать юридическое определение транспортно-экспедиционных услуг, связанных с доставкой посылок в сферах электронной коммерции и почтовых услуг;
- сделать предложения по совершенствованию действующего законодательства в сфере договорного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности.

Методологическая основа диссертационного исследования представлена такими методологическими подходами, как системный и структурно-функциональный подходы.

В работе использовались такие общенаучные методы как анализ, синтез, индукция, абстрагирование, диалектический метод.

Кроме того, в работе использовались методы правового моделирования, историко-правовой, формально-юридический и сравнительно-правовой. Метод правового моделирования применялся при исследовании и совершенствовании юридической конструкции договора транспортной экспедиции. Историко-правовой метод применялся на протяжении всего исследования, в котором использовались научные труды, характеризующие развитие гражданского и транспортного права, начиная с XVIII в. Формально-юридический метод применялся по ходу всей работы для выработки новых и уточнения имеющихся понятий, выявления признаков правовых явлений, толкования содержания нормативно-правовых предписаний, анализа действующего законодательства. Например, в первом параграфе первой главы на основе выявленных признаков сформулированы понятия «договор на оказание услуг по управлению», «транспортное средство» и «договор о передаче полномочий».

Сравнительно-правовой метод применялся при исследовании законодательства таких стран, как Германия и Нидерланды.

Теоретической основой диссертационной работы послужили труды Т.Е. Абовой, М.К. Александрова-Дольника, С.С. Алексева, М.А. Аллахвердова, Э.А. Алиева, А.А. Ананьевой, В.К. Андреева,

С.В. Андреева, Г.Б. Астановского, Т.П. Ахрема, М.А. Бажиной, Н.А. Барина, В.А. Белова, М.И. Брагинского, С.Н. Братуся, Г.Е. Брухиса, Н.А. Бутаковой, А.Г. Быкова, Е.В. Вавилина, В.А. Вайпана, Н.В. Васевой, В.В. Витрянского, А.Э. Вормса, А.В. Габова, Б.М. Гонгалло, В.М. Горшенева, В.Н. Гречухи, О.В. Гутникова, Г.Н. Давыдовой, Е.М. Данилина, И.Е. Данилиной, Л.Я. Даниловой, В.А. Дозорцева, В.А. Егиазарова, Н.Д. Егорова, М.А. Егоровой, Г.Г. Иванова, С.Г. Ивановой, Т.Н. Ивановой, Т.И. Илларионовой, О.С. Иоффе, К.А. Кирсанова, Н.В. Козловой, О.А. Красавчикова, О.А. Кузнецовой, В.В. Кулакова, В.Е. Лукьяненко, Ф.М. Лучанского, В.Б. Ляндреса, А.М. Мартемьяновой, Д.А. Медведева, Ю.А. Метелевой, Г.А. Микрюковой, Н.В. Морозовой, С.Ю. Морозова, Т.С. Нагорной, М.В. Немытиной, Д. Нурмамедовой, Д.И. Половинчика, С.В. Проценко, Б.И. Пугинского, В.В. Ровного, Ю.В. Романца, Н.Г. Рыженковой, Г.П. Савичева, Р.Н. Салиевой, В.А. Сапуна, Г.А. Свердлык, Л.Б. Ситдиковой, Д.И. Степанова, Д.П. Стригуновой, Е.А. Суханова, М.А. Тарасова, Н.Н. Тарасова, Н.Н. Тютриной, Д.С. Федотовой, С.Ю. Филипповой, Е.М. Хазиевой, Р.О. Халфиной, Ю.С. Харитоновой, А.И. Хаснутдинова, С.П. Хмелева, М.Е. Ходунова, В.В. Чевычелова, Л.А. Чеговадзе, М.Ю. Челышева, Б.Б. Черепихина, А.Ф. Черданцева, Г.Н. Чуб, Х.И. Шварца, Г.Ф. Шершеневича, Л.С. Явича, В.Ф. Яковлева, В.Ф. Яковлевой.

Также потребовалось обращение к трудам таких иностранных авторов, как J. Basedow, B. Bydlinski, K.F. Naak, I. Koller, V. Looks, R. Zwister.

Нормативную основу исследования составили международные конвенции в сфере транспортного права, Гражданский кодекс РФ, транспортные уставы и кодексы, Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» а также иные федеральные законы и подзаконные нормативно-правовые акты, регулирующие общественные отношения, заявленные в предмете исследования. В работе использовано 18 действующих нормативно-правовых актов, 2 утративших силу, а также и нормативно-правовые акты Германии и Нидерландов.

