

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

(наименование института полностью)

Кафедра Гражданское право и процесс
(наименование)

Юриспруденция «40.04.01»
(код и наименование направления подготовки)

Гражданское право; семейное право; международное частное право
(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему «Договор транспортной экспедиции»

Студент Ермакова Ольга Ивановна _____
(И.О. Фамилия) (личная подпись)

Научный кандидат юридических наук Сергеев Алексей Викторович
руководитель _____
(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Содержание

Введение.....	3
1 Общая характеристика договора транспортной экспедиции	6
1.1	66
1.2 Место договора транспортной экспедиции в системе гражданско- правовых договоров.....	16
2 Субъектный состав и содержание договора транспортной экспедиции.....	25
2.1 Субъектный состав договора транспортной экспедиции.....	25
2.2 Права и обязанности сторон по договору транспортной экспедиции...	28
3 Заключение, прекращение и ответственность по договору транспортной экспедиции.....	39
3.1 Заключение и прекращение договора транспортной экспедиции.....	39
3.2 Ответственность сторон по договору транспортной экспедиции.....	47
Заключение.....	66
Список используемых источников и используемой литературы.....	71

Введение

Актуальность темы определяется значимой ролью транспорта в жизни современного общества, которое уже просто не в состоянии существовать без транспортных услуг. Данные услуги носят достаточно специфический характер, связанный с необходимостью территориального перемещения в пространстве людей и грузов. К разряду данного вида услуг имеет отношение и договор транспортной экспедиции, выполняющий важные функции в сфере экономико-правовой деятельности.

При транспортировке товаров иногда необходимо выполнить другие действия, связанные с отправкой и получением товаров. Как доход превосходит заданную единицу, грузоотправители и грузополучатели не могут выполнить свою задачу, таким образом, они прибегают к услугам организаций, которые сами отгружают товар, сопровождают его во время транспортировки, доставляют его адресату.

Не будет преувеличением утверждать, что грамотное заключение и добросовестное исполнение договора транспортной экспедиции в итоге скажется на успешном развитии российской экономики в целом.

Таким образом, трудно переоценить значимость и востребованность договора транспортной экспедиции, особенно, если проанализировать материалы судебной, экономической и международной практики. Названный вид транспортных обязательств регулируется достаточно обширным комплексом нормативных правовых актов, которые, тем не менее, не разрешают всех насущных проблем, связанных с реализацией. В этой связи актуальность темы исследования обусловлена также и тем, что законодательство в данной области требует совершенствования, а выявленные в настоящей работе проблемы – дальнейшего осмысления и разрешения.

Современная тенденция организации продаж через интернет-магазины также представляет особую сферу правового регулирования, поскольку

предприниматели в таких случаях реализуют товар, главным образом, через транспортно-экспедиторские структуры.

Объект исследования – совокупность общественных отношений, которые складываются в сфере применения и заключения договора транспортной экспедиции.

Предметом исследования являются гражданско-правовые нормы, которые регулируют правоотношения, связанные с договором транспортной экспедиции, а также соответствующая правоприменительная практика.

Цель исследования – анализ особенностей договора транспортной экспедиции с правовой точки зрения, обнаружение недостатков в в сфере транспортной экспедиции и моделирование ряда предложений по модернизации гражданского законодательства.

Достижение поставленной цели предполагает решение следующих исследовательских задач:

- раскрыть понятие, правовую природу и значение договора транспортной экспедиции;
- изучить договор транспортной экспедиции;
- выяснить, какое место занимает договор транспортной экспедиции в системе гражданско-правовых договоров;
- установить субъектный состав договора транспортной экспедиции, права и обязанности сторон;
- охарактеризовать права и обязанности сторон по договору транспортной экспедиции;
- обозначить порядок заключения и прекращения договора транспортной экспедиции;
- выявить специфику ответственности за нарушение договора транспортной экспедиции.

В методологическую базу работы вошли как общенаучные методы познания (исторический метод, метод системного анализа и синтеза, логический метод), так и специальные правовые методы научного

исследования (формально-юридический метод, сравнительно-правовой метод, метод юридического моделирования).

Теоретическая основа работы представлена трудами С.С. Алексеева, Н.А. Андреевой, М.И. Брагинского, В.В. Витрянского, Б.М. Гонгало, С.Ю. Морозова, Я.Е. Парция, Е.А. Суханова.

В нормативной базе представлены: Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993г., Гражданский кодекс Российской Федерации, Федеральный закон № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 года, Приказ Минтранса РФ № 23 от 11.02.2008 «Об утверждении порядка оформления и форм экспедиторских документов».

Эмпирическую базу диссертационной работы составляют судебная практика, которая размещена в электронно-правовых базах и материалы из научной литературы и периодической печати.

Научная новизна заключается в том, что нами разрабатываются предложения, которые могут внести коррективы в действующее законодательство о транспортной экспедиции, а также определяется правовая природа договора транспортной экспедиции, его предмета, нами также проводится исследование правового регулирования характерных для практики новых видов транспортно-экспедиционной деятельности.

Практическая значимость исследования заключается в возможности использовать его материалы лицами, изучающими договорное право, а также практиками, профессионально занимающимися транспортной экспедицией.

Структура работы обусловлена ее целью, включает введение, три главы, разделенные на подпункты, заключение и список использованной литературы.

1 Общая характеристика договора транспортной экспедиции

1.1 Понятие, правовая природа и значение договора транспортной экспедиции

В настоящее время практически нет организаций, которые бы не пользовались услугами транспортной экспедиции, поскольку было бы слишком затратно для производственных и торговых компаний заниматься этим самостоятельно. Транспортная логистика – это отдельная отрасль сферы услуг. В деятельность данной сферы услуг входит транспортировка товарно-материальных ценностей или людей по определенному маршруту.

Если между сторонами договора при предоставлении услуг транспортно-экспедиционной направленности возникают проблемы, то можно обратиться к нормативно-правовым актам. В Гражданском Кодексе ГК РФ есть глава 41 – «Транспортная экспедиция». В ней отражены особенности отношений между сторонами договора транспортных услуг.

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

Все услуги, которые предлагаются клиенту в процессе коммуникации с исполнителем, ведут к тому, чтобы доставить груза до конечного пункта, тем самым достигнув конечной цели. По причине того, что к транспортным компаниям зачастую возникали претензии от заказчика, перед юристами была поставлена задача обеспечить комплексное регулирование обязательств сторон по договору транспортной экспедиции.

Один из самых важных законов по поводу рассматриваемой деятельности – это Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» [68]. Данный закон разрешает сложные ситуации и является основным в этой

проблематике. Он предусматривает рассмотрение всех ситуаций, которые могут возникнуть в рамках. Однако этот НПА не имел полноценной возможности на отражение правосубъектности сторон, взаимодействующих по договору, в связи с чем его правовой потенциал был на невысоком уровне, что не позволяло регулировать отношения заказчика и экспедитора в процессе транспортной экспедиции.

В связи с этим было необходимо разработать Правила транспортно-экспедиционной деятельности, которые были утверждены Постановлением Правительства РФ от 08 сентября 2006 г. № 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» [68].

В правилах указана обязательность составления экспедиторских документов, их перечень и правила оформления утверждены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 11 февраля 2008 г. № 23 «Об утверждении Порядка оформления и формы экспедиторских документов». Теперь были стандартизированы, тем самым отношения сторон между заказчиком и транспортной компанией стали проще [74].

Согласно этим установленным правилам, договор транспортной экспедиции оформляется как гражданско-правовая сделка, таким образом, транспортно-экспедиционная организация принимает на себя обязательство по поручению и за счёт другой стороны (клиента) оказать транспортно-экспедиционные услуги».

По мнению исследователя Е.В. Будриной, разработка нормативно-правовых актов успешно стандартизирует требования к экспедиторским документам. Как результат, отношения сторон по договору транспортно-экспедиционных услуг становятся более понятными и точными [12, с. 57].

В правилах транспортно-экспедиционной деятельности от 2006 года отражены специальные определения, которые помогают понять, как оказываются транспортные услуги. В данном нормативно-правовом акте изложено, что транспортно-экспедиционные услуги – это услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза,

обеспечению отправки груза и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза.

Предоставление услуг транспортной экспедиции достаточно объемный процесс, он включает в себя:

- составление маршрута перевозки;
- заключение информации о грузе (его вес, объём, габариты);
- составление договора между двумя сторонами;
- оформление документов и транспортных накладных на груз, коносаментов и прочих актов, которые нужны, чтобы груз был правильно доставлен до адресата;
- получение разрешения на перевозку грузов разных видов: опасных, негабаритных, тоннажных;
- оформление таможенного сопровождения грузов и т. д.

Необходимо привести определение такому важному понятию как экспедитор – это лицо, занимающееся организацией и выполнением договоров транспортно-экспедиционных услуг [74].

Возвращаясь к п. 1. ст. 801 ГК РФ стоит отметить его основную цель. Она заключается в том, чтобы обеспечить все необходимые процессы для благополучной доставки товара. Этот вид договора существенным образом отличается от посреднических, целью которых выступает получение некоего плательщика с определенными полномочиями на совершение сделок или иных юридических действий. Эта ситуация не означает, что вы можете видеть элементы посреднического соглашения в соглашении об оказании транспортных услуг, но в целом это соглашение о транспортировке является отдельным типом договорных обязательств. [74].

Обязательства по транспортному договору возникают в момент, когда обе стороны подписывают соглашение, а не в тот момент, когда происходит передачи груза экспедитору. Данный факт подтверждает консенсуальный характер договора между экспедитором или клиентом. Такой характер договоренности предполагает, что заказчик обладает преимуществом. Если

сторона, которая взяла на себя ответственность за транспортировку груза и каким-то образом не соблюдала пункты договора, то вторая сторона договора – заказчик, может отправить иск в арбитражный суд по поводу нарушения договора и получить компенсацию. На сегодняшний день договор транспортной экспедиции может быть, как консенсуальным, так и реальным. Например, у В.Т. Смирновой и Д.А. Медведевой написано: «договор транспортной экспедиции может быть консенсуальным, когда экспедитор организует выполнение экспедиционных услуг, либо реальным, когда он реализует их выполнение с вверенным грузом (в частности, когда экспедитором выступает перевозчик)» [85, с. 234].

Такой элемент, как форма договора, тоже должен быть соблюден заказчиком и исполнителем в полной мере. Договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме (п. 1 ст. 802 ГК РФ). Если это условие не соблюдать, то договор не потеряет силу, хотя при возникновении спора лишает стороны права ссылаться в подтверждение сделки и ее условий на свидетельские показания (ст. 162 ГК РФ).

Договор транспортной экспедиции регулируется с правовой точки зрения. Причем в Российской Федерации транспортно-экспедиционная деятельность и её законодательство находятся в процессе развития. Таким образом, в будущем законодательство транспортно-экспедиционной деятельности сформируется как цельная, выстроенная система. И правоприменительная практика позволит заключать и исполнять договоры транспортной экспедиции без противоречий и недопониманий.

Договор включает в себя те условия, на которых достигнуто соглашение сторон. В 41 главе ГК РФ отсутствует особый список важных указаний на составление договора, и это большой минус этого нормативно-правового акта. Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» по идее обязан заполнить нормативные лакуны, но этого не произошло. Уточняется, что это правило распространяется именно на Гражданский кодекс. В настоящее время не заполнены пробелы в законодательстве, что

создает основу для определения набора существенных условий договора перевозки.

Как вы знаете, есть два подхода к статьям транспортных договоров: широкий и узкий. Строго говоря, признается универсальность объекта договора.

С.П. Хмелев: «По договору транспортной экспедиции существенными условиями являются следующие: предмет, качество выполняемых работ, сроки исполнения договора, цена, порядок оплаты, место исполнения договора, форма договора и ответственность сторон» [92].

К числу важных условий договора О.В. Кислицина относит предмет, который устанавливается нормативно, документы и другую информацию о свойствах груза, условиях его перевозки и его передачи; стоимость и способы оплаты; права и обязанности сторон; партийные обязанности; изменения обязательств по контракту; изменение и расторжение договора [43, с.96].

Как уже было сказано выше, этот подход является узким. В нем не предусмотрены такие важные объективно-существенные условия, как стоимость и срок договора, что на самом деле существенный минус этого подхода.

