**СОДЕРЖАНИЕ**

Введение

1 Договор транспортной экспедиции

2 Права и обязанности сторон договора

3 Виды договоров транспортной экспедиции

4 Проблемы определения ответственности сторон договора

Заключение

Список использованных источников

**ВВЕДЕНИЕ**

В России до революции 1917 года договора транспортной экспедиции как такового не существовало. Отдельные его элементы можно было встретить в договорах перевозки, которые заключались с транспортно-экспедиторскими компаниями того времени – частными обществами транспортирования кладей.

Проект Гражданского уложения Российской Империи 1910 года относил экспедиционные сделки к подвиду договора комиссии, то есть предусматривал гораздо более узкую трактовку содержания договора транспортной экспедиции. Но создатели ГУ совершенно не принимали в расчет необходимость совершения кроме юридических еще и фактических действий по сопровождению процесса перевозки. Такое положение дел объяснялось неразвитостью рынка транспортных услуг в условиях как дореволюционной России, так и в первые десятилетия советской власти.

Точкой отсчета в активном развитии и становлении рынка транспортно-экспедиционных услуг, пожалуй, следует считать реформу управления автомобильным транспортом, проводившуюся в конце 50-х – начале 60-х годов прошлого века. В ее ходе в республиках СССР были созданы министерства автомобильного транспорта, при которых появились транспортно-экспедиционные предприятия. Кроме того, в структуре автотранспортных организаций общего пользования появились специальные подразделения – транспортно-экспедиционные службы и отделы. Однако основы гражданского законодательства 1961 года и Гражданский кодекс РСФСР 1964 года по-прежнему не содержали правовых норм о договоре транспортной экспедиции как самостоятельном виде договора.

В 1979 году Совет министров СССР установил, что именно автотранспортные предприятия и только они могут осуществлять транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей при перевозке грузов всеми видами транспорта (как в прямом, так и в смешанном сообщении). Весь спектр возможных услуг подразделяли на юридические действия (заключение договоров перевозки, расчет за транспортировку и т. п.) и фактические или операции производственного характера (осуществление погрузочно-разгрузочных работ, хранение, упаковка, взвешивание и т. д.).

6 февраля 1981 года Минавтотранс РСФСР утвердил Типовой годовой договор на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, портов (пристаней) и аэропортов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты. Именно на основе этого договора в течение долгого времени строили свои отношения с экспедиторами советские организации и учреждения, если им надо было отправлять или получать грузы. Кроме того, в 1984 году были приняты Правила транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР. Некоторые нормы содержались в уставах и кодексах, регулирующих деятельность отдельных видов транспорта.

Во второй части Гражданского кодекса РФ 1996 года появилась глава № 41, в которой содержалось понятие договора транспортной экспедиции, устанавливались требования к форме его заключения (обязательная письменная форма и доверенность в случае необходимости), а также определялись основные моменты деятельности экспедитора.

Принятый 30 июня 2003 года Федеральный закон № 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" (далее – Закон), вступивший в действие 3 июля 2003 года, определил порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности и оформления перевозочных документов, а также разграничил права и обязанности сторон договора (за исключением деятельности, осуществляемой в области почтовой связи). Статья 2 Закона возлагает на Правительство РФ утверждение правил транспортно-экспедиционной деятельности.

5 августа 2003 года Высший арбитражный суд РФ выпустил Информационное письмо № С5-7/УЗ-886, которое носит рекомендательный характер и заостряет внимание участников делового оборота на некоторых принципиальных моментах указанного Закона.

Безусловно, необходимо отметить и такие отраслевые нормативно-правовые акты, как Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г.(КТМ), Кодекс внутреннего водного транспорта от 7 марта 2001 г. (КВВТ), Устав железнодорожного транспорта РФ от 10 января 2003 г.(УЖТ) и пр.

**1 ДОГОВОР ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ**

Характеризуя правовую природу договора транспортной экспедиции, его зачастую определяют как разновидность или вид договора возмездного оказания услуг. Вместе с тем договор транспортной экспедиции представляет собой самостоятельный вид гражданско-правового договора. В соответствии со ст.801 ГК РФ под договором транспортной экспедиции понимается такой договор, по которому одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Сторонами договора являются экспедитор и клиент. Договор транспортной экспедиции имеет следующую правовую природу: консенсуальный, возмездный, двусторонне обязывающий. Основным признаком договора транспортной экспедиции, выделяющим его из числа всех остальных договоров является особенность предмета данного договора, которая заключается в том, что все услуги, оказываемые клиенту экспедитором, подчинены единой цели-обеспечению перевозки груза. Другим важным признаком договора транспортной экспедиции, позволяющим отграничивать указанный договор, в частности от договоров поручения и комиссии, является наличие в обязательствах экспедитора обязанности совершать как юридические, так и фактические действия, направленные на обеспечение перевозки груза.