Эмпирическую базу исследования составили постановления Пленума Верховного суда РФ, иные судебные акты Верховного Суда, Высшего Арбитражного суда, федеральных арбитражных судов, арбитражного суда г. Москвы, Самарского областного суда.

Научная новизна работы состоит в том, что впервые на монографическом уровне сформировано комплексное научное представление о современном договорном регулировании транспортно-экспедиционной деятельности, учитывающее возможность расширения спектра транспортно-экспедиционных услуг в условиях трансформации рынка транспортных услуг, и предусматривающее новые механизмы правового взаимодействия участников транспортно-экспедиционных отношений.

Положения, выносимые на защиту:

1. Доказана необходимость совершенствования юридической конструкции договора транспортной экспедиции, которая должна выглядеть следующим образом:

«По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента, выполнить или организовать выполнение услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей, связанных с перевозкой».

Юридическая конструкция договора транспортной экспедиции может быть дополнена следующим модельным правилом: «Услуги экспедитора могут быть связаны с предъявлением груза к перевозке, перевозкой груза, грузобагажа, порожнего вагона и перевозкой пассажира».

2. Выявлено, что при определении направленности договора транспортной экспедиции не учитывается одна из главных ее особенностей – освобождение клиента от непрофильных забот, связанных с перевозкой. В результате круг транспортно-экспедиционных услуг может быть неоправданно расширен. Так, потребителем такой услуги, связанной с перевозкой, как предоставление транспортной инфраструктуры в пользование, является перевозчик, который не может быть клиентом по

договору транспортной экспедиции. В качестве транспортно-экспедиционной не может быть рассмотрена и услуга по предоставлению железнодорожного подвижного состава в пользование, поскольку подача транспортных средств под погрузку не относится к обязанностям грузоотправителя, а значит, он не может быть от нее освобожден посредством услуг, оказываемых экспедитором.

Доказано, что договор транспортной экспедиции имеет направленность на: выполнение или организацию выполнения экспедитором услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей по договору перевозки груза (грузобагажа, порожнего вагона или пассажира) либо заключающихся в предоставлении дополнительных прав по таким договорам.

3. Выявлена роль односторонне-обязывающих сделок при оказании транспортно-экспедиционных услуг по управлению транспортным процессом. Именно посредством таких сделок оказывается управляющее воздействие экспедитора на поведение заказчика.

4. Услуги, связанные с перевозкой порожних вагонов, необходимо отнести к числу транспортно-экспедиционных с учетом их специфики, обусловленной следующими обстоятельствами:

- порожний вагон, используемый в процессе перевозки грузов, следует признать транспортным средством, а не «грузом на колесах»;
- договор перевозки порожнего вагона является самостоятельным гражданско-правовым договором, регулирующим отношения перевозки, но отличным от договора перевозки грузов. Отличия проявляются в предмете договора, объекте перевозки, субъектном составе, порядке оформления и содержании.

5. В целях определения спектра транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой порожних вагонов, сформулировано следующее авторское определение договора перевозки грузобагажа:

По договору перевозки грузобагажа перевозчик на основании принятого заявления отправителя обязуется доставить в вагонах, следующих

в составе пассажирского поезда, вверенный ему грузобагаж, предназначенный для целей, не связанных с предпринимательской деятельностью, и выдать его уполномоченному лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку установленную цену.

6. Транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности должны включать действия по выполнению или организации выполнения услуг, связанных с доставкой посылок. В качестве экспедитора может выступать оператор почтовой связи. Доказано, что отправление посылок не является услугой связи, поскольку такое отправление не носит информационный характер. Без передачи и приема информации связь осуществляться не может.

Услуги почты представляют собой комплекс правореализационных мероприятий, включающих в себя услуги почтовой связи; транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности; услуги по отправке почтовых переводов и дополнительные услуги.

7. В целях отграничения транспортно-экспедиционных услуг от услуг связи уточнено определение почтовой связи, в соответствии с которым почтовая связь – это взаимное влияние отправителя и адресата посредством отправления информации, содержащейся письменной корреспонденции, по каналам (почтовым маршрутам), образованным с помощью технических, программных и транспортных средств.