Обратим внимание на то, что Цены и требования не являются необходимыми для планирования поездки: они не признаны юридически в качестве требований для автомобильной компании, и, во-вторых, Гражданский закон (статьи 424 и 314) предоставляет другие средства для определения состояния и времени транспортных средств. что не показано в этом соглашении. Н.В. Морозова: «Условие о вознаграждении экспедитора является определяемым существенным условием договора транспортной экспедиции. Если в договоре транспортной экспедиции не установлен размер вознаграждения, исполнение договора должно быть оплачено по цене, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные услуги» [54, с. 25]. Согласно ст. 309 Гражданского кодекса Российской

Федерации, «обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона, либо в соответствии с обычаями делового оборота или иными обычно предъявляемыми требованиями».

Договор транспортной экспедиции может не знать о ценах и типах предлагаемых услуг, но тип соответствующих услуг должен быть подходящим. Мы также добавляем, что, если одна часть контракта предназначена для лица, покупающего услуги для семьи, других потребностей, связанных с бизнесом, важно, чтобы правила, указанные в контракте, соответствовали срокам оказания услуги по п. 2 ст. 4 Закона «О защите прав потребителей». Этим Законом установлено, что «при отсутствии в договоре условий о качестве работы или услуги исполнитель обязан выполнить работу или оказать услугу, пригодную для целей, для которых работа (услуга) такого рода обычно используется» [38 с. 140].

Статьей 802 Гражданского кодекса Российской Федерации установлено, что договор транспортной экспедиции должен быть оформлен письменно. Это требование не означает, что все транспортные договоры на услуги обязаны быть закреплены на письме. В самом транспортно-экспедиционном договоре закрепляются важные условия, которых будет достаточно для рассматривания договора как состоявшегося. Если нарушить условия о форме договора, то это приведет к результатам, изложенным в статье 162 Гражданского кодекса Российской Федерации: «несоблюдение простой письменной формы сделки лишает стороны права в случае спора ссылаться в подтверждение сделки и ее условий на свидетельские показания, но не лишает их права приводить письменные и другие доказательства». В соответствии со ст. 162 Гражданского кодекса Российской Федерации договор стоит считать недействительным, когда это предусматривает закон.

Вид транспортно-экспедиционного договора не относится к объективно-существенным условиям данного типа договоров. Это доказывается в статье 802 Гражданского кодекса Российской Федерации: в

ней нет слов о том, что при нарушении письменной формы договора влечет за собой его недействительность. В российском законодательстве не сказано также о том, что несогласование условия о порядке оплаты делает договор недействительным.

В договоре транспортной экспедиции содержится лишь одно существенное условие, которое обозначено в Гражданском кодексе – предмет договора. При этом стороны договора могут разрабатывать и включать в договор дополнительные существенные условия самостоятельно, согласно принципу свободы договора.

Что касается обязательств сторон, экспедитор может лично выполнять свои обязательства, за исключением обязательств, вытекающих из доставки товара, поскольку доставка товара осуществляется привлеченным экспедитором. Если это условие не выполняется, настоящее соглашение не считается соглашением о транспортной экспедиции. Исполнитель не всегда должен выполнять свои обязанности лично, он может делать это с помощью третьих лиц, если это допускается договором экспедирования [83, с. 28-32].

Когда экспедитор принял поручения клиента, последний обязан предоставить экспедитору всю необходимую точную, полную и достоверную информацию о свойствах груза, условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором своих обязанностей.

Необходимо наличие документов для совершения перевозок, осмотра условий. Отказ или несвоевременная доставка информации и документации может привести к тому, что клиент понесет убытки, например, правоохранительные органы могут конфисковать автомобиль с багажом. После получения информации перевозчик должен проверить правильность полученных документов, чтобы осознать риск.

Исполнитель оставляет за собой право начать процесс доставки до тех пор, пока покупатель не доставит посылку с необходимыми документами и достаточной информацией. Это связано с тем, что отсутствие информации и документации может привести к ряду последствий: повреждение

транспортных средств и окружающей среды не соответствует требованиям по транспортировке опасных грузов.

Согласно пункту 2 ст. 802 ГК РФ, обязанностью клиента является предоставление доверенности на товар или материалы, подготовленные к перевозке, но судебная практика указывает на иное толкование:

«Системный анализ п. 2 ст. 802 ГК РФ и ст. 10 ФЗ РФ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорт», п. 5 Правил транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 08.09.2006 г. № 554, позволяет сделать вывод, что получение груза от грузоотправителя осуществляется на основании доверенности на право получения товара, документа, удостоверяющего личность, путевого листа, экспедиторской расписки, подтверждающей факт получения экспедитором для перевозки груза от грузоотправителя...» [67, с. 389].

Так, в п. 4 ст. 4 ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» указывается обязанность экспедитора выдать клиенту в момент получения груза экспедиторский документ, а также договоры, заключенные от имени клиента на основании выданной им доверенности.

При заключении договора транспортной экспедиции заказчиком может быть юридическое лицо, ИП или физическое лицо. В связи с этим стоит учитывать особенности правовой защиты физических лиц. В п. 3 ст. 4 федерального закона «транспортные услуги» означает, что отправитель должен доставить его некоммерческому лицу.

В ст. 8 ФЗ о защите прав потребителей законодательный орган устанавливает право потребителя на информацию о продавце товаров, услуг и правила процедуры. То есть поставщик несет ответственность за предоставление человеку информации о нем или о ней и услугах его или ее организации.

Когда клиент связывается с перевозчиком, он имеет право выбрать тип транспортного средства и маршрут, по которому будет транспортироваться

его груз. В договоре также может быть указано обоюдное право выбора вида транспорта и маршрута, после чего перевозчик может присоединиться к выбору.

В случае недостоверной или неполной информации подрядчик может запросить ее у заказчика, он обязуется предоставить услугу по контрактным правилам.

Заказчик обладает неограниченным правом запрашивать у подрядчика данные о этапе транспортировки и инструкции по процессу оказания услуг при выполнении договора поставки.

Есть исключения из этого правила, если компания может отклониться от стандарта: если инструкции клиента отличаются от их интересов или если инструкции неполные или неправильные. Здесь менеджер проинформирует клиентов о ситуации и предложит решение проблемы. Если она не может отправить запрос клиенту или если клиент не отвечает на запрос, компания может воспользоваться своей собственной свободой, которая регулируется интересами клиента [48, с. 247-249].

Согласно пункту 5 Правил транспортно-экспедиционной деятельности экспедиторскими документами являются: поручение экспедитору, экспедиторская расписка, складская расписка. Данные НПА утверждены Приказом Минтранса РФ от 11.02.2008 г. № 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов» 2008. № 15.

Не обязательно включать особую обязанность по обеспечению контроля за соблюдением правил отдельных категорий, поскольку возможность частично утверждается нормами простого гражданского права, ст. 4 ГК РФ, Кодексом Российской Федерации. Федерация. Статья 359 Гражданского кодекса Российской Федерации определяет предоставляемые права, у которого находится вещь, подлежащая передаче должнику, либо лицу, указанному должником, в случае неисполнения должником обязательства, удержать такую вещь. Транспортные обязательства как определённый вид правовых обязательств начинает действовать при

заключении договора между двумя сторонами. Последние разнообразны, возникают при использовании различных видов транспорта. Гражданско-правовые обязательства для данной категории договоров обладают как общими чертами обязательств, так и – специфическими правовыми особенностями. Договор транспортной экспедиции является значимым в том смысле, что транспортировка товаров одновременно с предоставлением экспедиционных услуг в современных реалиях признана – важнейший элемент экономической, торговой и международной сферы.

Базовой задачей соглашения между экспедитором и клиентом является выполнение нескольких ведущих условий: сохранность груза, хорошее качество транспортировки, регулирование финансовых затрат на транспортировку, сборы на таможенную, оплата иных затрат. Заказчикам необходимо заключать договор транспортной экспедиции, поскольку эта организация специализируется в своей сфере, она обладает знаниями и экономическими связями, что не может не способствовать производительности транспортировки багажа.

1.2 Место договора транспортной экспедиции в системе гражданско-правовых договоров

Благодаря транспортной экспедиции удовлетворяются нужды и экономические интересы отдельных граждан, а также всего государства. Эта отрасль занимается транспортировкой людей и достижений человеческого труда. Транспорт – «кровеносная система страны», является жизненно необходимой, чтобы обеспечить нужды каждого.

Транспорт относится к основным производственным отраслям (здесь также выделяют промышленность и сельское хозяйство), он связывает разнообразные промышленные элементы страны. Транспорт является связующим звеном для промышленности и сельского хозяйства.

Транспорт служит механизмом для обмена товарами и материалами на территории целого государства. Без него видится невозможным реализация транспортных договоров, в т. ч. договора транспортной экспедиции, обеспечение организаций и людей товарами и услугами в рамках производства и бытовых ситуаций [17, с. 1672].

В отечественной нормативной практике существуют разные позиции по поводу транспортных договоров и обязательств, которые применяются в нашем государстве. К примеру, у российского исследователя Б. М. Гонгалло [20, с. 502] четко сформированный взгляд на вопрос транспортных договоров.

Гонгалло считает, что транспортные договоры – это такой вид гражданско-правовых соглашений, которые совершаются для того, чтобы организовать и осуществить перевозки пассажиров и их багажа, грузов, включая почтовые перевозки, перевозки с признаками транспортной экспедиции. В качестве обобщающей дефиниции транспортные соглашения представляют собой договоренности, которые направлены на возмездную перевозку граждан (пассажиров), их багажа, грузов, почты и пр. [20, с. 502]. Договор транспортной экспедиции как часть транспортного договора имеет

следующие особенности:

- транспортно-экспедиционное соглашение «построено» лишь на возмездных условиях;

- перевозка связана с перемещением людей и различных материальных благ в пространстве, то есть в транспортном средстве или на нём. Если транспорт тянет груз или толкает его (например, баржа), правоотношения приобретают статус договора буксировки;

- осуществление транспортных обязательств, по общему правилу, происходит посредством транспортных услуг профессиональных перевозчиков [14, с. 214];

- предметом транспортных договоров является оказание нематериальных услуг по отношению к другим лицам (грузоотправитель, пассажира), которые связаны с перемещением грузов, багажа и пр.

Согласно договору транспортной экспедиции в ст.808 Гражданского кодекса Российской Федерации, экспедитор принимает на себя обязательство на платной основе и за счет контрагента (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение предусмотренных в договоре услуг.

Этот гражданско-правовой договор в большой степени значителен и востребован, поскольку экспедиционная транспортировка товаров и материалов в совокупности с трудами экспедитора крайне необходима для сферы экономики, торговли и международных отношений [90, с. 53-59].

Основная задача - сохранность груза, качество транспортировки, с точки зрения скорости движения, суммы денежных затрат, используемых транспортных средств и прочего. В ряде случаев кажется необходимым для грузоотправителей заключить договор экспедирования, что связано с тем, что эти действия осуществляются организацией, специализирующейся в соответствующей профессиональной сфере транспортных услуг. Такая специализация может отражаться в накопленном опыте, в сложившихся экономических отношениях с представителями различных видов

транспортных организаций, в эффективном выборе вида транспорта для конкретной перевозки, необходимых технических средств, в том числе транспортного средства.

Договор транспортной логистики - это разновидность гражданско-правового договора, в контексте которого данный юридический факт обычно характеризуется основными свойствами гражданско-правовой сделки. К его общим характеристикам можно отнести: данный гражданско-правовой договор является юридическим фактом и широко распространенным правовым явлением, направленным на создание гражданско-правовых отношений - образование, изменение и прекращение; является актом, направленным на достижение юридической силы, которая отличает договор от других законных актов и в то же время приближает его к некоторым административным актам.

Существенные черты этого соглашения сводятся к законности, поскольку это качество является важным элементом соглашения как сделки, которая отличает соглашение от уголовного преступления (деликта). По сути, договор транспортной экспедиции признается двусторонним обязательным (взаимным), обременительным, а также публичным.

Особый субъектный состав правоотношений предопределяет публичный характер данного договора. Экспедитор - это либо индивидуальный предприниматель, либо организация (юридическое лицо), которая осуществляет профессиональную деятельность по оказанию транспортно-экспедиторских услуг для удовлетворения разнообразных потребительских потребностей другой стороны (заказчика).

В современной юридической литературе можно встретить дискуссию о публичном характере договора. Г.П. Савичев: «Договор транспортной экспедиции является публичным договором, поскольку речь идет об экспедиционных услугах, оказываемых профессиональными коммерческими экспедиционными конторами, агентствами, другими предпринимательскими структурами, которые по характеру своей деятельности обязаны

соответствовать требованиям ст. 426 Гражданского кодекса Российской Федерации» [23, с. 207].

