

УДК 347.763

DOI: 10.24412/1998-5533-2026-2-229-234

© Лончакова Ю.А., 2026

Ограничение ответственности экспедитора: императивность и диспозитивность в свете руководящих разъяснений ВС РФ и законодательных реформ**Лончакова Юлия Андреевна**

Кандидат юридических наук, доцент кафедры юриспруденции Муромского института (филиала) Владимирского государственного университета имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых

(602264, Муром, ул. Орловская, д.23; e-mail: Info@rt-p.ru; ORCID: 0009-0009-4335-2042)

Актуальность темы обусловлена сохраняющейся неопределённостью в вопросе допустимых границ договорного регулирования ответственности транспортного экспедитора. Российский законодатель закрепил в ст. 11 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ запрет на уменьшение имущественной ответственности экспедитора, однако практика применения этой нормы порождает ряд коллизий – как внутрисистемных (соотношение со ст. 400 ГК РФ), так и внешних (несоответствие конвенционным лимитам). Цель статьи – провести комплексный анализ нормативной конструкции ограничения ответственности экспедитора, правовых позиций Верховного Суда РФ (Постановление Пленума от 26.06.2018 № 26, Обзор судебной практики № 2 (2022)) и последствий масштабной реформы ФЗ-87, осуществлённой Федеральным законом от 07.06.2025 № 140-ФЗ. Научная значимость работы определяется систематизацией норм ФЗ-87 по критерию императивности и диспозитивности, а также выявлением пробелов, не устранённых реформой 2025 г. Практическая значимость связана с формулированием рекомендаций для участников экспедиторских отношений и предложений de lege ferenda. Основные результаты показывают, что российская модель ответственности экспедитора представляет собой асимметричный императивный режим: закон устанавливает минимальный порог (floor), подкреплённый санкцией ничтожности, при этом лимиты для международных перевозок (2 СДР за 1 кг) существенно занижены относительно конвенционных аналогов. Научная новизна состоит в обосновании квалификации ст. 11 ФЗ-87 как сверхимперативной нормы и в анализе влияния институциональных реформ 2025 г. на материально-правовой режим ответственности.

Ключевые слова: транспортная экспедиция, ответственность экспедитора, императивные нормы, свобода договора, ФЗ-87, Верховный Суд РФ, конвенционные лимиты

Для цитирования: Лончакова Ю.А. Ограничение ответственности экспедитора: императивность и диспозитивность в свете руководящих разъяснений ВС РФ и законодательных реформ // Вестник экономики, права и социологии. 2026. № 2. С. 229–234. DOI: 10.24412/1998-5533-2026-2-229-234.

Российское право в сфере транспортной экспедиции выстраивает своеобразную конструкцию, которую – при всей условности терминологии – можно назвать односторонне-императивной моде-

лью ответственности [1]. Суть её в том, что закон задаёт минимальный порог (floor) имущественной ответственности экспедитора и одновременно запрещает сторонам договора опускаться ниже это-

го порога. Повышать ответственность контрактом можно; снижать – нет. Санкция за нарушение запрета – ничтожность соответствующего условия. Ст. 11 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (ФЗ № 87-ФЗ) формулирует этот запрет лаконично: соглашение об устранении имущественной ответственности экспедитора или уменьшении её размеров, установленных данным законом, ничтожно [2]. Между тем лаконичность нормы не устраняет целого ряда вопросов, связанных как с её соотношением с общими нормами Гражданского кодекса РФ, так и с конвенционными лимитами, принятыми в международном транспортном праве.

Масштабная реформа ФЗ № 87-ФЗ, осуществлённая Федеральным законом от 07.06.2025 № 140-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ФЗ № 140-ФЗ), обострила эту проблему – впрочем, не прямо, а косвенно. Закон ввёл институт реестра уведомлений о транспортно-экспедиционной деятельности, требования к субъектам деятельности, национальную цифровую платформу «ГосЛог», но при этом не затронул ст.ст. 7–11 ФЗ № 87-ФЗ, регулирующие ответственность за утрату и повреждение груза [3]. Тем самым все ранее выявленные доктринальные и практические проблемы сохранились. Ниже предпринята попытка их систематизации с учётом правовых позиций Верховного Суда РФ, сформированных в период 2017–2022 гг.