На основании сделанных выводов предложены следующие изменения в действующее законодательство:

1. Внести изменение в определение договора транспортной экспедиции, данное в ч. 1 ст. 801 ГК РФ: *«По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента, выполнить или организовать выполнение услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей должника, связанных с перевозкой».*

2. Предложено внести в законодательство о связи изменения, в части исключения из услуг связи отправлений посылок. При этом, в

законодательстве следует сформулировать родовое понятие – «услуги почты», включающие в себя: услуги почтовой связи; транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности; услуги по отправке почтовых переводов и дополнительные услуги. Соответственно название закона должно быть скорректировано следующим образом: «*О почтовой связи и иных почтовых услугах*». При этом, своеобразие транспортно-экспедиционных услуг в области почтовой деятельности должно быть отражено в законе «*О почтовой связи и иных почтовых услугах*».

3. Следует также дополнить ст. 7 закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» пунктом 9 следующего содержания: «*В случаях, когда существует конкуренция между собственными правовыми рисками экспедитора, и рисками, возникающими в процессе оказания экспедитором услуг по управлению рисками в обязательстве по договору перевозки, клиент имеет право требовать от экспедитора возмещения большего по размеру из возникших убытков*».

4. В п.2 ст. 1 федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» следует заменить выражение «*транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой связи*» на выражение «*транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой деятельности*».

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что его положения в совокупности формируют комплексное научное представление о договорном регулировании транспортно-экспедиционной деятельности на современном этапе развития транспортных услуг.

Представляется, что наши выводы послужат развитию учения о гражданско-правовых договорах. Выводы и положения диссертации имеют теоретико-методологическое значение для развития таких разделов гражданского права, как:

- обязательственное право;

- перевозка и транспортная экспедиция;
- предмет гражданско-правового регулирования.

Практическая значимость работы заключается в том, что разработанные в диссертации предложения:

- внедрены в учебный процесс юридического факультета Ульяновского государственного университета;
- могут быть использованы в практике судебных органов и транспортных организаций;
- сформулированы предложения по совершенствованию действующего законодательства в исследуемой сфере: научно обоснованы новые редакции.

Апробация результатов работы. Диссертация выполнена и обсуждена на кафедре гражданского и предпринимательского права ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет».

Апробация результатов исследования также прошла на всероссийских научно-практических конференциях: «Частно-правовые и публично-правовые проблемы современной юриспруденции» (г. Ульяновск), 21 декабря 2021 г); «Транспорт будущего: вызовы для права» (г. Ульяновск), 16 сентября 2022 г).

Основные теоретические выводы и положения нашли отражение в 9 опубликованных работах, из которых 8 в изданиях, рекомендованных ВАК, а также использованы при проведении семинарских занятий по курсу «Транспортное право».

Структура работы обусловлена поставленными задачами и состоит из введения, трех глав, разбитых на восемь параграфов, заключения и библиографического списка.

Основное содержание работы

Во введении обосновывается актуальность диссертационного исследования, анализируется степень научной разработанности темы,

выделяются объект и предмет исследования, раскрывается теоретическая и практическая значимость работы, представлены научная новизна и апробация результатов исследования.

Первая глава **«Теоретические основы договорного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности»**, включающая два параграфа, посвящена исследованию юридической конструкции договора транспортной экспедиции и объекту перевозки, как видообразующему признаку, используемому при классификации договоров транспортной экспедиции.

В первом параграфе *«Объект перевозки, как видообразующий признак при классификации договоров транспортной экспедиции»* обосновано, что юридическая конструкция договора транспортной экспедиции предусматривает оказание или организацию оказания услуг, связанных с перевозкой не только грузов, но и грузобагажа, а также порожних вагонов.

Доказано, что договор перевозки грузобагажа является самостоятельным договором перевозки и не может быть сведен ни к договору перевозки грузов, ни к договору перевозки пассажира и багажа. Сформулировано следующее авторское определение этого договора: «По договору перевозки грузобагажа перевозчик на основании принятого заявления отправителя обязуется доставить в вагонах, следующих в составе пассажирского поезда, вверенный ему грузобагаж, предназначенный для целей, не связанных с предпринимательской деятельностью, и выдать его уполномоченному лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку установленную цену». Обосновано возможность оказания транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой грузобагажа.

В целях обоснования самостоятельности договора перевозки порожних вагонов, сформулировано авторское понятие транспортного средства и доказано, что пустой вагон является разновидностью именно транспортных средств, но не «грузов на колесах». Доказано, что договор перевозки порожнего вагона является самостоятельным гражданско-правовым договором, отличным от договора перевозки грузов. Отличия проявляются в

предмете договора, субъектном составе, порядке оформлении и содержании. Услуги, связанные с перевозкой порожних вагонов, необходимо отнести к числу транспортно-экспедиционных.