Вопросам ответственности экспедитора по договору транспортной экспедиции посвящена ст.803 ГК РФ. Во-первых, данной статьей предусмотрено, что за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору транспортной экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами главы 25 ГК РФ. Во-вторых, указанная статья содержит специальное правило: если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик. Таким образом, общие положения об основаниях и размере ответственности за нарушения гражданско- правовых обязательств распространяют свое действие и на правоотношения, вытекающие из договора транспортной экспедиции.

Что касается единственного исключения, когда ответственность экспедитора подвергается специальному регулированию, то оно затрагивает лишь те ситуации, когда по условиям договора транспортной экспедиции на экспедитора возложена обязанность заключить договор (договоры) перевозки от своего имени, поскольку только в этом случае на перевозчика может быть возложена ответственность перед экспедитором. Если же договор перевозки заключается экспедитором от имени и по его доверенности, то лицом, располагающим правом привлечения перевозчика к ответственности, будет не экспедитор, а клиент, который является стороной в договоре перевозки. Характерной чертой ответственности за нарушение обязательств по перевозке груза является ее ограниченный характер.

Применительно к отдельным нарушениям условий договора перевозки груза ответственность перевозчика установлена либо в форме возмещения прямого ущерба или его части (но не упущенной выгоды), например за несохранность груза, либо в форме исключительной неустойки, в частности за просрочку его доставки. Ответственность экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение строится на общих основаниях. Единственным обстоятельством, которое может служить основанием освобождения экспедитора от ответственности за нарушение своих обязательств (если оно будет доказано экспедитором), является невозможность их исполнения, наступившая вследствие непреодолимой силы (п.3 ст.401 ГК РФ).

Возложение исполнения обязательства не третье лицо также не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора транспортной экспедиции (ст.805 ГК РФ). Существенной особенностью договора транспортной экспедиции является наличие у его сторон права на односторонний отказ от исполнения договора. Согласно ст. 806 ГК РФ любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок. При одностороннем отказе от исполнения договора сторона, заявившая об отказе, возмещает другой стороне убытки.

**2 ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН ДОГОВОРА**

Как мы уже упоминали, основной обязанностью экспедитора является выполнение или организация выполнения услуг, связанных с перевозкой груза. В их число входят:

* организация перевозки груза транспортом и по маршруту, избранному экспедитором или клиентом;
* заключение от имени клиента или от своего имени договора (договоров) перевозки;
* получение требующихся для экспорта или импорта документов;
* выполнение таможенных и иных формальностей;
* обеспечение отправки и получения груза;
* проверка соответствия количества и качества груза заявленным в документах параметрам;
* погрузка и выгрузка груза;
* уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента;
* хранение груза и др.

В Федеральном законе "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30 июня 2003 г оговорены права экспедитора и клиента[[1]](#footnote-1). Так, экспедитор вправе отступать от указаний клиента, если только это необходимо в интересах клиента и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором, о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос.

При приеме груза экспедитор обязан выдать клиенту экспедиторский документ, а также представить оригиналы договоров, заключенных в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности.

В случае, если указания клиента неточны или неполны либо не соответствуют договору транспортной экспедиции и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не имел возможности уточнить указание клиента, экспедитор оказывает услуги исходя из интересов клиента.

В случае, если договором транспортной экспедиции не предусмотрено иное, экспедитор вправе выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта исходя из интересов клиента. При этом экспедитор обязан незамедлительно уведомлять клиента о произведенных изменениях.[[2]](#footnote-2)

Согласно статье 805 ГК РФ, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей третьих лиц, если иное не предусмотрено договором. При этом в соответствии со статьей 403 ГК РФ он не освобождается от ответственности перед клиентом за действия этих лиц и несет ее в этом случае на общих основаниях. Особо в Законе отмечено, что экспедитор не имеет права заключать от имени клиента договор страхования груза, если это прямо не предусмотрено договором транспортной экспедиции.