Однако профессионализм подрядчика, ведущего бизнес, не может быть критерием отнесения договора к публичному. Такой подход предполагает отнесение договоров об оказании платных услуг коммерческими организациями или ИП к публичным договорам.

«Режим «публичных договоров» прямо противоположен режиму «свободы договоров», наиболее полно выражающему частноправовые начала, составляющие основу гражданского права» [9, с. 197-198].

Обеспечение защиты стороны, более слабой в этих договорных отношениях, а кроме того, обеспечение функционирования свободного рынка, основанного на конкуренции между производителями товаров, работ и услуг, противодействие его монополизации осуществляется прежде всего благодаря признанию договора сторон публичным. Кроме того, отличительной чертой публичного контракта является: конкретные виды деятельности бизнес-организации, основанные на операционных функциях и услугах, должны быть актуальны для всех участников; (п. 1 ст. 426 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Вопрос юридического сектора, такой как качество и договор, по-прежнему остается сложным. [17].

Гонгало: «Договор транспортной экспедиции должен быть признан исключительно консенсуальным, поскольку юридически значимые действия, совершаемые экспедитором, осуществляются в соответствии с совершенным соглашением и, соответственно после того, как права и обязанности сторон будут соблюдены» [19, с. 132].

Консенсуальный и реальный договор транспортной компании, что всё чаще встречается в специальной литературе по теме транспортно-экспедиционного договора. В.Т. Смирнова и Д.А. Медведева: «Договор транспортной экспедиции может быть консенсуальным, когда экспедитор организует выполнение экспедиционных услуг, либо реальным, когда он

реализует их выполнение с вверенным грузом (в частности, когда экспедитором выступает перевозчик)».

Главной особенностью экспедиторского договора должна быть признана цель этой гражданско-правовой сделки, заключающаяся в предоставлении разнообразных посреднических услуг. Согласно условиям договора в обязанности экспедитора могут входить различные обязанности: совершение гражданско-правовых сделок, как непосредственно связанных с перевозкой грузов, так и сделок, направленных на обеспечение такой перевозки.

Эти дополнительные функции, которые являются частью контракта, можно определить, как временное соглашение: уплата налогов и других расходов, определенных сборов и так далее. От грузоотправителей может потребоваться предоставление услуг, связанных с доставкой, хранением и использованием товаров в Интернете [29, с. 69].

Договор транспортной экспедиции, который реализует довольно непростой технологический процесс, связанный с перевозкой и предоставлением транспортных средств, характеризуется признаками многих видов гражданско-правовых сделок, которые имеют место в различных сферах жизнедеятельности страны, государства, общества и индивидов. Представляется возможным включать в такие контракты договоры поручения и комиссии, а также агентские договоры.

Стоит выделить следующие типы транспортно-экспедиционных договоров:

- договор о транспортно-экспедиторской помощи при доставке товара получателю. Основная особенность этого типа контракта - предмет контракта. Особенность предмета договора заключается в том, что экспедитор полностью берет на себя обязательство гарантировать весь транспортный процесс, связанный с доставкой, транспортировкой и получением товара получателем. С точки зрения заказчика, цель договора об обеспечении экспедитора доставкой товара получателю - освободить клиента

от всех обязательств, связанных с необходимостью доставки товара в пункт назначения.

В этом случае и отправитель, и получатель могут выступать в качестве клиентов. Этот тип контракта дает получателю следующее преимущество: он может обеспечить выполнение своего обязательства, которое, например, оговорено в контракте на поставку товаров или куплю-продажу [11, с. 646].

Согласно вышеизложенной информации, существует две версии контракта и два типа контракта для транспортно-экспедиторской поддержки доставки товаров получателю.

К примеру, если экспедитор имеет в распоряжении собственный транспорт, то он беспрепятственно сможет обеспечить процесс транспортировки и доставки данного груза получателю. В этом случае транспортировка грузов не является самостоятельным процессом, и в дальнейшем заключение договора на ее выполнение не ожидается, поскольку перевозчик и отправитель совпадают в одном лице экспедитора. Экспедитор в данном случае несет прямую ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение транспортного процесса [86, с. 97-99].

Следует отметить и то, что правило предусмотренное ст. 803 ГК РФ, по нормам которой, перед экспедитором отвечает перевозчик при ненадлежащем исполнении своих обязательств по перевозке, не может быть применимо к договору этого вида. По договору данного вида экспедитор и грузоперевозчик – это не одно и то же лицо, а значит, экспедитор обязан самостоятельно заключить договор о перевозке груза, в соответствии с его обязательствами по договору транспортно-экспедиционной деятельности. 2. Договор о транспортно-экспедиционном обеспечении завоза и вывоза груза на станции железных дорог, в порты и пристани, в аэропорты.

Предметом данного соглашения являются отношения, связанные с оказанием транспортно-экспедиторских услуг клиенту экспедитором, а именно доставкой товаров до места нахождения перевозчика, который несет ответственность за доставку товаров и другие услуги по получению товаров.

Обязательства по данному типу договора исключают перевозку грузов как один из элементов деятельности экспедитора, но содержат только функцию доставки (вывоза) груза на вокзалы, порты и причалы. Интересует процесс вывоза или доставки товара до пункта отправления.

Предметом договора такого типа являются действия экспедитора по принятию товара от клиента, транспортировке товара к месту нахождения перевозчика, заключению договора с перевозчиком, передаче товара для доставки получателю. Если грузополучатель выступает в роли клиента, то действия экспедитора при получении товара становятся предметом договора.

Ещё одним вариантом договора данной модели экспедиции может стать процесс, когда экспедитор принимает на себя обязательства по организации доставки от грузоотправителя до места нахождения перевозчика и его доставки. В этом случае структура взаимодействия договорных связей усложняется, поскольку обязательства по транспортировке грузов до места нахождения перевозчика или от перевозчика к заказчику приобретают самостоятельный характер. При таком соглашении экспедитор выступает в роли грузоотправителя, и перевозка товаров может быть совмещена транспортной организацией с ее экспедиторскими услугами. Это избавляет главного экспедитора от необходимости передавать товар покупателю.

Обстоятельство, согласно ст. 805 ГК РФ не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за несоблюдение или неисполнение договора [30, с. 384].

- договор об отдельных транспортно-экспедиционных операциях и услугах. Примером таких услуг может служить услуга хранения груза на складе экспедиторской организации;

- соглашение об организации транспортно-экспедиционных услуг. Подобно договору перевозки грузов (ст. 798 ГК РФ) такой договор можно назвать договором об организации транспортно-экспедиционных услуг. Отношение по договору данного вида складываются между экспедитором и клиентом. Договор транспортно-экспедиционного обслуживания, как

правило, заключается в случаях, когда необходима перевозка партии грузов в течение определённого периода времени, чаще всего достаточно длительного.

Договор транспортной экспедиции «характеризуется признаками договоров перевозки и хранения, а также - договоров подряда» [45, с. 11-17]. Отметим, что данная сделка не может быть полностью отождествлена с договором перевозки, поскольку с одной стороны договор экспедирования регулируется отдельной главой 41 ГК РФ «Транспортная экспедиция» и с другой стороны, транспорт сам по себе не является основанием для деятельности экспедитора.

В соответствии с п.3 ст.808 ГК РФ, положения главы 41 ГК РФ применяются в случаях, когда в соответствии с положениями договора экспедирования перевозчик выполняет обязанности экспедитора. В дополнение к общим правовым нормам кодифицированного гражданского права о договорах, транспортных и экспедиторских договорах, деятельность по оказанию услуг в области экспедирования грузов регулируется национальными транспортными уставами и кодексами., а также - Федеральным законом от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» [25, с. 128].

Данный нормативный правовой акт регламентирует правила осуществления транспортно-экспедиционной деятельности - порядок оказания услуг по организации перевозок грузов различными видами транспорта, по оформлению различных документов по перевозке.

Отношения, возникающие в сфере экспедиционных услуг, регулируются также Постановлением Правительства РФ от 8 августа 2006 г. № 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности». Уровень предоставляемых услуг должен соответствовать национальным нормам иных источников права РФ в такой профессиональной деятельности, а также условиям договора перевозки.

Подытожим, что особое значение в национальном транспортном законодательстве приобретает его сегмент, контроль за «гражданскими отношениями в релейной сфере». Хотя эта деятельность не ограничивается созданием новых материальных товаров, стоимость рассматриваемого контракта влияет на его экономику по сравнению с государством, обществом и людьми. Аналогичный эффект имеет место в процессе осуществления перевозок, сопровождаемых обменом товарами в космосе и важной юридической деятельностью. Правовое регулирование гражданских отношений в современной России и в мире особенно важно, учитывая условия сотрудничества между народами Российской Федерации, транспортной сетью и крупными компаниями в современное время. Транспортные средства Часть, которая управляет гражданскими отношениями в области транспорта. Хотя эта деятельность не ограничивается созданием новых материальных товаров, стоимость рассматриваемого контракта влияет на его экономику по отношению к государству, обществу и людям. Аналогичный эффект имеет место в процессе обмена и перевозки товаров в космосе вместе с важной юридической деятельностью. Правовой режим гражданских отношений в современной России и в мире особенно важен в связи с необходимостью межгосударственного взаимодействия, межличностного общения,

2 Субъективный состав договора транспортной экспедиции

2.1 Субъектный состав договора транспортной экспедиции

Покупатель может быть (физическим или юридическим) и должен быть только коммерческой организацией или индивидуальным предпринимателем. Чтобы стать уважаемым клиентом, вы должны быть юридическим лицом и затем заниматься транспортными услугами. Так, по мнению В.В. Витрянский, который является участником договора перевозки грузов, может быть «человеком, имеющим законный интерес в страховании и транспортировке отправителя или получателя». В.В. Витрянский: «Представляются необоснованными встречающиеся в современной юридической литературе попытки расширить круг субъектов договора транспортной экспедиции за счет отказа от обязательности такого признака, как их роль в качестве грузоотправителя (грузополучателя) в отношениях с транспортными организациями». Данное утверждение В.В. Витрянский обосновывает тем, что в противном случае «такой взгляд на клиента по договору транспортной экспедиции не корреспондирует с обязательным признаком предмета этого договора, а именно неразрывной связью оказываемых по нему транспортно-экспедиционных услуг с перевозкой груза» [23, с. 207].

В.А. Егизаров: «Необходимо, чтобы клиент был отправителем или получателем груза» [23, с. 207]. С.Ю. Морозов: «Законодателем установлено, что в качестве клиента могут выступать лишь грузоотправители или грузополучатели» [34, с. 179].

О.Н. Садиков отмечает, что «клиентом в договоре транспортной экспедиции могут выступать наряду с отправителем и получателем груза также и другие лица: собственник груза, перевозчик и другие субъекты, интересы которых связаны с перевозкой вследствие наличия договорных отношений с отправителем или получателем груза» [29, с. 454]. Данную позицию поддерживает А.А. Степанова: «...клиентами по договору могут

быть любые лица (прежде всего отправитель и получатель груза, а также его собственник), заинтересованные в получении экспедиционных услуг» [87, с. 5-6].

В.А. Калюжная: «...клиентом в договоре могут быть грузоотправители, грузополучатели, собственники или иные владельцы груза, не совпадающие с отправителями либо с получателями, другие лица, заинтересованные в экспедиторских услугах» [31, с. 121].

Раздел 2.3 Общих условий судоходства в Российской Федерации содержит следующую информацию: Ваши клиенты или клиенты как российские или иностранные (юридические) лица, которые заключили соглашения и обязаны доставить товары или имеют права и обязанности по путешествиям. У клиентов и операторов есть контракты, но это не означает, что заказчик должен быть поставщиком.

Раздел 4 Правил экспорта дает юридическое значение этого термина. «Клиент» – это «лицо, заключившее с экспедитором договор транспортной экспедиции и принявшее на себя обязанность оплатить выполнение транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором». Закрепление в статье 801 Гражданского кодекса Российской Федерации обязанности принадлежности клиента к отправителю или получателю груза является не удачным для участников транспортно-экспедиционных отношений.

Из п. 2 ст. 801 ГК РФ Следовательно, создание транспортного агентства означает перевозчика. Редактором может быть операционная служба: экспедиторы, различные операторы и судоходные компании. Поставщик также может выступать в роли посыльного.