Во втором параграфе *«Юридическая конструкция договора транспортной экспедиции»* выявлены неподверженные изменению с течением времени существенные черты договора транспортной экспедиции, позволяющие отграничить его от иных гражданско-правовых договоров. Уточнена направленность данного договора. Доказано, что он направлен на: «выполнение или организацию выполнения экспедитором услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей по договору перевозки груза (грузобагажа, порожнего вагона или пассажира) либо заключающиеся в предоставлении дополнительных прав по этим договорам». Подчеркивается, что не всякая связь услуг, с перевозкой грузов позволяет их однозначно отнести к числу транспортно-экспедиционных. Если такие услуги не освобождают клиента от выполнения обязанностей, которые он должен выполнить по договору перевозки или по договору о предъявлении груза к перевозке, то они не входят в предмет договора транспортной экспедиции.

Доказана необходимость совершенствования юридической конструкции договора транспортной экспедиции, которая должна выглядеть следующим образом: «По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента, выполнить или организовать выполнение услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей должника, связанных с перевозкой».

Обоснована возможность дополнения юридической конструкции договора транспортной экспедиции следующим модельным правилом: «Услуги экспедитора могут быть связаны с перевозкой груза, грузобагажа, порожнего вагона и перевозкой пассажира». Предложены правила, предусматривающие расширение возможностей экспедитора, выступающего в качестве оператора смешанной перевозки грузов.

Вторая глава «Управление перевозкой как вид транспортно-экспедиционной деятельности», включающая три параграфа, посвящена доказательству возможности существования транспортно-экспедиционных услуг по управлению перевозкой в прямом смешанном сообщении.

В первом параграфе «*Организация и управление в гражданском праве*» научно обоснованы выводы и положения, которые создают теоретическую основу для доказательства возможности существования в предмете гражданско-правового регулирования наряду с общественными организационными отношениями общественных отношений управления. В конечном итоге, закладывается доктринальная основа для обоснования возможности существования транспортно-экспедиционных услуг по управлению перевозкой в прямом смешанном сообщении. При этом, выявлено, что такая функция управления в гражданском праве, как регулирование не может быть сведена к установлению правил поведения, а связана с правоприменением, а именно с реализацией частно-правовых властных полномочий.

Акцентируется внимание на том, что объектом управления в праве является поведение субъектов, но не сами субъекты, поскольку преобразованию подлежат не лица, а их поведение. Доказано, что не могут выступать в качестве объекта управления в гражданском праве имущество и «чужие дела».

Впервые выявлена правовая природа управляющего воздействия в гражданском праве на поведение управляемого лица. Доказано, что оно происходит в виде команд, которые являются односторонне-обязывающими сделками, поскольку представляют собой волевые акты, направленные на изменение прав и обязанностей управляемого.

Второй параграф «*Организационные отношения и отношения управления, как предмет гражданско-правового регулирования*», являясь своеобразным мостиком между первым и третьим параграфом второй главы, закладывает теоретический фундамент для обоснования возможности

рассмотрения транспортно-экспедиционной услуги по управлению смешанной перевозкой через призму предмета гражданско-правового регулирования.

При этом, обосновано, что отношения управления и организационные отношения являются двумя различными видами неличных неимущественных отношений, входящих в предмет гражданско-правового регулирования. Выявлены признаки, позволяющие разграничить эти два вида общественных отношений.

Под отношениями управления в гражданском праве России следует понимать основанные на частно-правовой власти и подчинении общественные отношения, направленные на приведение поведения подчиненных субъектов в заданные параметры путем совершения в рамках данных отношений односторонне-обязывающих сделок управляющим, основанных на полномочиях, добровольно переданных ему подчиненными. Экспедитор может быть наделен такими полномочиями.

В третьем параграфе *«Договорное регулирование оказания экспедиторских услуг по управлению перевозкой в прямом смешанном сообщении»*, на основании выводов, сделанных в предыдущих параграфах, а также в развитие идей, высказанных в цивилистике ранее, доказано, что услуги по управлению перевозкой представляют собой действия экспедитора по реализации переданных или передаваемых ему заказчиком управленческих полномочий, осуществляемых посредством односторонне-обязывающих сделок, в целях корректировки поведения заказчика для достижения совместно с ним целей управления и приведения перевозки к требуемым значениям управляемых параметров.