В Законе также указаны условия, при которых экспедитор вправе отступать от указаний клиента, но только в интересах последнего и с обязательным его уведомлением о произведенных действиях в течение суток. Возможно это в случае, если указания клиента неточны или неполны либо экспедитор по независящим от него причинам не имел возможности запросить согласие клиента на отступление или получить ответ в течение суток.

При заключении договора необходимо иметь в виду, что согласно статье 3 Закона, экспедитор, если это предусмотрено договором, имеет все основания удерживать находящийся в его распоряжении груз вплоть до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов. А вот ответственность за порчу груза вследствие его удержания экспедитором в таких случаях несет клиент.

Клиент обязан уплатить причитающееся экспедитору вознаграждение, а также возместить понесенные им в связи с исполнением договора расходы и издержки. Сроки, форма и порядок уплаты всех этих сумм стороны также указывают в договоре.

Закон оставляет право выбора вида транспорта, маршрута и последовательности перевозки различными видами транспорта за клиентом. Однако если клиент отказывается от этого права, экспедитор может самостоятельно определить все условия, но исходя из интересов клиента. Экспедитор вправе не приступать к исполнению обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, до представления клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей. В случае представления неполной информации экспедитор обязан запросить у клиента необходимые дополнительные данные в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

Экспедитор вправе проверять достоверность представленных клиентом документов, а также информации о свойствах груза, условиях его перевозки и иных сведений, необходимых для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции. Само собой, что непосредственной обязанностью клиента является своевременное представление экспедитору и полной достоверной информации, и необходимых для прохождения таможенного, санитарного и других видов государственного контроля документов. Содержание такой информации, перечень представляемых клиентом документов и порядок их представления целесообразно описать в договоре.

В случае, если отсутствует возможность предварительного запроса об отступлении от указаний клиента или если ответ на такой запрос не получен экспедитором в течение суток, экспедитор обязан уведомить клиента о допущенных отступлениях, как только уведомление станет возможным, в порядке, определенном договором.

Но экспедитору следует иметь в виду, что договор этот является консенсуальным. Эта, на первый взгляд, теоретическая характеристика, может иметь серьезные практические последствия в ходе судебного разбирательства по предъявленным претензиям. Так, например, имел место иск клиента к транспортно-экспедиционной компании о взыскании убытков, вызванных невыполнением обязательств по договору транспортной экспедиции. В ходе расследования удалось выяснить, что экспедитор взял на себя обязательство за вознаграждение и за счет клиента организовать перевозку грузов, принадлежащих клиенту, по территории Российской Федерации. В соответствии с условиями договора клиент своевременно подал заявку на экспедирование груза, которая была принята экспедитором к исполнению. Однако несколько позже экспедитор отказался от ее выполнения, сделав соответствующую запись на бланке заявки. В результате клиент был вынужден самостоятельно доставлять груз в пункт назначения. Арбитражный суд установил факт нарушения экспедитором своих обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, и взыскал убытки с экспедитора в пользу клиента.

Срок, на который заключается договор, определяется прежде всего потребностями клиента – разовая ли это перевозка или идет поток грузов. Например, вы можете заключить договор транспортной экспедиции сроком на один год, где будут зафиксированы лишь основные права и обязанности сторон. А на каждую конкретную доставку составлять приложение или заявку с описанием того, что везем, куда, когда и кому.

**3 ВИДЫ ДОГОВОРОВ ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ**

В зависимости от конечной цели заключения договора транспортной экспедиции можно выделить несколько видов этих документов.

Договор об обеспечении доставки груза — это классическая разновидность транспортно-экспедиционного договора. В соответствии с этим договором экспедитор берет на себя всю полноту ответственности за транспортировочный процесс – от получения груза у грузоотправителя до выгрузки и сдачи его получателю. То есть клиент полностью освобождается от всех действий, связанных с перевозкой груза. Экспедитор же может выполнить условия такого договора либо собственными силами, если, например, груз можно доставить в пределах автомобильного сообщения и у экспедитора есть собственный автопарк, либо привлечь третьих лиц: заключить договоры на перевозку, на погрузочно-разгрузочные работы и так далее, если груз следует сложным смешанным маршрутом. В обоих случаях, согласно статье 805 ГК РФ, ответственность за доставку перед клиентом несет сам экспедитор. Такой договор максимально удобен для организаций без отделов логистики.

Исключение могут составить случаи, когда договор об обеспечении доставки груза с транспортной компанией заключает грузополучатель, а грузоотправитель обязуется передать груз экспедитору, но при этом доставить его своими силами до определенного места передачи.