В гл. 41 ГК РФ нет строгого указания на то, какими должны быть экспедиторы. Если исходить из вида услуг, которые они предоставляет заказчику, а также их обязанности по законодательству, принимая во внимание тот факт, что договор транспортной экспедиции носит возмездный характер, очевидно, что деятельность по транспортно-экспедиционному

обслуживанию является по своей сути предпринимательской. В.В. Витрянский: «В качестве экспедитора по договору транспортной экспедиции может выступать либо коммерческая организация, либо индивидуальный предприниматель» [16, с. 26].

Услуги транспортировки по закону могут быть предоставлены любыми юрлицами. Экспедитор может являться и отправителем груза, и его получателем, может не быть ни первым, ни вторым, что касается владения и собственности, на основании договора транспортной компании, экспедитор – всегда владелец груза, но не собственник. Рассмотрим ключевые моменты статуса экспедитора. 1. Экспедитором является лицо, которое заключает договор с перевозчиком и перемещении груза. 2. Экспедитором также называется лицо, которое принимает груз и передает его заказчику.

2.2 Права и обязанности сторон по договору транспортной экспедиции

Права и обязанности клиента - согласно п. 6 ст. 3 Федерального Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», клиент имеет право: выбирать маршрут следования груза и вид транспорта; требовать у экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, предоставления информации о процессе перевозки груза; давать указания экспедитору в соответствии с договором транспортной экспедиции. Права экспедитора в договоре транспортной экспедиции определяются исходя из прав клиента, в частности, из его права выбирать маршрут следования груза и вид транспорта, а также давать указания экспедитору в соответствии с условиями договора между ними [58, с. 236].

Согласно ст. 5 Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», Клиент обязан своевременно представить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, и документы, необходимые для осуществления таможенного, санитарного контроля, других видов государственного контроля.

Клиент в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции, обязан уплатить причитающееся экспедитору вознаграждение, а также возместить понесенные им расходы в интересах клиента. Если в договоре транспортной экспедиции размер вознаграждения не предусмотрен, и он не может быть определен исходя из условий договора, вознаграждение подлежит уплате по цене, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные услуги.

Если клиент откажется оплачивать оказанные услуги и произведенные расходы, то экспедитор может обратиться в арбитражный суд с исковым требованием об их выплате. В случае если он подтвердит факт выполнения

работ и произведенных расходов, суд удовлетворит его иск (например, Постановления ФАС СЗО от 22.03.2007 N А56-29446/2006, ФАС ДВО от 30.01.2007 N Ф03-А51/06-1/4553).

Что касается расширения прав и возможностей человека, закон также рекомендует деление на «первое» и «дополнительное».

Д. А. Медведев говорит: «Потребительские приоритеты включают:

- А) расчистка продукции на клиринг;
- Б) получение товара грузоотправителем;
- В) оплата комиссионных по контракту;
- Г) Оплата транспортных расходов при исполнении договора

По этой причине должна быть информация о сторонах (п. 804 Общего закона). Внесение других ожидаемых дополнений в специфику каждого контракта (планирование работ и изменение его складских помещений, транспортировка специализированных зданий и т. д.).

По В.А. Егiazарову, В.В Витрянскому, М.И. Брагинскому и некоторым другим авторам, передача грузов для перевозки и их получения у экспедитора не входят в обязанности заказчика, потому что заказчики «скорее представляют собой права последнего, которым противостоят обязанности экспедитора соответственно по принятию груза у клиента-грузоотправителя и выдаче его клиенту-грузополучателю» [33, с. 414]. Особенностью договора является наличие у сторон права на односторонний отказ от исполнения договора. Согласно ст. 806 ГК любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок.

Е.А. Суханова указывает: «Односторонний отказ от исполнения договора транспортной экспедиции не согласуется с общими положениями гражданского права о договоре. Однако в данном случае наличествует одна из особенностей договора транспортной экспедиции, как и иных договоров о представительстве, допускающих односторонний отказ от их исполнения» [36, с. 128]. Согласно п. 5 ст. 6 Закона в случае одностороннего отказа от

исполнения договора экспедиции клиент или экспедитор возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф в размере 10% суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат.

Обобщим информацию, сказанную в подразделе. Прекратить договор с экспедитором можно на общем основании приостанавливания договоров. При учете особенностей транспортных отношений ввели также и возможность отказаться в одностороннем порядке от обязательств, возмещая убытки.

Права и обязанности сторон в договоре транспортной экспедиции определяются соглашением сторон, если иное не установлено законом о транспортно-экспедиционной деятельности, другими законами или иными правовыми актами [47, с. 87].

Согласно п. 1 ст. 3 Федерального Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», экспедитор вправе отступать от указаний клиента, если только это необходимо в интересах клиента и экспедитор по независящим 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.

В случае, если указания клиента неточны или неполны либо не соответствуют договору транспортной экспедиции и экспедитор по независящим от него обстоятельствам не имел возможности уточнить указания клиента, экспедитор оказывает экспедиционные услуги исходя из интересов клиента. Экспедитор, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения, понесенных им в интересах клиента расходов или до предоставления клиентом надлежащего обеспечения исполнения своих обязательств в части уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им расходов.

В этом случае клиент также оплачивает расходы, связанные с удержанием имущества. За возникшую порчу груза вследствие его

удержания экспедитором в случаях, предусмотренных настоящим пунктом, ответственность несет клиент (п.3 ст. 3 Федерального Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 № 87-ФЗ).

Удержание возможно, только если это предусмотрено договором транспортной экспедиции. Если сторонами этого договора являются предприниматели, то в сумму убытков экспедитора может быть включена и упущенная выгода. Поскольку удержание имущества явилось следствием неисполнения клиентом договорных обязательств в части уплаты вознаграждения экспедитору и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов, на клиента возлагаются затраты, связанные с удержанием имущества (например, на хранение), а также ответственность за его порчу в процессе удержания в связи с обстоятельствами, изложенными в данном пункте [31, с. 121].

Согласно п. 4 и п. 5 ст. 3 Федерального Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», 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 необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции.

До предъявления экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, обязательно предъявление экспедитору претензии, за исключением предъявления иска при оказании экспедиционных услуг для

личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности. Право на предъявление экспедитору претензии и иска имеет клиент или уполномоченное им на предъявление претензии и иска лицо, получатель груза, указанный в договоре транспортной экспедиции, а также страховщик, приобретший право суброгации. Претензия предъявляется в письменной форме. К претензии об утрате, о недостатке или повреждении (порче) груза должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза, в подлиннике или засвидетельствованные в установленном порядке их копии. Претензии к экспедитору могут быть предъявлены в течение шести месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии.

Указанный срок исчисляется в отношении:

- возмещения убытков за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза со дня, следующего за днем, когда груз должен быть выдан;

- возмещения убытков, причиненных клиенту нарушением срока выполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, со дня, следующего за последним днем действия договора, если иное не определено сторонами;

- нарушения иных обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, со дня, когда лица, указанные в п.2 настоящей статьи, узнали или должны были узнать о таких нарушениях. Экспедитор обязан рассмотреть претензию и в письменной форме уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении претензии в течение тридцати дней со дня ее получения.

При частичном удовлетворении или отклонении экспедитором претензии к нему в уведомлении заявителю должны быть указаны основания принятого решения. В этом случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю. Экспедитор вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленного настоящей статьей

срока, если причина пропуска срока предъявления претензии будет признана им уважительной. Экспедитор не обязан производить перепроверку показаний заказчика, следовательно, если, например, на таможне обнаруживаются некие несоответствия реального веса товара и того, что указано в документе, экспедитор не будет отвечать за данное нарушение (Постановления ФАС СЗО от 22.02.2008 N А56-22377/2007, ФАС СКО от 24.10.2007 N Ф08-7022/07-2619А).

Согласно п. 1, п. 2 и п. 4 ст. 4 данного закона, Экспедитор обязан оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции. 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. При приеме груза экспедитор обязан выдать клиенту экспедиторский документ, а также представить клиенту оригиналы договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности.

Рассмотрев общие положения о правах и обязанностях сторон по договору транспортной экспедиции, можно сделать вывод, что Контролеру требуется много времени между отправителем и клиентом, поскольку почти все юридические документы содержат условия контракта, подписанного между отправителем и клиентом.

Одним из последних по времени правоприменительных актов является Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 июня 2018 г. № 26 г. «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» [64].

Особое внимание в Постановлении уделено соотношению обязательств перевозчика и экспедитора. А также рассматриваются вопросы

претензионно-искового порядка в случаях возникновения споров, связанных, в частности, с транспортно-экспедиционным обслуживанием. Применительно к содержанию договора транспортной экспедиции целесообразно рассмотреть следующий пример. Между одним ООО (клиентом) и компанией (экспедитором) был заключен договор транспортной экспедиции, по условиям которого компания обязалась обеспечивать доставку груза, а общество – оплачивать оказанные услуги. Однако товар продавцу не доставили, и в отношении кражи было возбуждено уголовное дело. Похоже, что человек, получивший передачу, находится в списке требований правительства штата. Затем компания подала иск с просьбой вернуть утраченное имущество, что естественно. Суд первой инстанции отклонил жалобу. Суды постановили на основании ст. 801 ГК РФ лицензиат организует доставку и нет проблем с потерей товара в связи с доставкой. Компания должна получить разрешение отправителя: чтобы гарантировать его права.

Арбитражный суд округа отменил указанные судебные акты и направил дело на новое рассмотрение в суд первой инстанции по следующим основаниям. Компания предложила конкретного перевозчика для компании, компания перевозила товары, фактически от имени компании, как физическое лицо, участвующее в транспортировке, для выполнения обязательства по доставке продукта (статья 403 ГК РФ). На основании ст. 803 ГК РФ и п. 1 ст. 7.4 Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», компания приняла на себя обязательство по доставке груза и должна нести ответственность за его утрату в процессе перевозки.

Представляется целесообразным рассмотреть в качестве примера еще одно конкретное дело № А45-14383/2017, рассмотренное Арбитражным судом Новосибирской области.

Как следовало из материалов дела, истец, предъявляя требования по иску, основанные на ненадлежащем исполнении ответчиком (экспедитором) обязательств по договору транспортной экспедиции, в материалы дела ни

договора, ни иных документов (экспедиторская расписка, поручение экспедитору и др.) не представил. Суд первой инстанции признал отсутствие оснований для квалификации отношений в качестве отношений по экспедированию груза, с учетом того, что согласно ч. 1 ст. 4 Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» экспедитор обязан оказывать услуги в точном соответствии с договором транспортной экспедиции. Суд апелляционной инстанции согласился с выводами арбитражного суда, указав следующее. Согласно Правилам транспортно-экспедиционной деятельности, а также Порядку оформления экспедиторских документов утвержден Приказом Минтранса РФ от 11 февраля 2008 № 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов»)1 установлены четкие требования к форме, содержанию и порядку оформления поручения экспедитору, обязательные как для клиента, так и для экспедитора.

Указанные положения не позволяют оформлять отношения, возникшие при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности, документами произвольной формы либо документами, предусмотренными для оформления иных хозяйственных отношений (в частности, договора купли-продажи).

Постановление Федерального арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 20 января 2014 по делу № А45-30162/2012 [72], отменяя решение суда первой инстанции, суд апелляционной инстанции исходил из следующих обстоятельств. Индивидуальный предприниматель К. обратился в арбитражный суд с иском к ООО «Р» о взыскании задолженности за перевозку груза. В обоснование исковых требований истец сослался на заключенный между сторонами договор на предоставление транспортно-экспедиционных услуг, по условиям которого предприниматель К. принял на себя обязательство по поручению ООО «Р» перевезти вверенный ему груз. Из представленного в материалы дела договора-заявки не следовало, что именно истец оказывал ответчику спорные услуги. В материалы дела истцом представлена транспортная накладная (заказ заявка), где в качестве

грузоотправителя значилось иное лицо – дочернее АО «О». В качестве грузополучателя указано – ООО «Л». В отношении ответчика какие-либо данные в накладной отсутствовали. Иными первичными документами факт выполнения истцом услуг для ответчика не подтвержден.

В подтверждение факта существования договорных отношений между сторонами истец сослался на произведенную ответчиком частичную оплату по платежному поручению.

Ответчик в суде апелляционной инстанции представил договор – заявку с аналогичным предметом, заключенный между индивидуальным предпринимателем И. и индивидуальным предпринимателем К.

Прилагается письмо от ИП И. на имя ООО «Р» с просьбой о частичном погашении задолженности за предпринимателя И. на расчетный счет предпринимателя К. Между предпринимателем И. и ООО «Р» имелись договорные отношения, в связи с чем, ответчик произвел перечисление на счет истца за предпринимателя И. согласно письму. Соответственно, факт частичной оплаты ответчиком спорных транспортно-экспедиционных услуг как оказанных в его пользу, также не был подтвержден.