Ответственность экспедитора в российском праве подчиняется двухуровневой нормативной системе. Общие рамки задают положения ГК РФ: гл. 25 (общие нормы об ответственности за нарушение обязательств), гл. 41 (транспортная экспедиция, ст.ст. 801–806), а также ст. 15 (принцип полного возмещения убытков) и ст. 400 (ограниченная ответственность по отдельным видам обязательств) [4]. Специальное наполнение обеспечивает ФЗ № 87-ФЗ, прежде всего ст.ст. 6–11. Два уровня связаны «каскадной» конструкцией: ст. 803 ГК РФ устанавливает, что экспедитор отвечает по основаниям и в размере, определяемых гл. 25 ГК РФ, однако если нарушение вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность экспедитора определяется по правилам, установленным для соответствующего перевозчика [4]. Этот механизм – «каскад» – позволяет в ряде случаев переадресовать ответственность экспедитора к конвенционным лимитам перевозчика, но далеко не всегда [5].

Центральное место в специальном режиме занимает ст. 7 ФЗ № 87-ФЗ, определяющая ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза [6]. Для внутренних перевозок предусмотрено возмещение реального ущерба: при наличии объявленной ценности – в её размере; при отсутствии

– в размере документально подтверждённой действительной стоимости [2]. Для международных перевозок введены количественные пределы: не более 2 СДР за 1 кг общего веса утраченного или повреждённого груза (п. 2 ст. 7), а при использовании экспедиторских документов – не более 666,67 СДР за место или единицу отгрузки (п. 3 ст. 6). Оба эти лимита заимствованы из Типовых правил ФИАТА (*FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services*, ст. 8.3.1) и Гаагско-Висбийских правил соответственно [7]. П. 4 ст. 7 ФЗ № 87-ФЗ отдельно закрепляет обязанность экспедитора возместить упущенную выгоду при наличии его вины в утрате или повреждении груза.

Единственной откровенно диспозитивной нормой в этом блоке является п. 3 ст. 7: договором «может быть установлено», что наряду с реальным ущербом экспедитор возвращает ранее уплаченное вознаграждение. Все прочие нормы – о размерах возмещения, об обязанности компенсировать упущенную выгоду, о механизме «прорыва» лимитов при умысле и грубой неосторожности (п. 4 ст. 6) – носят императивный характер [8]. П. 4 ст. 6 содержит конструкцию, восходящую к ст. 29 Конвенции *CMR* и п. 4 ст. 401 ГК РФ: ограничения ответственности по п. 3 ст. 6 и п. 2 ст. 7 не применяются, если экспедитор не докажет, что утрата или повреждение возникли не вследствие его умышленных действий или грубой неосторожности.

Границу между тем, что стороны вправе регулировать контрактом, и тем, что закон изъяс из сферы договорной автономии, проводит ст. 11 ФЗ № 87-ФЗ. Её п. 1 допускает установление в договоре более высокого размера ответственности экспедитора по сравнению с законом или международным договором. П. 2 – ключевой – объявляет ничтожным соглашение об устранении или уменьшении размеров имущественной ответственности, установленных ФЗ № 87-ФЗ [2]. Таким образом, конструкция носит односторонне-императивный характер: ст. 11 работает как *floor*, а не как *ceiling* [9]. Стороны свободны усиливать ответственность экспедитора, но лишены возможности её ослаблять – вне зависимости от переговорной силы и профессионального статуса каждой из них.