При таком варианте обязанности по доставке груза и ответственность за товар переходят к экспедитору в момент получения груза от отправителя. Этот момент имеет большое значение для всех сторон, поскольку он определяет не только передачу груза, но и переход рисков утраты или повреждения товара. Кроме того, документ, фиксирующий передачу груза, является основным документом, подтверждающим принятие на себя экспедитором обязанностей по доставке конкретного груза.

Иногда возникают ситуации, когда представитель экспедитора намеренно завышает данные об объеме или весе полученного груза, а клиент впоследствии получает счет, сумма которого вызывает справедливое удивление. Доказать в таких случаях, что данные о грузе были искажены, крайне сложно, поэтому необходимо поручать передачу груза надежному и квалифицированному персоналу, который сможет проверить сведения, содержащиеся в накладной.

Договор транспортно-экспедиционного обслуживания – тот же вид договора об обеспечении доставки груза, но заключаемый на длительный срок. Организации, которая регулярно отправляет партии грузов, выгодно стать абонентом транспортной компании, так как годовое обслуживание предусматривает скидки и соответственно снижение затрат на перевозку.

 Договор о доставке груза до места нахождения перевозчика. Возможны также варианты договора о получении груза от перевозчика в пункте назначения и дальнейшей доставке его получателю.

Предположим, вы самостоятельно заключили договор с железной дорогой на перевозку грузов и в договоре с клиентом взяли на себя обязательства по доставке груза непосредственно на его склад. Однако отсутствие подъездных железнодорожных путей к складу (это весьма распространенная ситуация, так как такими путями оборудованы лишь бывшие и ныне действующие крупные государственные предприятия, базы и склады) и ограниченные транспортные ресурсы (например, объем товара – 20-футовый контейнер, а у вас из автотранспорта – лишь "ЗИЛ" грузоподъемностью 3,5 т) накладывают серьезные трудности на исполнение взятых обязанностей.

В такой ситуации оптимальный выбор – заключение договора с крупной транспортной компанией, которая имеет филиал в том регионе, куда вы отправляете товар. В обязанности экспедитора в данном случае будет входить: загрузка транспортного средства на складе грузоотправителя, доставка груза до станции отправления железной дороги и сдача его перевозчику, а также приемка на станции назначения, доставка и выгрузка на складе конечного получателя. В качестве клиента в этой модели могут выступать как грузоотправитель, так и грузополучатель, в зависимости от условий поставки, определенных сторонами в договоре.

 Договор об отдельных транспортно-экспедиционных услугах. Такие договоры заключаются небольшими компаниями, которые специализируются на каком-либо одном виде деятельности, например погрузочно-разгрузочных работах, сопровождении грузов и их охране в пути следования или таможенном оформлении и т. п. Несмотря на то что в каждом конкретном случае договор может называться по-разному, но квалифицироваться он будет как договор об оказании услуг, связанных с процессом перевозки груза. Такие договоры могут быть как разовыми, так и длящимися, с подписанием отдельного документа-приложения на каждую заявку клиента.

**4 ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СТОРОН ДОГОВОРА**

Согласно статье 803 ГК РФ, за неисполнение или ненадлежащее исполнение экспедитором прописанных в договоре обязанностей он несет ответственность перед клиентом по общим правилам, установленным главой 25 ГК РФ. То есть общим основанием ответственности является не вина экспедитора, а обычный предпринимательский риск. Однако есть и исключения из этого правила: если экспедитор сумеет доказать, что нарушение вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, то размер и основания его ответственности будут определяться правилами, предусмотренными действующим законодательством.

Что это означает на практике? Что ответственность за невыполнение обязательств по перевозке всегда носит ограниченный характер. Конечно, вы сможет взыскать прямой ущерб, причиненный повреждением либо гибелью груза, но вот никак не упущенную выгоду. В некоторых ситуациях, например, за невыполнение заявки грузоотправителя перевозчик уплачивает лишь исключительно неустойку (штраф), но не возмещает убытки. Кроме того, уставы и правила всех отраслей транспорта предусматривают достаточно большое число случаев, при которых перевозчик освобождается от ответственности. Для клиента это, безусловно, отрицательная сторона договора транспортной экспедиции.