Следующий пример связан с тем, что в ситуации невыдачи экспедиторской расписки суд апелляционной инстанции отклонил довод общества о том, что в деле № А45-20853 / 2012 [57] отсутствовали достаточные доказательства груза, в т.ч. экспедиторская расписка.

Кроме того, количество документов о переводе (например, документов, подтверждающих расторжение договора о переводе) в соответствии с положениями 5-го Положения о переводе относятся поручение экспедитору и экспедиторская расписка, доказывающая получение экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя. В п. 6 Правил отмечено, что в зависимости от характера транспортно-экспедиционных услуг сторонами договора транспортной экспедиции может быть определена возможность использования экспедиторских документов, не указанных в п. 5 Правил.

После оценки доказательств из материалов дела в порядке ст. 71 АПК РФ, в т.ч. накладных на товар и транспорт, заявок, заявлений, доверенности, поручений, судом было определено, что истец передал багаж с целью транспортировки ответчику, судом было также обнаружено, что утратили багаж до того, как выдали его получателю груза. В другом деле № А45-28398/2012 Арбитражного суда Новосибирской области [80], решение было обжаловано в суд апелляционной инстанции, установивший, что аргумент, который выдвинула налоговая инспекция, о том, что расписки на экспедицию представлены не по всем железнодорожным накладным, нужно отклонить. Суд первой инстанции правомерно решил, что данная ситуация не доказывает, что транспортировка не состоялась, так как экспедиторская расписка является необходимой, чтобы получить товар по окончании его доставки.

Когда товар получили, и, если нет претензий, нужно составить акт оказания услуг. Данный акт подтверждает, что транспортные услуги действительно были оказаны. Из судебной практики, в частности, из определения ВАС РФ от по делу № А45-30959/2014 [56] можно извлечь, что аргумент заявителя, утверждающего, что не было расписки, которая может подтвердить принятие экспедитором для грузовой перевозки, не имеет оснований. Если есть заявка и транспортная накладная, а экспедиторская расписка отсутствует, это не является основанием, чтобы освободить ответчика от ответственности за то, что он ненадлежащим образом выполнил условия договора перед заказчиком. Ведь заявка и транспортная накладная предусмотрены сторонами в договоре как документы, которые могут подтверждать возникновение у сторон обязательств, предусмотренных договором.

Для договоров транспортной экспедиции иных специальных положений законодательством не предусмотрено.

Обзор арбитражной практики разрешения споров по договорам транспортного экспедирования (утвержден на заседании Президиума

Седьмого арбитражного апелляционного суда от 30 июня 2014 г. № 4) пришел к выводу, что наличие экспедиторских обязательств может быть доказано соответствующими доказательствами, например, транспортной накладной.

Так, решением суда первой инстанции от 16 июля 2008 года были удовлетворены искивые требования ООО «Цитрин», с ООО «ПЭК» (экспедитор) взыскано в пользу истца 101 125 руб. ущерба, причиненного повреждением перевозимого груза. В удовлетворении встречного иска ООО «ПЭК» о взыскании с ООО «Цитрин» 114 582 руб. 48 коп., составляющих плату за хранение груза, было отказано.

Решение суда первой инстанции отменено в части отказа в удовлетворении встречного иска, встречный иск удовлетворен. Однако постановлением ФАС Московского округа от 22 декабря 2008 г. N КГ-А40/11226-08 постановление от 23 сентября 2008 года по делу N А40-14941/08-55-45 Девятого арбитражного апелляционного суда было отменено, решение от 16 июля 2008 года Арбитражного суда города Москвы было оставлено в силе.

По мнению ФАС, ответчик был вынужден доставить продукт на серьезно поврежденную водоочистную станцию на очистных сооружениях из-за низкой эффективности транспортировки. Ответчик не был уверен в сохранности груза, поэтому удовлетворить его требование о плате за хранение груза не представлялось возможным. [71].

В результате анализа конкретных судебных примеров, можно сделать обобщающий вывод о том, что чаще непосредственным ответчиком в суде выступают перевозчики и экспедиторы. Реже ответственность возлагается на клиентов.

Анализируя нормы транспортно-экспедиционного договора, приходим к выводу, что данное законодательство находится пока что на раннем этапе развития, его нужно дорабатывать и совершенствовать.

3 Заключение, прекращение и ответственность по договору транспортной экспедиции

3.1 Заключение и прекращение договора транспортной экспедиции

Глава 41 ГК РФ и ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» не содержат каких-либо специальных правил заключения договора транспортной экспедиции. Заключение договора транспортной экспедиции подчиняется общим правилам главы 28 ГК РФ. Согласно п. 1 ст. 802 ГК РФ договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме, что соответствует общему правилу п. 1 ст. 161 ГК РФ (сделки юридических лиц между собой и с гражданами должны совершаться в простой письменной форме). При этом, как верно отмечено в комментарии к Гражданскому кодексу РФ: «Несоблюдение письменной формы договора транспортной экспедиции не лишает стороны договора права приводить письменные и другие доказательства (кроме свидетельских показаний) о заключении договора (ст. 162 ГК РФ). Такими доказательствами может быть, в частности, фактическое исполнение договора экспедитором полностью или частично».

Согласно п. 1 ст. 432 ГК РФ договор транспортной экспедиции считается заключенным, если между сторонами в письменной форме достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора. Применительно к договору транспортной экспедиции законодателем не определен перечень его существенных условий.

Как следует из главы 41 ГК РФ, договор транспортной экспедиции может заключаться путем подписания соглашения между экспедитором и клиентом. Данное соглашение составляется в свободной форме. Стороны должны в нем определить транспортно-экспедиционные услуги, оказываемые экспедитором клиенту, и с этого момента договор будет считаться заключенным. Помимо соглашения в свободной форме, договор транспортной экспедиции может быть заключен путем составления

экспедиторских документов. Так, согласно ст. 2 ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» заключение договора транспортной экспедиции подтверждается транспортно-экспедиционными документами. К таким документам в соответствии с п. 5 Правил транспортно-экспедиционной деятельности относятся: поручение экспедитору, экспедиторская расписка и складская расписка. Оформление экспедиторских документов может рассматриваться как заключение договора транспортной экспедиции по «анalogии со ст. 785 ГК РФ».

При заключении договора транспортной экспедиции применяются общие положения о форме сделки (п. 1 ст. 161 ГК РФ). Это же правило подтверждает п. 1 ст. 802 ГК РФ, согласно которому договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме. Следовательно, договор транспортной экспедиции может быть заключён не только путём составления одного документа и подписания его сторонами, обмен документом должен осуществляться посредством почты, электронной почты, системы электронного документооборота и иной связи, которая позволит установить то, что документ исходит от противоположной стороны (п. 2 ст. 434 ГК РФ).

При заключении договора стороны должны сначала согласиться с его условиями. Законодательный орган не подготовил список положений, необходимых для такого соглашения, поэтому положение, требующее согласия сторон, считается необходимым. Договор экспедирования должен быть заключен с конкретными условиями перевозки грузов, условиями выполнения задач, возложенных на экспедитора, порядком возмещения расходов и вознаграждения экспедитору.

Однако следует отметить, что условия гонорара экспедитора относятся к условиям договора экспедирования грузов, и его отсутствие в тексте конкретного договора может быть оплачено правилом определения цены согласно п. 3 ст. 424 Гражданского кодекса Российской Федерации. Договор экспедирования может быть заключен как на полное, так и на частичное экспедиторское обслуживание. При полном сервисе экспедитор берет на себя

все операции, связанные с доставкой грузов. В случае частичного обслуживания выполняется одно из обязательств, например, обязательное обслуживание на складе [46, с. 50].

Экспедиторский договор вступает в силу и с момента его заключения согласно п. 425 ч. 1 ГК РФ. Договор экспедирования может быть изменен по соглашению сторон, если иное не предусмотрено законом или условиями договора. Часто изменения в договор транспортно-экспедиторской деятельности вносятся путем заключения дополнительного договора к договору.

Таким образом, согласно ст. 450 ГК РФ предусматривает возможность внесения изменений в ранее заключенный договор с согласия обеих сторон. Изменения могут повлиять на все параметры экспедиторского соглашения. Следует отметить, что данное соглашение является дополнением к соглашению и дальнейшими улучшениями и должно быть подписано сторонами. Из этой ситуации можно сделать вывод, что процесс подписания дополнительного контракта зависит от условий, оферты и утверждения соглашения (ст. 434-443 ГК РФ).

Инициатор внесения изменения направляет другой стороне соглашения подготовленный проект дополнительного соглашения с описанием своих мотивов и пунктов. Сторона рассматривает документ и, если предложенные изменения и условия согласуются с этим, она подписывает соглашение и отправляет его стороне, иницирующей изменение [49, с. 152].

Если контрагент согласен изменить договор, но не согласен с другими условиями или некоторыми пунктами дополнительного соглашения, то он должен представить дополнительный документ к указанному ниже документу, составив проект нового договора или составив протокол спора. Также следует отметить, что если контрагент не согласен с поправкой к первоначальному контракту, то он может ответить письмом с отказом или «закрыть», но только если такое «молчание» неприемлемо. Если по данному спору не будет достигнуто соглашение, рассмотрение спора может быть

направлено в суд, если для этого есть законные основания. Однако следует учитывать специфику транспортной экспедиции, продолжительность которой важна, так как судебное разбирательство отсрочит выполнение этих условий и маловероятно, что они выиграют от обеих сторон. Поэтому вариант предварительного обсуждения предпочтительнее разрешения споров. Согласно п. 2 ст. 452 ГК РФ одна из сторон может обратиться в суд с требованием об изменении договора только после получения отказа от другой стороны договора или в случае, если ответ не получен в срок, который указан в соглашении или же в тридцатидневный срок [93, с. 102].

Законодательством не предусмотрена конкретная форма заключения дополнительных соглашений, поэтому, исходя из существующей практики, это соглашение должно включать как минимум следующие пункты:

- определение номера договора и даты основного договора, к которому заключено дополнительное соглашение;
- наименование партнеров по соглашению с указанием должности и полномочий подписантов;

- характер и условия внесения изменений в основной договор транспортной экспедиции;

- дата вступления в силу поправок;

- реквизиты сторон и подписи ответственных лиц.

Важной особенностью договора экспедирования грузов является наличие права одностороннего отказа от его исполнения в соответствии со ст. 806 Гражданского кодекса Российской Федерации. В случае одностороннего отказа от исполнения своих обязательств по договору сторона, заявившая об отказе, возмещает убытки другой стороне.

Общее правило, регулирующее гражданско-правовые обязательства, основано на одностороннем отказе от исполнения своих обязательств, за исключением случаев, предусмотренных законом (ст. 310 ГК РФ).

Если сторона в одностороннем порядке отказалась от исполнения договора экспедирования груза, эта сторона обязана возместить другой стороне ущерб, причиненный в результате такого отказа. Норма искусства.

806 ГК РФ является особенным и применяется только к договору транспортной экспедиции. В соответствии с общим правилом, предусмотренным пунктом 1 ст. 310 ГК РФ, «односторонний отказ от исполнения обязательства и одностороннее изменение его условий не допускается, кроме случаев, предусмотренных настоящим Кодексом, иными законами или иными правовыми актами». В то же время пункт 2 статьи возлагает на стороны ответственность за осуществление экономической и финансовой деятельности, и одна из сторон не желает отказываться от этого и менять другую сторону в соответствии с соглашением.

И.Е. Данилина указывает на то, что односторонний отказ от исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции не соответствует общим положениям Закона о гражданско-правовых договорах. В этом случае, однако, одна из функций договора о продвижении транспорта, как и других договоров о представительстве, состоит в том, чтобы разрешить отказ от выполнения своих обязательств. [28, с. 23-25].

Присуждение контракта организацией-заказчиком третьей стороне без соблюдения условий контракта может считаться удовлетворительным по контракту перевозки, на основании которого контракт прекращается. Имена перевозчика и других третьих лиц клиента представлены от имени клиента, например такое соглашение. Если перевозчик выполнил договор перевозки, он от своего имени выполнил другие операции, связанные с требованиями к погрузке и другими юридическими обязательствами, включая фактические обязанности (хранение товаров на поддонах и упаковках, замораживание и погрузка / хранение в боксах), погрузка, разгрузка, страхование и т. д. договор перевозчика теряет свою репрезентативность и принимает обычную систему договоров о предоставлении услуги за деньги.