Соотношение ст. 11 ФЗ № 87-ФЗ с общими нормами ГК РФ требует пояснения. Ст. 15 ГК РФ провозглашает принцип полного возмещения убытков (реальный ущерб плюс упущенная выгода), но тут же допускает законодательное ограничение. Ст. 400 ГК РФ в п. 1 разрешает законодателю устанавливать ограниченную ответственность по отдельным видам обязательств; её п. 2 признаёт ничтожным соглашение об ограничении ответственности должника по договору присоединения или по иному договору, в котором кредитором выступает потребитель. Ограничение ответственности экспедитора

рамками реального ущерба (ст. 7 ФЗ № 87-ФЗ) – это именно законодательное ограничение в духе ст. 400 п. 1 ГК РФ. Однако ст. 11 ФЗ № 87-ФЗ идёт дальше, чем ст. 400 п. 2 ГК РФ: последняя защищает только потребителей и стороны договоров присоединения, тогда как запрет ст. 11 ФЗ № 87-ФЗ распространяется на все отношения, включая B2B между равными профессиональными участниками [9]. В этом смысле ст. 11 ФЗ № 87-ФЗ выступает как *lex specialis* – более строгий режим по сравнению с общей нормой ГК РФ.

Квалификация конкретных норм ФЗ № 87-ФЗ как императивных или диспозитивных должна опираться на критерии, сформулированные в Постановлении Пленума ВАС РФ от 14.03.2014 № 16 «О свободе договора и её пределах» [10]. Согласно п. 3 этого Постановления, при отсутствии в норме явного указания на императивность суд оценивает три обстоятельства: а) необходимость нормы для защиты особо значимых охраняемых законом интересов; б) недопущение грубого нарушения баланса интересов сторон; в) существо законодательного регулирования данного вида договора. Применительно к ФЗ № 87-ФЗ все три критерия свидетельствуют в пользу императивности: нормы об ответственности направлены на защиту имущественных интересов грузовладельцев от профессиональных участников рынка; наличие прямого запрета (п. 2 ст. 11) исключает сомнения в намерении законодателя; а существо транспортно-экспедиционных отношений традиционно предполагает повышенную защиту клиента.

Верховный Суд РФ сформировал за последние годы последовательную линию толкования, усиливающую императивный характер ответственности экспедитора. Первый системный документ – Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции, утверждённый Президиумом ВС РФ 20.12.2017 [11]. П. 8 этого Обзора закрепил: экспедитор несёт ответственность за утрату и повреждение груза по ст. 7 ФЗ № 87-ФЗ, если фактически осуществлял перевозку собственным транспортом, выписал свой транспортный документ либо иным образом выразил намерение гарантировать сохранную доставку. П. 9, напротив, установил: на экспедитора, выполняющего лишь отдельные функции грузоотправителя (расчёты с перевозчиком, подготовка документов), ответственность за утрату груза не возлагается – за исключением случаев, когда он не проявил надлежащей осмотрительности при выборе перевозчика.

Постановление Пленума ВС РФ от 26.06.2018 № 26 развило эти позиции [12]. П. 25 подчеркнул, что содержание обязательства экспедитора может значительно варьироваться в зависимости от условий конкретного договора, и суд обязан каждый раз устанавливать реальное содержание обязанностей

экспедитора. П. 26 ввёл критерии отнесения экспедитора к категории «договорного перевозчика»: клиент не участвует в выборе кандидатуры перевозчика; цена услуг выражена в твёрдой сумме без выделения расходов на перевозку и сопоставима с рыночными ценами; экспедитор характеризует своё обязательство как обеспечение сохранной доставки. Но главное – п. 29 Постановления содержит прямое разъяснение: условия договора транспортной экспедиции об ограничении ответственности экспедитора по сравнению с тем, как его ответственность определена в законе, являются ничтожными (ссылка на ст. 11 ФЗ № 87-ФЗ) [12].