Закон "О транспортно-экспедиционной деятельности" содержит расширенный и более подробный перечень оснований ответственности экспедитора перед клиентом. Так, за утрату (если груз не выдан по истечении 30 дней со дня окончания срока доставки), недостачу или повреждение груза после его принятия экспедитор обязан возместить клиенту реальный ущерб, если не докажет, что произошло это вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить. Ущерб в зависимости от условий договора возмещается в размере объявленной или действительной стоимости груза. Действительная стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца. При ее отсутствии стоимость считается по средней цене на аналогичный товар.

Отдельным пунктом можно предусмотреть возврат экспедитором уплаченного клиентом вознаграждения. Наряду с возмещением реального ущерба и возвращением клиенту уплаченного ранее вознаграждения экспедитор также обязан возместить клиенту упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением груза, произошедшими по его вине.

Из статьи 9 Закона можно узнать, что экспедитор обязан возместить убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств, если иное не предусмотрено договором и экспедитор не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

Согласно Закону ответственность по договору экспедиции несут и экспедитор, и клиент. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции и настоящим Федеральным законом, экспедитор и клиент несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с главой 25 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Гражданский Кодекс ввел обобщенное понятие "несохранность" груза в качестве условия ответственности перевозчика. Под несохранностью груза следует понимать утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза или багажа.

Перевозчик несет ответственность с момента принятия груза (багажа) к перевозке, т.е. его вручения перевозчику, до его выдачи управомоченному лицу. Время принятия груза к перевозке и его выдачи обычно указывается в транспортном документе (накладной, коносаменте, багажной квитанции).

Упомянутое в комментируемой статье лицо, имеющее право на получение груза, несколько отличается от предусмотренного ст. 785 ГК, согласно которой под управомоченным на получение груза лицом понимается его получатель. Аналогично решен вопрос о лице, управомоченном на получение груза, в транспортных уставах и кодексах. В комментируемой статье говорится не только о грузополучателе как лице, которому выдается груз, но и об управомоченном им лице. Однако кого следует понимать под управомоченным получателем лицом, не сказано. Если под управомоченным получателем лицом подразумевается агент, экспедитор или иной представитель получателя, то и в этом случае управомоченным на получение груза лицом остается лицо, указанное в транспортном документе, т.е. грузополучатель, так как агент, экспедитор или иной представитель получателя действуют от его имени и по его надлежаще оформленному поручению. Если же агент или экспедитор, с которым получатель состоит в договорных отношениях, действует от своего имени, то в транспортных документах именно он называется в качестве грузополучателя. Поэтому указание в комментируемой статье на выдачу груза не только получателю, но и управомоченному им лицу представляется излишним.

В отличие от Основ гражданского законодательства, которые отнесли решение вопроса о размере и условиях ответственности перевозчика к компетенции транспортных уставов и кодексов, Гражданский Кодекс предусмотрел общие нормы об основании, размере и условиях ответственности перевозчика. В соответствии с Кодексом перевозчик отвечает за несохранность груза или багажа при наличии вины, которая предполагается. Перевозчик может быть освобожден от ответственности, если докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Примерный перечень специфических и наиболее часто встречающихся в практике деятельности транспорта обстоятельств, доказанность которых перевозчиком может свидетельствовать об отсутствии его вины в причинении ущерба отправителю или получателю груза, например непреодолимая сила, действия или упущения отправителя или получателя, недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза.

Наличие в транспортных уставах и кодексах примерного перечня обстоятельств, доказанность которых перевозчиком может освободить его от ответственности за несохранность груза или багажа, не противоречит общей норме об освобождении перевозчика от ответственности за несохранность груза или багажа, так как эти перечни содержат именно те обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