Для выполнения услуг по управлению перевозкой экспедитор может быть наделен полномочиями посредством гражданско-правового договора. По договору о передаче полномочий экспедитор имеет право требовать передачи полномочий в согласованном объеме, а принципал (перевозчик, владелец транспортной инфраструктуры, оператор железнодорожного

подвижного состава и т.п.) обязан передать полномочия экспедитору, предоставляющие возможность экспедитору давать обязательные команды принципалу при исполнении договора об оказании услуг по управлению, заключенному с принципалом.

Третья глава **«Договорное регулирование транспортно-экспедиционных услуг, связанных с доставкой посылок»**, включающая три параграфа, посвящена правовому регулированию транспортно-экспедиционной деятельности в области почтовых отправлений.

В первом параграфе *«Транспортно-экспедиционные услуги, связанные с доставкой посылок в сферах электронной коммерции и почтовых услуг»*, отмечается, что деятельность транспортных экспедиторов часто связана с особым видом перевозок, именуемых парцельными (от англ. Parcel - посылка). В настоящее время наряду с традиционными отправлениями посылок почтой наблюдается рост рынка услуг, связанных с доставкой товаров, приобретенных в Интернет-магазинах, с использованием виртуальных адресов. При этом следует выделять два вида транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой посылок, требующих специального правового регулирования: 1) в сфере электронной коммерции, и; 2) в сфере почтовых услуг.

Экспедирование посылок (Parcel-Forwarding) стало неотъемлемой частью современной действительности в связи с активным распространением онлайн-покупок по всему миру. Транспортно-экспедиционные компании становятся посредником между магазином и покупателем, и предоставляют последнему не только традиционные услуги, связанные с перевозкой грузов, но и возможность выступать в качестве лица, которое имеет адрес проживания в стране продавца. Помимо услуги MF (Mail Forwarding – «Ваш адрес за рубежом»), распространенной является услуга «купить для меня», когда экспедитор оказывает личную помощь в покупках, включая демонстрацию и тестирование товара.

Доказано, что по своей сущности отношения транспортно-экспедиционной деятельности по пересылке посылок является разновидностью транспортно-экспедиционных отношений в сфере перевозок грузов, регулируемых правилами главы 41 ГК РФ. Отмечена специфика данного договора. Она заключается в том, что клиент является одновременно отправителем и получателем груза. При этом, выступление его в роли получателя отличается от ранее известных случаев. Обычно речь о получении клиентом груза идет, когда выдача последнего осуществляется на конечной стадии процесса перевозки. Экспедитор в отношениях с перевозчиками и другими фактическими исполнителями действует от своего имени, а в отношениях с продавцом действует от имени клиента. Экспедитор осуществляет доставку по схеме «от двери до двери», принимая на себя полный комплекс услуг, и выполняет роль оператора перевозки.

Отнесение доставки посылок в сфере электронной коммерции к транспортно-экспедиционным услугам свидетельствует о том, что аналогичная доставка почтовых посылок должна квалифицироваться также, а к складывающимся отношениям нормы главы 39 ГК РФ неприменимы.

Выявлено, что действующее законодательство не всегда позволяет отграничить транспортно-экспедиционные услуги и услуги почтовой связи по отправлению почтовых посылок.

Во втором параграфе *«Понятие услуг почтовой связи и их соотношение с услугами по отправлению посылок»*, доказано, что однозначных критериев для разграничения транспортно-экспедиционных услуг и услуг почтовой связи по доставке посылок, в настоящее время не существует, а потому нет оснований для противопоставления. Научно обосновано, что услуги почтовой связи по отправлению посылок по своей сути услугами связи на самом деле не являются. Их следует рассматривать как один из видов транспортно-экспедиционных услуг, которые оказываются в области почтовой деятельности.

Выявлены основания для разграничения услуг связи и услуг по отправлению посылок, как по линии субъектного состава, так и по порядку заключения договора. Доказано, что не все услуги, совершаемые почтовыми организациями, можно квалифицировать в качестве услуг связи, а лишь те, которые порождают взаимообусловленность между лицами, разделенными в пространстве, и проявляющуюся в том, что действия одного лица оказывают влияние на другое лицо путем отправлений по каналам, образованным с помощью технических средств. Без передачи и приема информации связь осуществляться не может. При этом, не каждый вид почтовых отправлений обуславливает связь между субъектами, а только носящие информационный характер (сообщения, письма, каталоги, почтовые карточки, секограммы). Не являются услугами связи отправления, носящие финансовый (денежные переводы) и товарный характер (посылки, бандероли, прямые почтовые контейнеры). Следует различать информационные и материальные потоки. Связь может обеспечивать эффективное управление материальными потоками, но сама она всегда означает передачу и прием только информации.