Поворотным решением стало Определение СКЭС ВС РФ от 22.03.2022 № 304-ЭС21-25713 по делу № А45-18600/2020, включённое затем в п. 16 Обзора судебной практики ВС РФ № 2 (2022) [13]. Судебная коллегия установила: обязанность экспедитора возместить упущенную выгоду в полном объёме (п. 4 ст. 7 ФЗ № 87-ФЗ) является императивной нормой; стороны не вправе ограничить её размер в договоре; а содержащаяся в п. 1 ст. 15 ГК РФ возможность уменьшения размера подлежащих возмещению убытков к убыткам, предусмотренным п. 4 ст. 7 ФЗ № 87-ФЗ, неприменима. Это решение имеет принципиальное значение, поскольку закрывает дискуссию о том, распространяется ли запрет п. 2 ст. 11 на упущенную выгоду: ВС РФ дал однозначно утвердительный ответ. До этого определения в арбитражной практике встречались решения, допускавшие договорное ограничение упущенной выгоды со ссылкой на то, что п. 2 ст. 11 говорит лишь о «размерах» ответственности, установленных ФЗ № 87-ФЗ, а упущенная выгода якобы регулируется общими нормами ГК РФ.

Среди иных значимых определений СКЭС нельзя обойти вниманием Определение от 29.06.2020 № 307-ЭС19-27146 по делу № А21-2566/2018: экспедитор, самостоятельно выбравший перевозчика и привлёкший его к исполнению, несёт ответственность за утрату груза, даже если груз фактически утрачен перевозчиком [14]. Определение от 27.01.2020 № 307-ЭС19-14275 по делу № А56-112474/2017 подтвердило аналогичную позицию применительно к утрате груза привлечённым лицом [15]. Из практики ВАС РФ, по-прежнему сохраняющей ориентирное значение, выделяются Постановление Президиума ВАС от 29.10.2013 № 11070/13 (экспедитор как предприниматель несёт ответственность независимо от вины; освобождение – только при непреодолимой силе) и Постановление Президиума ВАС от 23.04.2013 № 15497/12 (при международной перевозке к ответственности экспедитора применяются нормы Конвенции *CMR*) [16].

Международное транспортное право устанавливает собственные, зачастую более высокие, лимиты ответственности перевозчика – и здесь возникает

одна из ключевых коллизий. Конвенция *CMR* 1956 г., участником которой является Россия, предусматривает предел 8,33 СДР за 1 кг брутто-массы утраченного или повреждённого груза (ст. 23(3) в ред. Протокола 1978 г.), а ст. 41 *CMR* объявляет ничтожным любое договорное отступление от её положений [7]. Монреальская конвенция 1999 г. (воздушные перевозки) устанавливает 26 СДР за 1 кг – после пересмотра 2024 г. КОТИФ/*CIM* для железнодорожных перевозок предусматривает 17 СДР за 1 кг. Гамбургские правила (1978 г.) – 2,5 СДР за 1 кг или 835 СДР за место. Типовые правила ФИАТА – 2 СДР за 1 кг для экспедитора; именно эта величина воспроизведена в п. 2 ст. 7 ФЗ-87.

Разрыв между лимитами очевиден и внушителен. Лимит ответственности экспедитора по ФЗ № 87-ФЗ (2 СДР/кг) в четыре раза ниже, чем лимит перевозчика по *CMR* (8,33 СДР/кг), более чем в восемь раз – по сравнению с КОТИФ (17 СДР/кг), в тринадцать раз – по сравнению с Монреальской конвенцией (26 СДР/кг). Каскадная ответственность (ст. 6 п. 2 ФЗ № 87-ФЗ, ст. 803 абз. 2 ГК РФ) частично снимает эту проблему: если экспедитор докажет, что нарушение вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, его ответственность определяется по правилам об ответственности перевозчика, включая конвенционные лимиты [4]. Но «каскад» работает не всегда: когда утрата происходит, допустим, на складе экспедитора, переадресовать ответственность к конвенционным нормам не удаётся – и применяются заниженные лимиты ФЗ № 87-ФЗ. Судебная практика в этой области неоднородна, и единообразного подхода пока не сложилось.