По буквальному смыслу правила являющемуся императивным, заявитель требования не должен доказывать вину перевозчика в любых случаях несохранности груза. Однако в действующих транспортных уставах и кодексах, и что особенно важно, в Уставе железножорожного транспорта (ст. 118), Кодексе внутреннего водного транспорта (ст. 118) есть правила, допускающие при определенных условиях предположение об отсутствии вины перевозчика, пока она не будет доказана заявителем претензии. Такое правило есть и в ст. 133 Устава автомобильного транспорта. Нельзя не учитывать также, что в ряде международных конвенций и соглашений о перевозках грузов предусмотрен перечень особых рисков, освобождающих перевозчика от ответственности за потерю или повреждение груза. Так, в п. 4 Конвенции о договоре международной перевозки грузов по дорогам, участником которой является Россия, установлено, что перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности, когда потеря или повреждение груза явилось следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных в данном пункте обстоятельств; в их числе: отсутствие или повреждение упаковки груза; погрузка, размещение, выгрузка груза отправителем или получателем груза или лицами, действующими от их имени; недостаточность или неудовлетворительность маркировки груза и др. Аналогичные освобождающие перевозчика от ответственности за убытки обстоятельства предусмотрены Соглашением, заключенным СССР (Россией) с Финляндией о прямом железнодорожном сообщении. В рыночных условиях едва ли целесообразно ставить внутреннего автомобильного и железнодорожного перевозчика в худшее положение по сравнению с международным. Особые риски, свидетельствующие об отсутствии вины перевозчика, предусмотрены также Брюссельской конвенцией об унификации некоторых правил о коносаментах от 25 августа 1924 г. Россия присоединилась к Протоколу от 23 февраля 1968 г. об изменении данной Конвенции(146) и, следовательно, должна соблюдать ее правила.

Пунктом 2 ст. 784 ГК предусмотрено, что общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ним правилами. Это правило позволяет заключить, что законодатель был вправе включить в новые транспортные уставы и кодексы общее условие, предусмотревшее обязанность грузоотправителя (грузополучателя) доказать вину перевозчика за несохранность груза, несмотря на наличие обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за несохранность груза. Поэтому вызывает большие сомнения разъяснение ВАС РФ, содержащееся в постановлении Пленума ВАС РФ от 12.11.98 N 18. Согласно этому разъяснению при применении ст. 109 ТУЖД (ныне ст. 118 УЖТ), обязывающей грузоотправителя (грузополучателя) доказывать вину перевозчика в несохранности груза, арбитражным судам следует руководствоваться ст. 796 ГК, содержащей презумпцию вины перевозчика.

Пределы ответственности перевозчика за несохранность груза претерпели в Гражданском кодексе некоторые изменения по сравнению с соответствующими нормами транспортных уставов и кодексов СССР. В действующем Кодексе установлена обязанность перевозчика в случае повреждения (порчи) груза при невозможности восстановления груза возместить его стоимость, а также обязанность возвратить отправителю (получателю) провозную плату не только за недоставленный груз (полностью или в части), но и за поврежденный (испорченный) груз.

Пределы ответственности воздушного перевозчика отличаются от предусмотренных в Кодексе. Согласно ст. 119 воздушного кодекса за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявленной ценности, воздушный перевозчик несет ответственность в размере их стоимости, но не более чем в размере двух установленных федеральным законом МРОТ за килограмм веса багажа или груза. Действующий КТМ содержит норму об ограничении ответственности перевозчика. Согласно ст. 170, применяемой в зарубежных перевозках, в случае, если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки груза и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за несохранность груза не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или другую единицу отгрузки либо двух расчетных единиц за килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

Правила об ответственности, предусмотренные ст. 119 ВК и ст. 170 КТМ, соответствуют общепринятой международной практике, хотя они не вполне соответствуют императивной норме общего закона - ГК. Международными конвенциями и соглашениями о перевозке грузов, пассажиров и багажа установлен предел ответственности перевозчика, как правило, в соответствующих суммах за единицу веса или место груза или багажа.

Стоимость груза и багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Также Гражданскиим кодексом установлено, что документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составляемые перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа. Отправитель и получатель груза или багажа вправе для подтверждения обстоятельств, могущих служить основанием ответственности перевозчика, использовать не только акты, составляемые перевозчиком в одностороннем порядке, но и другие документы. Суд, решая вопрос об ответственности за несохранность груза или багажа, обязан исследовать и оценить все представленные доказательства в совокупности, не выделяя как наиболее доказательные акты и другие документы, составляемые перевозчиком в одностороннем порядке.

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность перед клиентом экспедитора, заключившего договор перевозки, определяется на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, и использовании при этом соответствующих экспедиторских документов предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки.[[3]](#footnote-3)

Для целей настоящего Федерального закона при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, под расчетной единицей понимается единица специального права заимствования, определенная Международным валютным фондом. Стоимость рубля в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и сделок. В соответствии со стоимостью рубля в единицах специального права заимствования перевод в рубли осуществляется на дату принятия судебного решения или на дату, установленную соглашением сторон.