В рассматриваемом аспекте почтовая связь должна быть определена, как взаимное влияние отправителя и адресата посредством отправления информации, содержащейся письменной корреспонденции, по каналам (почтовым маршрутам), образованным с помощью технических, программных и транспортных средств.

В третьем параграфе *«Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности в области почтовых услуг»*, обосновано, что в качестве экспедитора, оказывающего услуги, связанные с отправлением почтовых посылок, должен выступать оператор почтовой связи.

Сформулировано следующее авторское определение договора транспортной экспедиции в области почтовых отправлений:

По договору транспортной экспедиции в области почтовых отправлений оператор почтовой связи (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - отправителя) выполнить

или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с доставкой вверенных ему почтовых посылок по указанному отправителем адресу и вручению их адресату. Договором транспортной экспедиции в области почтовых отправлений могут быть предусмотрены обязанности экспедитора выполнить услуги курьерской доставки посылок.

Научно обоснована необходимость внесения в законодательство о связи изменений, в части исключения из услуг связи отправлений посылок. При этом, следует сформулировать родовое понятие – «услуги почты», включающие в себя: услуги почтовой связи; транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности; услуги по отправке почтовых переводов и дополнительные услуги. Соответственно название закона должно быть скорректировано следующим образом: «О почтовой связи и иных почтовых услугах».

В заключении работы подводятся итоги проведенного исследования, формулируются краткие и аргументированные выводы относительно совершенствования договорного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности.

Основные положения и выводы нашли отражение в научных статьях (8 из них – в ведущих рецензируемых научных журналах, в которых в соответствии с установленными требованиями должны быть опубликованы основные научные результаты диссертации на соискание ученой степени кандидата наук), иных публикациях автора (всего в 9-и публикациях общим объемом 4,01 п.л.):

В изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России для публикации результатов диссертационных исследований:

1. Сапега, В.А. Транспортно-экспедиционные услуги, связанные с перевозкой грузобагажа [Текст] / В.А. Сапега // Власть закона. – 2020. – №4. – С. 197-203. (0,37 п.л.).

2. *Сапега, В.А.* К вопросу о понятии транспортного средства в российском законодательстве [Текст] / *раздельное соавторство, В.А. Сапега, С.Г. Яшнова.* // *Власть закона.* – 2021. – №4. – С. 137-150. (0,8 п.л. / 0,4 п.л.).

3. *Сапега, В.А.* Объект перевозки как видообразующий признак классификации договоров транспортной экспедиции [Текст] / *В.А. Сапега* // *Правовая политика и правовая жизнь.* – 2021. – №4 (86). – С. 69-78. (0,64 п.л.).

4. *Сапега, В.А.* Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности, осуществляемой в области почтовой связи [Текст] / *В.А. Сапега* // *Транспортное право.* – 2022. – №1. – С. 12-16. (0,45 п.л.).

5. *Сапега, В.А.* К вопросу о юридической конструкции договора транспортной экспедиции [Текст] / *В.А. Сапега* // *Право и экономика.* – 2022. – №3 (409). – С. 56-63. (0,4 п.л.).

6. *Сапега, В.А.* Транспортно-экспедиционная деятельность в области почтовых услуг [Текст] / *В.А. Сапега* // *Правовое государство: теория и практика.* – 2022. – №3 (69). – С. 84-88. (0,38 п.л.).

7. *Сапега, В.А.* О механизме реализации транспортно-экспедиционных услуг по управлению грузопотоками и транспортным процессом [Текст] / *В.А. Сапега* // *Транспортное право.* – 2022. – №4. – С. 21-23. (0,32 п.л.).

8. *Сапега, В.А.* Об отдельных возможных направлениях развития законодательства о транспортно-экспедиционной деятельности [Текст] / *В.А. Сапега* // *Транспортное право.* – 2023. – №1. – С. 18-20. (0,3 п.л.).

Статьи, опубликованные в других научных журналах и изданиях:

9. *Сапега, В.А.* Теоретические основы соотношения понятий «организация» и «управление» в гражданско-правовой сфере регулирования [Текст] / *В.А. Сапега* // *Частноправовые и публично-правовые проблемы современной юриспруденции: монография / Отв. Ред. С.Ю. Морозов, О.А. Зайцев.* – М.: Проспект, 2022. – С. 83-95. (0,75 п.л.).