Сравнительно-правовой анализ позволяет лучше оценить место российской модели в общей картине. Германское право (§§ 453–466 *HGB*) дифференцирует ответственность экспедитора-агента (виновная ответственность, *Verschuldenshaftung*, § 461(2)) и экспедитора, действующего как перевозчик (ответственность за сохранность, *Obhutshaftung*, § 461(1)). Стандартные условия *ADSp* 2017 устанавливают лимит 8,33 СДР/кг – по сути, аналог *CMR* [17]. Французская модель предусматривает «хамелеонную» ответственность: *commissionnaire de transport* (комиссионер по перевозке) отвечает как перевозчик по соответствующей конвенции, а *transitaire* (транзитёр) – только за собственную небрежность. Английское *common law* рассматривает экспедитора как агента грузоотправителя – если только он не принял на себя обязательства перевозчика, – что обеспечивает минимальную ответственность [18]. Российский подход, с его универсальным запретом снижения ответственности вне зависимости от статуса сторон, оказывается в этом контексте одним из наиболее «патерналистских».

За период с 2016 по 2026 гг. ФЗ № 87-ФЗ претерпел четыре изменения – при том, что статьи об от-

ветственности затронуты не были ни в одном из них. Федеральный закон от 18.03.2020 № 59-ФЗ «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» и статью 3 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» ввёл п. 4.1 ст. 3, предоставив экспедитору право (но не обязанность) застраховать риск своей ответственности по ст. 932 ГК РФ [2]. Наименее масштабная – и ожидаемая – реформа проведена Федеральным законом от 07.06.2025 № 140-ФЗ, вступающим в силу поэтапно с 01.09.2025 по 01.09.2026 [3]. Закон ввёл реестр уведомлений о транспортно-экспедиционной деятельности (ст. ст. 2.4–2.5), требования к субъектам деятельности (ст. 2.2), национальную цифровую платформу «Гос-Лог» (ст. 2.6), новую ст. 6.1 об ответственности за нарушение обязательных требований. Деятельность без включения в реестр влечёт штрафы по КоАП – до 1 000 000 руб. при повторном нарушении для юридических лиц; действующие экспедиторы обязаны подать уведомление до 30 апреля 2026 г.

Между тем законодатель не воспользовался реформой для пересмотра лимитов ответственности – и это, пожалуй, главный упрёк, который можно адресовать ФЗ № 140-ФЗ. Лимит 2 СДР/кг, заимствованный из Типовых правил ФИАТА редакции 1996 г., не пересматривался с момента принятия ФЗ № 87-ФЗ. За прошедшие двадцать с лишним лет сами правила ФИАТА претерпели ревизию (2019), а конвенционные лимиты для перевозчиков были повышены (Монреальская конвенция – до 26 СДР/кг после пересмотра 2024 г.). Реформа обязательственного права ГК РФ (ФЗ от 08.03.2015 № 42-ФЗ) также не затронула гл. 41 ГК РФ, хотя ввела ряд институтов, потенциально применимых к экспедиционным отношениям: судебную неустойку (ст. 308.3), заверения об обстоятельствах (ст. 431.2), возмещение потерь (ст. 406.1).

Параллельно с нормативными изменениями идёт процесс цифровизации транспортной документации. Федеральный закон от 02.07.2021 № 336-ФЗ и подзаконные акты создали систему электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД). С 01.09.2026 планируется обязательный переход на электронные экспедиторские документы [3]. Это может оказать косвенное влияние на споры об ответственности: электронная фиксация момента принятия и выдачи груза формирует более надёжную доказательственную базу, что упрощает установление факта утраты или повреждения и – как следствие – определение ответственного лица. Однако материально-правовой режим ответственности цифровизация не меняет.