Правила ограничения ответственности не применяются, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) принятого для экспедирования груза возникли не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

В случае одностороннего отказа от исполнения договора транспортной экспедиции клиент или экспедитор возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф в размере десяти процентов суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат.[[4]](#footnote-4)

 Экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачи груза получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, либо уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, в следующих размерах:[[5]](#footnote-5)

* за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;
* за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части;
* за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере суммы, на которую понизилась объявленная ценность, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере объявленной ценности;
* за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере суммы, на которую понизилась действительная (документально подтвержденная) стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.

При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, предусмотренная настоящей статьей, не может превышать две расчетные единицы за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которого отвечает экспедитор.

В договоре транспортной экспедиции может быть установлено, что наряду с возмещением реального ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, экспедитор возвращает клиенту ранее уплаченное вознаграждение, если оно не входит в стоимость груза, в размере, пропорциональном стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза.

Наряду с возмещением реального ущерба и возвращением клиенту уплаченного им экспедитору вознаграждения в размерах, установленных настоящей статьей, экспедитор обязан возместить клиенту упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, произошедшими по вине экспедитора.

При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, упущенная выгода возмещается в полном объеме, но не более чем в размере ответственности, установленном настоящим Федеральным законом.

Действительная (документально подтвержденная) стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или, если требование добровольно удовлетворено не было, в день принятия судебного решения.

Груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении тридцати дней со дня истечения срока доставки, определенного договором транспортной экспедиции, или, если такой срок договором не определен, в течение разумного срока, необходимого для доставки груза и исчисляемого со дня принятия экспедитором груза для перевозки. Груз, который был доставлен, но не был выдан получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченному им лицу по причине неуплаты причитающегося экспедитору вознаграждения, утраченным не считается, если экспедитор своевременно уведомил клиента об оказании экспедиционных услуг в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

В случае, если во время выдачи груза получатель, указанный в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченное им лицо не уведомили экспедитора в письменной форме об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза и не указали общий характер недостачи или повреждения (порчи) груза, считается, что они получили груз неповрежденным.

В случае, если утрата, недостача или повреждение (порча) груза не могли быть установлены при приеме груза обычным способом, такое уведомление экспедитору может быть сделано не позднее чем в течение тридцати календарных дней со дня приема груза. Датой уведомления считается дата получения экспедитором такого уведомления.[[6]](#footnote-6)

Экспедитор возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено договором и экспедитор не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

За нарушение установленного срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если клиентом является физическое лицо, использующее услуги экспедитора для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки (при этом неполные сутки считаются за полные) или час (если срок указан в часах) просрочки неустойку в размере трех процентов, но не более восьмидесяти процентов суммы причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента. [[7]](#footnote-7)

Клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с неисполнением обязанности по предоставлению информации. В случае, если будет доказана необоснованность отказа клиента от оплаты расходов, понесенных экспедитором в целях исполнения обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, клиент уплачивает экспедитору помимо указанных расходов штраф в размере десяти процентов суммы этих расходов.

Клиент несет ответственность за несвоевременную уплату вознаграждения экспедитору и возмещение понесенных им в интересах клиента расходов в виде уплаты неустойки в размере одной десятой процента вознаграждения экспедитору и понесенных им в интересах клиента расходов за каждый день просрочки, но не более чем в размере причитающегося экспедитору вознаграждения и понесенных им в интересах клиента расходов.[[8]](#footnote-8)

В договоре транспортной экспедиции может быть предусмотрен более высокий размер ответственности экспедитора по сравнению с установленным настоящим Федеральным законом или международным договором Российской Федерации размером ответственности. Соглашение об устранении имущественной ответственности экспедитора или уменьшении ее размеров, установленных настоящим Федеральным законом, ничтожно.[[9]](#footnote-9)

Законодательно предусмотрено ограничение ответственности экспедитора при осуществлении им международных перевозок, если экспедитор докажет, что утрата, недостача или повреждение груза явились результатом действия непреодолимой силы, случая или что его неосторожность была легкой, а не грубой. Это правило появилось в законе не случайно. Оно призвано оградить клиентов и прежде всего потребителей от недобросовестности некоторых экспедиторских фирм.

Чтобы упростить порядок возмещения убытков, причиненных клиенту экспедитором, можно использовать механизм страхования экспедируемых грузов. В таком случае после выплаты возмещения клиенту страховая компания в порядке регресса предъявит иск экспедитору и возьмет все судебные хлопоты на себя.