Следует также отметить, что компания перевозчик может, в соответствии с условиями экспедирования, обязать перевозчика организовать доставку полученных товаров в соответствии с выбранными условиями

перевозки, или это может включать договорные обязательства по доставке груза, назначения и переадресовать сообщение получателю. [5, с. 94].

Может возникнуть спорная ситуация. Представьте себе, что одна из сторон экспедиторского соглашения, например, экспедитор, использует свое право в одностороннем порядке отказаться от выполнения своих обязательств по соглашению, но груз уже принят третьей стороной, например транспортной компанией, и находится в пути. Очевидно, что для такой ситуации допустима норма о недопустимости одностороннего отказа от исполнения обязательств по договору.

В связи с вышеизложенным следует отметить, что ст. 806 ГК РФ нуждается в изменении: «возможность одностороннего отказа от исполнения своих обязательств по договору транспортной экспедиции должен ограничиваться только отправителем, выполняющим необходимые действия в контракте от имени клиента (транспортировка товаров, страхование, хранение, поддоны и т. д.) в соответствии с положениями настоящего соглашения [88, с. 50].

Но, следует обратить внимание и на то, что в этом случае могут возникнуть вопросы по соблюдению договора об отказе, необходимость «своевременно предупредить» себя. Что подразумевает под собой это «предупреждение» и как оно должно выглядеть? Отсутствие четких правил, регулирующих правоотношения при одностороннем нарушении транспортного соглашения. С помощью общих положений о расторжении договоров гражданского права не дается однозначного ответа на поставленные вопросы

Согласно п.3 ст. 450 ГК РФ в случае одностороннего отказа от исполнения договора, такой отказ допускается законом или соглашением сторон, в этом случае договор считается расторгнутым [1, с. 73].

Оба варианта приемлемы, когда одна из сторон отказывается выполнять договор экспедирования. Прежде всего, необходимо уведомить стороны о том, что по истечении определенного периода времени будет

предложен односторонний отказ от исполнения договорных обязательств. В этом случае договор считается расторгнутым с момента получения другой стороной отказа от исполнения своих обязательств по договору. Во-вторых, сначала отправьте контрагенту уведомление о расторжении контракта с указанием периода (разумного времени), по истечении которого контракт считается расторгнутым. При соблюдении этого условия расторжение договора неизбежно, но у стороны есть время подготовиться. В то же время в обоих случаях необходимо подготовить вопрос «разумной» оценки срока, установленного в договоре экспедирования, для расторжения договора. Возникает ситуация, когда мнения сторон по этому поводу расходятся, поскольку вопрос о разумности периода времени, в течение которого одна сторона информирует другую об одностороннем отказе, затрагивает интересы обеих сторон. Если стороны не придут к общему соглашению, то вопрос может быть решен в судебном порядке.

Если он признает, что расторжение договора не произошло и, следовательно, договор действителен или договор считается расторгнутым не по истечении срока «разумно», назначенного одной из сторон, а после его истечения предоставление права заказчику и экспедитору на добровольный отказ от договора о передаче товара лишает стороны возможности использовать стандартный способ прекращения правоотношений заранее.

Как известно, гражданско-правовой договор может быть расторгнут в любое время по взаимному соглашению сторон по желанию сторон либо в суде или арбитражном суде по условиям одной из сторон, например, при нарушении основных положений договора. В последнем случае заявление о расторжении договора может быть подано в суд, если другая сторона выдала договор о расторжении договора, или если срок действия договора или ответ на него не получены, или в течение тридцати дней, как указано в п.1, 2 ст. 450 и 452 ГК РФ. Однако договорное право позволяет сторонам добровольно отказываться от экспорта договора, и маловероятно, что многое

можно использовать для развития отношений между агентами, агентами и агентами.

В этом случае может быть положение об обязанности стимулирующей стороны отказать в возможности реализовать свое право, которая заявила об одностороннем отказе от исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, возместить другой стороне убытки, согласно ст. 806 ГК РФ. Как правило, они сопровождаются суммой возмещения убытков, например убытками, равными выгоде от исполнения контракта, суммой санкций, согласованных при определенных обстоятельствах, т.е. сторона в одностороннем порядке отказывается от исполнения договорных обязательств.

Еще один фактор, ограничивающий клиента в реализации этого права, заключается в том, что соглашение о посредничестве может быть недолговечным, т.е. тот факт, что такой отказ может повредить отношениям с клиентом, может косвенно удерживать сторону от реализации этого права. В свою очередь, «недовольный заказчик» обращается в суд, что наносит ущерб репутации организации. Кроме того, «недовольный клиент» может оставлять о системе отрицательные комментарии, что может привести к компромиссу, который, в свою очередь, теряет возможность использовать свою базу данных.

3.2 Ответственность сторон по договору транспортной экспедиции

Согласно ст. 10 Федерального Закона от 30.06.2003 N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», клиент несет ответственность за ущерб, причиненный экспедитору в связи с неисполнением обязанности по предоставлению информации, предусмотренной Федеральным законом. Если будет установлено, что покупатель откажется платить экспортную пошлину в соответствии с условиями договаривающейся стороны, покупатель уплатит, среди прочего, десятипроцентный штраф перевозчику.

Абонент несет ответственность за несвоевременную выплату вознаграждения экспедитору и возмещение расходов в пользу Клиента в виде уплаты штрафа в размере одной десятой вознаграждения экспедитору и понесенных расходов в интересах клиента за каждый день просрочки, но не более суммы комиссии, причитающейся экспедитору.

Помимо положений, имеющих в законе, об ответственности сторон, согласно ст. 11. Федерального Закона от 30.06.2003 N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», в договоре транспортной экспедиции может быть предусмотрен более высокий размер ответственности экспедитора по сравнению с установленным данным Федеральным законом.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции и Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности», экспедитор и клиент несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с главой 25 Гражданского кодекса Российской Федерации и гл. 3 указанного Федерального закона [35, с. 29]

У экспедитора должен быть срок для судебной защиты своих интересов, но, как известно, применение правил, согласно которым перевозчик несет ответственность перед экспедитором, напрямую зависит от его способностей. доказать ненадлежащее исполнение служебных

обязанностей произошло в результате невыполнения перевозчиком своих функций [51, с. 8-10].

Следует отметить, что истечение срока исковой давности является основанием для принятия судом решения об отказе в иске, это основание является самостоятельным и не требует рассмотрения спора по существу, такова практика арбитражной практики.

В Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 29 сентября 2015 г. № 43 г. Москва «О некоторых вопросах, связанных с применением норм Гражданского кодекса Российской Федерации об исковой давности» [6, с. 98], имеется разъяснение, согласно которому если в ходе судебного разбирательства будет установлено то, что сторона пропустила сроки исковой давности и уважительных причин для восстановления этого срока не имеется, то при наличии заявления об истечении срока исковой давности суд вправе отказать в удовлетворении в соответствии с п. 2 ст. 199 ГК РФ.

Согласно ст. 965 ГК РФ страхование рисков экспедитора можно рассматривать как страхование имущественных интересов. В дополнение к жалобе человеку, семье, дому и другим потребностям, связанным с бизнесом клиента, перед подачей жалобы на договор собственности, доставка является обязательной.

Право предъявить иск или предъявить иск потребителю или уполномоченному лицу, владельцу товаров, поставленных в соответствии с товарным контрактом, страховкой и схемой ниже. Этот заказ будет отправлен в письменной форме в течение нескольких месяцев после получения. К претензии о потере, недостатке или повреждении (повреждении) груза должны быть приложены документы, подтверждающие право подачи претензии, и документы, подтверждающие количество и стоимость отправления в оригиналах или заверенных копиях.

Экспедитор должен рассмотреть претензию и письменно уведомить заявителя о ее удовлетворении или отклонении в течение тридцати дней с

момента ее получения. В случае частичного удовлетворения или отклонения претензии экспедитором в уведомлении заявителю должны быть указаны основания для принятия решения.

Что касается ответственности клиента за нарушение своих обязательств по договору экспедирования, следует отметить, что глава 41 содержит только одно специальное правило в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по договору экспедирования. Таким образом, в соответствии с п. 4 ст. 804 ГК РФ заказчик несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в результате нарушения своих обязательств по предоставлению достоверной и полной информации о грузе и его характеристиках. Нарушение заказчиком своей обязанности по предоставлению информации о грузе и условиях его перевозки, кроме компенсации ущерба экспедитору, если экспедитор, несмотря на отсутствие необходимой информации, тем не менее, получает денежный доход за выполнение его обязанности. Например, если заказчик не может предоставить требуемую информацию, экспедитор имеет право приступить к выполнению своих обязанностей в соответствии с пунктом 3 статьи до тех пор, пока необходимая информация не будет получена. 804 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Если заказчик не предоставляет полную информацию или предоставляет неверную информацию, это может привести к продлению договора в связи с аннулированием товара или уничтожением товара, если его свойства указаны неверно. Важно отметить, что законодательство не предусматривает каких-либо негативных последствий в случае неисполнения данного обязательства, поэтому встречаются случаи излишнего толкования положений статьи. 804 Гражданского кодекса Российской Федерации. Глава 41 Гражданского кодекса Российской Федерации устанавливает, что не существует специальных правил об ответственности клиента за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору экспедирования, клиент на основании общих положений об ответственности

за неисполнение-исполнение или ненадлежащее исполнение гражданского законодательства.

Экспедитор имеет право потребовать от заказчика погашения денежной задолженности путем начисления годовых процентов за использование чужих средств в порядке и размере, предусмотренных статьей 395. Гражданский кодекс РФ.

Таким образом, ответственность экспедитора и клиента по договору экспедирования в целом не отличается от других гражданско-правовых обязательств. Исключением будут случаи, указанные в статье. 803 ГК РФ, когда ответственность экспедитора может быть ограничена правилом, согласно которому перевозчик несет ответственность перед экспедитором. В связи с тем, что экспедиторское соглашение не распространяется на репрезентативные транзакции, такие как комиссионные, комиссионные и агентские услуги, это означает, что роль экспедитора не ограничивается только ролью посредника. Тот факт, что нарушение одной стороной своих обязательств может повлечь ответственность другой стороны по договору, не может быть отличительной чертой договора экспедирования грузов, а общим признаком всего оборота имущества.

Глава 41 ГК РФ содержит две законодательные нормы об ответственности экспедитора по договору экспедирования.

1. Экспедитор несет полную ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору экспедирования по основаниям и в объеме, указанным в главе 25 Гражданского кодекса РФ [39, с. 47-49].

2. Если экспедитор докажет, что нарушение обязательств по договору было осуществлено перевозчиком неправильно и в соответствии с договором перевозки, ответственность отправителя по договору перевозки основывается на тех же правилах, что и для перевозчика.

Глава 3 Федерального Закона от 30.06.2003 N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», именуемая «Ответственность экспедитора и

клиента», является самой объемной в структуре всего закона и включает в себя шесть статей:

- ст. 6 «Общие основания ответственности»;
- ст. 7 «Основания и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза»;
- ст. 8 «Уведомление об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза»;
- ст. 9 «Основания и размер ответственности экспедитора за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции»;
- ст. 10 «Основания и размер ответственности клиента перед экспедитором»;
- ст. 11 «Соглашение об изменении размера ответственности экспедитора» [36, с.241].

В контексте общих принципов подотчетности законодательный орган конкретно определяет обязанности, которые он возлагает на международные перевозки.

При оказании экспортных услуг и использовании экспортных документов невозможно превысить предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, предусмотренных в договоре экспедирования. 666,67 расчетных единиц за то или иное место перевозки, за исключением ответственности экспедитора, предусмотренной пунктом 2 статьи 9 настоящего Закона (чрезмерная ответственность перед клиентами, перевозящими товары для личных, семейных, домашних или иных нужд), связанных с осуществлением хозяйственной деятельности (штраф 3% за каждый день просрочки, но не более 80% вознаграждения экспедитора).

Часть Закона о международных счетах транспортных средств определяется как часть специального права на снятие средств, установленного Международным валютным фондом (МВФ). Обратный капитал в этой главе рассчитывается с использованием метода оценки,

используемого Международным валютным фондом на дату, указанную для его деятельности. В размере трансфера в районе, где предоставляется право выезда, передача происходит в день решения суда или в день, согласованный сторонами. Однако правила экспорта не применяются: если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (повреждение) принятого в экспедицию груза не явились результатом его собственных действий или бездействия, которое было совершено умышленно или по грубой неосторожности.