Проведённый анализ обнаруживает несколько доктринальных проблем, заслуживающих самостоятельного исследования. Прежде всего дискуссионен вопрос о допустимости договорного рас-

ширения оснований освобождения экспедитора от ответственности. Ст. 11 п. 2 ФЗ № 87-ФЗ запрещает уменьшение «размеров» ответственности, но буквальный текст нормы не содержит прямого запрета расширять «основания» освобождения (скажем, включать в договор форс-мажорные оговорки, выходящие за пределы ст. 7 п. 1 ФЗ № 87-ФЗ и п. 3 ст. 401 ГК РФ). Телеологическое толкование, опирающееся на подход Пленума ВАС № 16, скорее всего, приведёт к расширительному прочтению запрета – ведь расширение оснований освобождения, по существу, уменьшает ответственность экспедитора. Но судебной практики, однозначно разрешающей этот вопрос, пока нет [10].

Далее – коллизия лимитов при международных перевозках. При автоперевозке применение каскадной ответственности (ст. 6 п. 2 ФЗ № 87-ФЗ) ведёт к лимиту CMR (8,33 СДР/кг), тогда как прямое применение ст. 7 п. 2 даёт лишь 2 СДР/кг. Разрыв в четыре раза для грузовладельца – вопрос совсем не теоретический. Если экспедитор квалифицирован как договорный перевозчик в смысле п. 26 Пленума № 26, каскад «включается»; если нет – грузовладелец оказывается в заметно менее выгодном положении. Практика арбитражных судов в этой области, к сожалению, неоднородна, и единого подхода пока нет.

Наконец, проблема «слабой стороны» в экспедиторских отношениях имеет неожиданно двойственный характер. В классической ситуации – крупный экспедитор и малый грузовладелец – запрет снижения ответственности выглядит оправданным, поскольку защищает интересы экономически более слабого участника. Но в отношениях «крупный ритейлер – малый экспедитор» (а на российском рынке такие конфигурации нередки) соотношение переговорных сил диаметрально противоположно. Крупный заказчик способен навязать экспедитору повышенную ответственность (что допускает п. 1 ст. 11), но экспедитор лишён даже теоретической возможности договориться о её снижении, пусть и в разумных пределах. Универсальный патернализм ст. 11 ФЗ № 87-ФЗ, таким образом, не учитывает реального распределения рыночной власти [9].

В качестве итога можно констатировать: российская модель ответственности экспедитора – это асимметричный императивный режим с прямой санкцией ничтожности за попытку ослабить ответственность и с отсутствием каких-либо ограничений на её усиление. Верховный Суд РФ за период 2017–2022 гг. последовательно укреплял эту конструкцию – от детализации критериев «договорного перевозчика» (п.п. 25–26 Пленума № 26) до распространения запрета на упущенную выгоду (Обзор № 2 (2022), п. 16). Масштабная реформа 2025 г. сместила фокус на публично-правовое регулирование допуска на рынок (реестр, «ГосЛог», квалификационные требования), но оставила неизменными нормы о граж-

данско-правовой ответственности – включая лимиты, не пересматривавшиеся более двадцати лет.

Такое положение дел трудно признать оптимальным. Повышение институциональных барьеров входа на рынок – мера сама по себе полезная, но она не снимает вопроса об адекватности материально-правовых лимитов. Лимит 2 СДР/кг для международных перевозок, заимствованный из правил ФИАТА 1996 г., выглядит архаично на фоне пересмотренных конвенционных стандартов. *De lege ferenda* представляется целесообразным рассмотреть возможность приведения лимитов ФЗ № 87-ФЗ в соответствие с актуальными конвенционными ставками – по меньшей мере для случаев, когда каскадная ответственность неприменима. Одновременно стоило бы уточнить границу между «уменьшением размеров» ответственности (что запрещено ст. 11) и «расширением оснований» освобождения (что формально запретом не охвачено), поскольку размытость этой границы порождает неопределённость в договорной практике.