Клиент также несет ответственность перед экспедитором, перечень оснований которой хоть и ограничен, но зафиксирован в Законе и не может изменяться договором. Таковыми основаниями могут послужить:

* причинение убытков экспедитору в связи с неисполнением обязанностей по предоставлению информации. Например, вполне уместно требовать возмещения в полном объеме убытков, понесенных экспедитором в связи с отсутствием информации об опасных свойствах груза;
* необоснованный отказ от оплаты расходов, понесенных экспедитором. В этом случае уплачивается штраф в размере 10% суммы этих расходов;
* несвоевременная уплата вознаграждения экспедитору и возмещение понесенных им в интересах клиента расходов. При этом взыскивается неустойка в размере 0,1% суммы вознаграждения и расходов экспедитора за каждый день просрочки (но не более суммы вознаграждения).

В случае одностороннего отказа от исполнения договора виновная сторона обязана возместить другой стороне вызванные отказом убытки и уплатить штраф в размере 10% суммы понесенных ею затрат.

Что касается процессуального оформления требований, возникающих в связи с неисполнением либо ненадлежащим исполнением договора транспортной экспедиции для коммерческих организаций и предпринимателей Закон предусматривает обязательную досудебную процедуру урегулирования – предъявление претензий к экспедитору в письменной форме, которая должна быть рассмотрена в течение 30 дней с момента ее получения. Срок исковой давности для таких требований составляет один год.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Договор перевозки грузов — один из важнейших хозяйственных договоров, благодаря которому осуществляется связь между промышленностью и сельским хозяйством, промышленностью и торговлей. Сторонами по договору перевозки груза являются транспортные организации - перевозчик и грузоотправитель. Договор перевозки грузов государственных и общественных организаций заключается на основании плана, обязательного для обеих сторон.

Однако в договоре перевозки груза участвует третье лицо, которое в результате него приобретает права и обязанности. Это лицо называется получателем. В договоре перевозки третье лицо имеет не только права, но и несет обязанности: принять груз, требовать составления актов, своевременно вывезти груз, хотя к заключению договора перевозки третье лицо - грузополучатель - никакого отношения не имеет. Его обязанности вытекают из его взаимоотношений с грузоотправителем.

В соответствии с договором перевозки перевозчик обязан доставить переданный ему груз в пункт назначения в целости и сохранности и выдать его управомоченному на его получение лицу. Если груз перевозчиком был утрачен, испорчен либо поврежден, то он обязан возместить грузоотправителю или грузополучателю возникшие в результате этого убытки. За утрату или недостачу груза перевозчик выплачивает получателю стоимость утраченного или недостающего груза. Перевозчик обязан доставить груз в установленный срок.

За задержку доставки груза перевозчик уплачивает штраф. При приемке груза грузополучатель обязан проверить сохранность прибывшего груза, а именно: целостность пломб, исправность вагонов, льдоснабяение, соответствие груза данным, указанным в накладной. Если грузополучатель обнаружит какое-то отклонение от уставных правил, он должен потребовать составления коммерческого акта. Требование о составлении коммерческого акта должно быть заявлено и в том случае, когда скоропортящийся груз пришел с просрочкой. Коммерческий акт является основанием для возложения ответственности на перевозчика, отправителя и грузополучателя.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Федеральный Закон "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ.
2. Андреев В.К. Транспортно-экспедиционное обслуживание. М., 1977.
3. Калпин А.Г. Договор транспортной экспедиции и новое гражданское законодательство // Государство и право. 2004. N 5.
4. Кокин А.С., Левиков Г.А. Международная транспортная экспедиция. - М. 2005
5. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. - М.:Статут, 2007.
6. Черепахин Б. Б. Ответственность грузополучателя по договору перевозки.- Иркутск, 1997.
7. Комментарии Гражданского кодекса РФ с постатейными аннотациями.- М., 2001.
8. Киселев Ю.В. Договор перевозки грузов автомобильным транспортом: Акты, претензии, иски // Хозяйство и право .- 2001.- №6.

1. ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ, ст.3. [↑](#footnote-ref-1)
2. ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ, ст.3. [↑](#footnote-ref-2)
3. ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ, ст.6 [↑](#footnote-ref-3)
4. ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ, ст.6 [↑](#footnote-ref-4)
5. ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ, ст.7. [↑](#footnote-ref-5)
6. ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ, ст.8. [↑](#footnote-ref-6)
7. ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ, ст.9. [↑](#footnote-ref-7)
8. ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ, ст.10. [↑](#footnote-ref-8)
9. ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ, ст.11. [↑](#footnote-ref-9)