В соответствии с п.1 ст. 7 этим законом установлено, что экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде компенсации за фактический ущерб, связанный с повреждением, утратой или повреждением (несчастным случаем) груза с согласия перевозчика и для доставки отправителю, указанному в договоре перевозки, если утрата или утрата (повреждение) груза произошли как Результат обстоятельств, не относящихся к «случаям обращения взыскания и исключения страховщика»:

- за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором к перевозке с объявлением ценности, в размере объявленной стоимости или части объявленной стоимости пропорционально утраченной части груза;

- за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором к перевозке без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или его утраченной части;

- за повреждение (гибель) груза, принятого экспедитором к перевозке с объявлением ценности, в размере суммы, если значение индекса уменьшается, а это невозможно, мы возвращаем индекс значения в индекс значения;

- за повреждение (утерю) груза, полученного отправителем без уведомления, в уменьшенном (подтвержденном) размере стоимости груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза - фактическую (документально подтвержденная) стоимость груза. Члены законодательства подчеркнули прямое участие людей, попадающих в транспортную систему, и

координировали работу Комиссии по внедрению транспортной системы. Договор о правопреемстве может предусматривать отправку правопреемником заказчику уплаченной суммы вместе с компенсацией за утрату, частичную утрату или повреждение имущества, при условии, что это не входит в сумму. Груз равен сумме утерянной, утерянной или поврежденной. Если сторона обращается в суд с иском о возмещении ущерба, суд будет рассматривать иск как необоснованное основание, если не будут изложены особые условия, изложенные в Форвардном соглашении.

Примером тому служат Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 29.01.2007 N 09АП-18732/2006-ГК, Решение Арбитражного суда г. Москвы от 05.10.2005 N А40-32881/05-93-270 [63]. 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 3%, но не более 80% 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 (п. 2 ст. 9 Закона) [32, с. 265]. Однако экспедитор может избежать ответственности за нарушение срока исполнения обязательства по договору транспортной экспедиции, если в нем не предусмотрено иное или он докажет, что нарушение срока произошло из-за обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

Современный порядок привлечения экспедитора к ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств существенно отличается от ранее действовавшего порядка привлечения его к ответственности, когда он отвечал лишь за те обстоятельства, которые

произошли по его вине. М.Е. Ходунов: «Экспедитор несёт ответственность перед клиентом за утрату, недостачу и повреждение доверенного ему груза в пределах стоимости груза с момента приёма груза от перевозчика до сдачи груза клиенту, если экспедитор не докажет, что это произошло не по его вине, в обратном же случае экспедитор несёт перед клиентами полную ответственность. Следует отметить и то, что экспедитор не несёт ответственности перед получателем за утрату, недостачу и повреждение груза, если иное не предусмотрено договором транспортной экспедиции или иными специальными правилами» [94].

Заслуживает внимания точка зрения В.К. Андреева, который отмечает, что специфика ответственности экспедитора заключается в том, что при выполнении транспортно-экспедиторской операции и участник договора перевозки несет прямую ответственность перед транспортной организацией, а не перед заказчиком за неисполнение своих обязательств. Это правило применяется потому, что экспедиторская организация несет независимую гражданско-правовую ответственность перед перевозчиком и заказчиком в виде штрафа [3, с. 51].

В этом случае экспедитор заключает договор с перевозчиком или выполняет другие операции, необходимые по договору транспортной экспедиции с третьими лицами от своего имени, тем самым возлагая на них свои обязательства и неся ответственность перед заказчиком. Также возможно, что другая структура ответственности исключает неблагоприятные последствия неправомерного поведения третьей стороны, но по этой причине соглашение о передаче должно включать договор со всеми другими людьми, а не на имя перевозчика, имя клиента и юриста [52, с. 14].

При неисполнении экспедитором своих обязательств клиент вправе требовать привлечь его к ответственности, предусмотренной главой 25 ГК РФ, к примеру, по ст. 395 ГК РФ. Ограничение полной ответственности экспедитора возможно только в том случае, если он докажет, что нарушены

обязательства по договору перевозки груза (ст. 796 ГК РФ). Как уже отмечалось ранее, согласно ст. 803 ГК РФ, в случае, когда нарушение обязательства по договору транспортной экспедиции вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, экспедитор несёт ответственность перед клиентом по тем же правилам, что и перевозчик перед экспедитором. В подобном случае может быть применена норма об ограничении ответственности экспедитора.

Изучив обязательства сторон по соглашению об экспорте товаров, мы видим, что закон об экспорте товаров устанавливает общие основы заимствования по правилам правительства России. Законодатели пытались создать равные обязанности для обеих сторон, установив стандарты выплаты долга для роста и потребления, но прочность долга инвесторов остается высокой. В этом случае законодатель устанавливает максимальный предел ответственности сторон, о котором можно было бы договориться. Учитывая гл. 3 Закона «Об экспедиторах» также гласит, что ответственность экспедитора не различается в зависимости от наличия или отсутствия перевозчика, кроме того, ответственность сторон в зависимости от типа договора не принимается во внимание. Однако, когда ответственность экспедитора сочетается с ответственностью перевозчика, мы можем говорить о значительном ограничении первой ответственности, и во многих отношениях закон отменяет положения, содержащиеся в уставах компании и кодексах ограниченной ответственности перевозчик за неисправность перевозимого груза. Обобщая вышесказанное, можно сделать вывод, что в настоящее время в законодательстве имеется ряд недостатков в области ответственности сторон по экспедиторскому договору.

Учитывая, что фрахт ранее действовал в сфере транспортного права, законодатель применил к нему общие нормы транспортного права, но в своих деловых операциях проигнорировал специфический характер фрахта, который может иметь место. Пунктом 1 ст. 803 Гражданского кодекса Российской Федерации, а также п. 1 ст. 6 Федерального закона «О

транспортно-экспедиционной деятельности» предусмотрены общие основания ответственности экспедитора по договору транспортной экспедиции. В соответствии с указанными нормами за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами главы 25 Гражданского кодекса Российской Федерации. Однако в главе 3 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» есть несколько случаев ответственности экспедитора. Эти нарушения классифицируются законодательным органом по характеру правонарушения, совершенного:

- за утрату, недостачу или повреждение (повреждение) груза;
- за нарушение сроков исполнения обязательств по экспедиторскому договору.

Трансферные операции должны быть выполнены в срок, указанный в договоре. Несоблюдение или несоблюдение перевозчиком своих договорных обязательств неизбежно приведет к нарушению гарантии доставки или несоблюдению договорных обязательств. Исходя из обстоятельств дела, суд оставил без изменения заключение договора между истцом (покупателем) и ответчиком (перевозчиком товара), согласно которому экспедитор на выполнение комплекса работ и услуг по организации отгрузки со склада в вагон. грузов и в грузовых вагонах. По прибытии на станцию были обнаружены значительные повреждения груза и визуальны выявлены серьезные повреждения упаковки. Изучив и оценив представленные по делу доказательства, суды обеих стадий пришли к разумному выводу, что они будут свидетельствовать о ненадлежащем исполнении своих обязательств по фрахту и сохранности груза в вагонах, принимая все внимательно и разумно для его сохранности.

Суд усмотрел в действиях ответчика нарушение ст. 803 Гражданского кодекса Российской Федерации, а также нормы п.1 ст.6 Федерального закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», на основании чего взыскал с

ответчика в полном объеме убытки истца, вызванные порчей груза [60].

Экспедитор несет гражданско-правовую ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств независимо от наличия вины, т.е. экспедитор несет ответственность, если он не докажет, что надлежащее исполнение невозможно в результате форс-мажорных обстоятельств.

Так, например, в решении Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда говорится, что «экспедитор несет ответственность как предприниматель независимо от своей вины» [62], что служит для повышения бдительности, применения множественных мер предосторожности.

Экспедитор несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза, независимо от наличия или отсутствия вины, и несет ответственность по делу, если иное не предусмотрено законом. .

Вот еще несколько примеров из прецедентного права. Транспортно-экспедиторская компания приняла груз компании к перевозке автомобильным транспортом. Во время этого процесса третье транспортное средство столкнулось с транспортным средством, и оно было повреждено. Третий человек, который проехал быстрее высокой скорости и ехал на заднем дворе, был обвинен в третьей автомобильной аварии. Компания предъявила иск компании о возмещении реального ущерба, причиненного судом. Ходатайство о пересмотре дела было одобрено решением суда, которое было разъяснено решением Апелляционного суда.

По смыслу пункта 1 статьи 796 Гражданского кодекса Российской Федерации у профессионального перевозчика, независимо от вины и причины освобождения перевозчика от обязанности возместить фактический ущерб в результате утраты, недостачи или повреждения (повреждения) груза, существуют обстоятельства, которые являются объективно непредвиденными (аварийными) и неизбежными, т.е. ущерб несет ответственность. В рассматриваемой ситуации экспедитор представлял собой коммерческую организацию, которая осуществляла собственный риск,

направленный на получение регулярной прибыли. По словам привлеченного эксперта, не может быть незнания потенциальной причастности к автомобильной аварии, так что это не непредвиденное происшествие, и перевозчик несет риск, связанный с происшествием. [63].

Согласно правовой позиции, содержащейся в пункте 8 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24.03.2016 N 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств», обстоятельства, наступление которых зависит от воли или действий стороны по обязательству, не могут быть признаны форс-мажорными обстоятельствами, например, у должника нет необходимых денежных средств, нарушение обязательств сторонами, неправомерные действия его представители [64].

Как следует из других материалов дела, ответчиком (исполнитель) в адрес истца (заказчик) направлен договор транспортной экспедиции №ТМ-ТЭ-ТЗ-79/17 от 27.12.2017, в рамках которого исполнитель обязался по заявкам заказчика оказывать услуги, связанные с предоставлением под погрузку собственных, арендованных или принадлежащих на ином законном основании исполнителю полувагонов, приложениях к договору, а заказчик обязался оплачивать эти услуги. Договор со стороны истца не подписан, вместе с тем, истцом произведена предоплата в размере 150 000 руб. платежным поручением №2565 от 28.12.2017. В силу пункта 1 статьи 438 ГК РФ акцепт должен быть полным и безоговорочным.

В итоге, чтобы сделать вывод о наличии договорных отношений между сторонами по предоставлению услуг, необходимо, чтобы предложение истца о заключении договора об оказании услуг было принято ответчиком (письменное согласие на договор) или действия, предусмотренные предлагаемым договором). В соответствии с пунктом 12 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25.12.2018 N 49 «О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса

Российской Федерации о заключении и толковании договора» акцепт должен прямо выражать согласие направившего его лица на заключение договора на предложенных в оферте условиях (абзац второй пункта 1 статьи 438 ГК РФ). При этом, внесение аванса акцептом не может быть признано.

Полного и безоговорочного акцепта в соответствии с положениями статьи 438 ГК РФ от истца на предложение ответчика не последовало. Сама по себе ссылка в платежном поручении на договор не свидетельствует о заключении договора и его исполнении со стороны истца [65].

Исходя из пункта 24 Постановления Пленума ВС РФ № 26, тот, кто осуществляет перевозку, обязан возместить убыток, Если доставка товара задерживается, это приведет к тем, кто против неподходящей работы. В случае просрочки доставки товара перевозчику может быть частично возмещен ущерб, в том числе в следующих случаях: перевозка товара, в отношении которой с продавцом заключен договор купли-продажи. Задержка доставки товара покупателям.

Перевозчик также может уплатить штраф (договорной штраф), если он задерживает доставку товара. Вопрос об уплате предусмотренного контрактом штрафа в настоящее время вызывает споры, но вышеупомянутые положения Вооруженных сил Российской Федерации устанавливают право стороны договора перевозки на возмещение ущерба, которое может включать в себя предусмотренный договором штраф. договор, стороной которого перевозчик не является. Теперь у перевозчика больше ответственности, учитывая, что перевозчик даже не знает, какие штрафы, и если груз задерживается, он должен их заплатить. Ответственность экспедитора зависит от его договорных обязательств.

Договорной перевозчик. Согласно п. 25 Постановления Пленума ВС РФ № 26 в зависимости от условий договора содержание обязательства экспедитора может значительно отличаться: заключение договоров перевозки от имени клиента, оформление транспортных документов, обеспечение отправки или получения груза и т.п. (пункт 1 статьи 801 ГК РФ).