Литература:

1. Радченко А.В. Правовые особенности договора транспортной экспедиции в системе транспортных договоров // Университетская наука. 2020. № 1(9). С. 233–235.
2. О транспортно-экспедиционной деятельности: Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (ред. от 07.06.2025) // СЗ РФ. 2003. № 27 (ч. I). Ст. 2701.
3. Федеральный закон от 07.06.2025 № 140-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета. 2025. 11 июня.
4. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая от 26.01.1996 № 14-ФЗ. Ст. 15, 393, 400, 401, 803 // СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410.
5. Паулова Е.О. Транспортный договор как основание возникновения транспортного обязательства // Транспортное право. 2022. № 4. С. 16–28.
6. Сапега В.А. К вопросу о юридической конструкции договора транспортной экспедиции // Право и экономика. 2022. № 3. С. 45–53.
7. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR) (Женева, 19.05.1956; Протокол 1978 г.) // Международные перевозки грузов: сб. документов. СПб.: [б. и.], 1993. С. 3–37.
8. Морозов С.Ю. Возмещение убытков экспедитором по российскому законодательству // Гражданское право. 2015. № 3. С. 10–12.

9. Карапетов А.Г., Савельев А.И. Свобода договора и её пределы: В 2 т. Т. 2. М.: Статут, 2012. 453 с.
10. О свободе договора и её пределах: Постановление Пленума ВАС РФ от 14.03.2014 № 16 // Вестник ВАС РФ. 2014. № 5.
11. Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции: утв. Президиумом ВС РФ 20.12.2017 // Бюллетень ВС РФ. 2018. № 5.
12. Постановление Пленума ВС РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // Бюллетень ВС РФ. 2018. № 8.
13. Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 2 (2022): утв. Президиумом ВС РФ 12.10.2022. П. 16 // Бюллетень ВС РФ. 2022. № 12.
14. Определение СКЭС ВС РФ от 29.06.2020 № 307-ЭС19-27146 по делу № А21-2566/2018 // СПС КонсультантПлюс.
15. Определение СКЭС ВС РФ от 27.01.2020 № 307-ЭС19-14275 по делу № А56-112474/2017 // СПС КонсультантПлюс.
16. Постановление Президиума ВАС РФ от 29.10.2013 № 11070/13 // Вестник ВАС РФ. 2014. № 3; Постановление Президиума ВАС РФ от 23.04.2013 № 15497/12 // Вестник ВАС РФ. 2013. № 9.
17. Вайпан В.А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // Право и экономика. 2015. № 6. С. 18–24.
18. Правовая природа договора транспортной экспедиции: зарубежный опыт и российское осмысление // Журнал РУМЛА. 2023. URL: <https://rumla.org.ru/articles/freight-forwarding-contract/> (дата обращения: 15.03.2026).

Limitation of Freight Forwarder's Liability: Mandatory and Default Rules in Light of the Supreme Court Guidance and Legislative Reforms

Yulia Andreevna Lonchakova

Murom Institute (branch) Vladimir State University named after Alexander Grigoryevich and Nikolai Grigoryevich Stoletov (Murom, Russia)

The relevance of the study is driven by the persistent uncertainty surrounding the permissible limits of contractual regulation of freight forwarder's liability. The Russian legislator established in Art. 11 of Federal Law No. 87-FZ of 30.06.2003 a prohibition on reducing the forwarder's property liability, yet the application of this provision generates a number of conflicts — both within the domestic legal system (relationship with Art. 400 of the Civil Code) and externally (discrepancy with convention-based limits). The purpose of this article is a comprehensive analysis of the normative framework of forwarder's liability limitation, the legal positions of the Supreme Court of the Russian Federation (Plenum Resolution No. 26 of 26.06.2018, Judicial Practice Review No. 2 (2022)), and the consequences of the major reform of FZ-87 enacted by Federal Law No. 140-FZ of 07.06.2025. The findings demonstrate that the Russian model of forwarder's liability constitutes an asymmetric mandatory regime: the law establishes a minimum threshold (floor), reinforced by a nullity sanction, while the limits for international transportation (2 SDR per kg) are significantly understated compared to conventional analogues.

Keywords: freight forwarding, forwarder's liability, mandatory rules, freedom of contract, FZ-87, Supreme Court of the Russian Federation, convention-based limits