На основании абзаца первой статьи 803 ГК РФ и пункта 1 статьи 6 Закона о транспортной экспедиции суд при возложении ответственности на экспедитора должен установить содержание его обязанностей и их ненадлежащее исполнение. Экспедитор несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на основании пункта 2 статьи 6 и статьи 7 Закона о транспортной экспедиции, если:

- он действительно осуществил доставку на своем автомобиле;
- он зарегистрировал свои товаросопроводительные документы, такие как коносаменты грузоотправителя, или иным образом выразил свое намерение обеспечить безопасную доставку груза, включая гарантии исполнения.

Экспедитор не несет ответственности за утрату, недостачу или повреждение (повреждение) груза перевозчиком, если экспедитор обязан выполнять только такие отдельные задачи грузоотправителя, например, расчет с перевозчиком или подготовка необходимых документов для транспортировки. В соответствии со статьей 26 Постановления ГК РФ № 26 условия соглашения между двумя сторонами об ответственности, принадлежащей договаривающимся сторонам, различны, поскольку подрядчик контролирует услуги в соответствии с контрактом с покупателем, выраженным в стоимости без разделения затрат. транспорт для обеспечения сохранности товара, например договор заключается на сайте транспортной компании, описывается пунктами 25 и 26 Постановления Пленума ВС РФ № 26 определены случаи (разделение), когда экспедитор несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (повреждение) груза, а также обстоятельства возникновения что он не берет на себя такой ответственности.

Введение термина «контрактный перевозчик» имеет принципиальное значение. Экспедитор не всегда выполняет транспортировку лично и не во всех случаях выдает экспедиторскую квитанцию (хотя он должен это сделать), и важно определить, выразил ли экспедитор намерение

гарантировать безопасную доставку любым способом. (дорога) или нет. и тогда он несет ответственность перед заказчиком за утрату, недостачу или повреждение (повреждение) товара или, если экспедитор не выразил такого намерения, то его ответственность за утрату, недостачу или повреждение (повреждение) товара товар исключен. Признание экспедитора банкротом не исключает возможности взыскания убытков, причиненных перевозчиком.

Согласно п. 27 Постановления Пленума ВС РФ № 26 в случае объявления экспедитора несостоятельным (банкротом) его права и обязанности по договору перевозки, заключенному для клиента во исполнение указаний последнего, переходят к клиенту (абзац шестой статьи 1002, пункт 1 статьи 6 ГК РФ). При этом суды, применяя тот же закон, распространяют действие данной нормы на случаи, когда экспедитор исключен из Единого государственного реестра юридических лиц, и такое исключение не распространяется на его банкротство. Перевозчик, в отличие от экспедитора, может иметь недвижимое имущество, нормальную эксплуатирующую организацию, и если экспедитор объявлен банкротом, заказчик, в соответствии с этим положением, имеет возможность взыскать убытки непосредственно перевозчиком, с которым экспедитор заключил договор перевозки.

В соответствии с положениями Постановления Пленума Вооруженных Сил Российской Федерации № 26 перевозчики и экспедиторы несут установленную повышенную ответственность за просрочку в виде необходимости уплаты штрафов по заключенным их сторонами договорам. Заказчики должны внимательно ознакомиться с содержанием договора экспедирования, чтобы ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (повреждение) груза была установлена непосредственно в нем, а экспедитор не уклонялся от ответственности в тех случаях, когда он фактически организует безопасное хранение, транспорт.

Приведем пример из практики. 06.03.2020 года между обществом с ограниченной ответственностью «Транском» (экспедитор) и обществом с

ограниченной ответственностью «Горно-рудная Национальная компания» (клиент) заключен договор транспортной экспедиции № 00-002128 от 06.03.2020г. Претензией от 03.06.2020 истец обратился в адрес ответчика с требованием об оплате задолженности и неустойки в договоре № 00-002128 от 06.03.2020г. Поскольку исковые требования ответчиком не удовлетворены, истец обратился в арбитражный суд с исковым заявлением.

Согласно статьям 309, 310 Гражданского кодекса Российской Федерации обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона, иных нормативных правовых актов, а при отсутствии таких условий и требований - в соответствии с индивидуальными или другими требованиями.

Односторонний отказ от исполнения обязательства и одностороннее изменение его условий не допускаются. Потому что подтверждение платежа в размере 200 000 руб. ответчик не представил материалы дела, исковые требования не были оспорены, и суд пришел к выводу о наличии оснований для удовлетворения иска [66].

В силу п. 7 ст. 7 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» груз считается утерянным, если он не доставлен по истечении тридцати дней с даты истечения срока доставки, установленного договором экспедирования. Это пример из прецедентного права. Стороны подписали договор об оказании транспортно-экспедиционных услуг. После того как заказчик доверил экспедитору до места назначения для доставки, претензия не удовлетворяется путем рассмотрения случаев утери товара и компенсации его стоимости. При этом в соответствии с пунктом 7 статьи 7 Закона N 87-ФЗ 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 [67].

Если экспедиторский договор заключается не на полные транспортно-экспедиторские услуги, а на отдельные операции (например, прием и

доставка товаров, подготовка товаров к отправке и т. д.), применение 30-дневного срока к таким отношениям представляется нецелесообразным. Однако такое двукратное сокращение в срок вряд ли решит вопрос о возможном возникновении убытков, связанных с незавершенным подтверждением пропажи груза. Представляется, что в законе предусмотрена возможность, если экспедитор, помимо полных экспедиторских услуг, осуществлять определенные экспедиторские операции по признанию утраченного груза, положения статьи 314 ГК РФ о разумные сроки для выполнения обязательств. Согласно материалам дела, между заказчиком и экспедитором заключен транспортно-экспедиционный договор на организацию перевозки груза, согласно которому экспедитор обязан произвести оплату наличными и за счет заказчика, оформляя перевозку. перевозки грузов по воздуху или автотранспортом. оплата услуг экспедитора.

Заказчик направил экспедитору заявку, согласно которой экспедитор обязан организовать транспортировку грузов автомобильным транспортом из Новосибирска в Петрозаводск за наличные и за счет средств заказчика. Груз, состоящий из четырех вертикальных многоуровневых насосов, был выгружен и принят ответчиком к транспортировке. По прибытии, при приеме груза в пункте назначения, были обнаружены повреждения трех указанных насосов, что подтверждено соответствующим документом. Суд установил, что повреждение транспортного средства было причинено истцом, а ответчик не соответствовал требованиям: потребитель не несет ответственность за надлежащую упаковку, а грузоотправитель не оценил причину повреждения - следовательно, ущерб был нанесен истцу, было посягательством с обеих сторон (заговор).

Между обществом с ограниченной ответственностью «ВЭЙ-ГРУПП.РФ» (экспедитор) и обществом с ограниченной ответственностью «Автосиб» (клиент) подписан договор № 1Н-НТК/19 от 29.01.2019, по условиям которого экспедитор обязуется от своего имени организовывать перевозки грузов и транспортно-экспедиционное обслуживание,

определенные договором и дополнительными соглашениями к нему, а клиент обязуется оплатить вышеуказанные услуги и вознаграждение экспедитору.

Согласно пункту 1.2 договора в ред. протокола разногласий от 29.01.2019, услуги экспедитора оформляется поручением экспедитору и является неотъемлемой частью настоящего договора; согласно пункту 2.1.1 договора экспедитор обязуется по поручению клиента и за вознаграждение организовать выполнение определенного договором комплекса транспортно-экспедиторских услуг, связанного с перевозкой, хранением и доставкой грузов указанному клиентом грузополучателю.

Пунктом 4.1. договора предусмотрено, что в случае просрочки оплаты вознаграждения экспедитору и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов, как и в других положениях при оплате других счетов-фактур на авансовые платежи и произведенные платежи (п. 3.4, 3.6. Договора), на покупателя взимается штраф в размере 0,1. % от оставшейся суммы за каждый день просрочки.

Оценив имеющиеся в материалах дела доказательства, суд пришел к выводу о том, что с учетом сложности рассмотренного дела и объема проделанной представителем истца работы, судебные расходы в заявленном размере – 10 000 руб. являются разумными, соразмерными объему оказанных юридических услуг. Поскольку исковые требования удовлетворены частично, судебные расходы подлежат взысканию с ответчика в пользу истца в размере 7 209 руб. 71 коп. пропорционально удовлетворенным исковым требованиям. В удовлетворении остальной части заявления суд отказывает [68].

На основе анализа судебной практики можно сделать следующие выводы:

В соответствии с п. 1 ст. 802 Гражданского кодекса Российской Федерации договор транспортной экспедиции заключается в простой письменной форме. Каждая из сторон договора 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, вызванные расторжением договора.

В случае одностороннего отказа от исполнения договора клиент или экспедитор также уплачивает штраф в размере 10% суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции стороны несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами гл. 25 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Кроме того, отдельные положения об ответственности экспедитора и клиента содержатся в Федеральном законе «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Заключение

На основе проведенного исследования можно сделать следующие выводы:

- Под транспортно-экспедиционными услугами понимаются услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза.

Благодаря тому, что у экспедиторов большой круг выполняемых ими действий, можно разделить их на необходимые классификации, однако, этими классификациями не пользуются, они не распространены. Транспортно-экспедиционные услуги можно поделить на основные и дополнительные, что сделано в ст. 801 ГК РФ, но на практике это ничего не дает, ведь у этой классификации нет критериев.

Понятие «транспортно-экспедиционные услуги» является комплексным, отсюда появляется сложная система правовых источников. В этой системе источников права выделяется вертикальная структура. Ее особенность заключается в том, что законодательный материал в ней взаимосвязан иерархически. Горизонтальная структура также прослеживается, в ее основе лежит взаимосвязь элементов, которые группируются по сферам деятельности.

- Договор транспортной экспедиции – гражданско-правовая сделка, в соответствии с которой одна сторона (экспедитор) за вознаграждение принимает на себя обязательство по поручению и за счет другой стороны оказать транспортно-экспедиционные услуги.

В настоящее время в юридической литературе ведутся дискуссии о характере этого договора, об общих особенностях договора представительства, работы, о связи договора экспедирования с договором перевозки, платных услуг, хранения и т. Д. соглашение невозможно,

применение отдельных правил к этим соглашениям возможно только на основе общего принципа, аналогичного закону. Сейчас существует несколько типов писем, но самое главное нарушение финансовой отчетности - это, кстати, нарушение контракта, согласно смыслу торгового соглашения. правила для грузовых вагонов в зависимости от вида транспорта.

- Права и обязанности сторон договора транспортной экспедиции определяются законодательством и соглашением сторон договора транспортной экспедиции. Законодатели взимают выручку на основе долгосрочных отношений между рекомендателем и клиентом, поскольку почти каждая статья Закона об «активном контракте» теперь содержит положения о контракте, заключенном между рекомендателем и клиентом. В целом следует отметить, что законодательство фокусируется на правах и обязанностях заинтересованного лица и отражает только основные права и обязанности клиента.

Законодатели делают то же самое при определении партийных обязанностей. Законодатели попытались создать систему ответственности, аналогичную системе ответственности сторон, но упор сделан на ответственности моряков. Законодательный орган признает, что разработчики работают только в сфере правоприменения, и устанавливает общие правила дорожного движения, независимо от конкретной позиции разработчиков. Также есть разница в выполнении и процедурах соглашений.

К мессенджерам применяются общие положения закона и Гражданского процессуального кодекса. В случае аварии было введено обязательное разрешение споров, и, как и в случае с правилами дорожного движения, срок стал короче.

На основании вышеизложенного будут определены следующие пути совершенствования законодательства о судоходстве:

- принятие законодательного акта, исключаяющего ряд исключений, несомненно снижающих эффективность действующего законодательства;

Поскольку ныне действующие Правила транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 г. N 554 содержат только основные понятия, транспортной экспедиции и ссылки на множество подзаконных актов, то данный нормативно-правовой акт можно объявить утратившим силу, внося изменения в ст. 2 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 № 87-ФЗ. В этом случае п. 1. ст. 2 данного закона должен содержать основные понятия о транспортно-экспедиционной деятельности, а п. 2. ст. содержать ссылки на документы, регулирующие перечень экспедиторских документов и требования к качеству экспедиционных услуг, учитывая прямую связь между грузовыми перевозками и грузовыми услугами, Закон о перевозках, который позволяет экспедиторам и транспортным компаниям экспортировать различные виды грузов, может быть использован для разработки законодательства о грузовых перевозках, внесение изменений в ст. 801 ГК РФ и в ст. 1 Федерального Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 № 87-ФЗ.

Существующее распределение существующих услуг можно рассматривать как наиболее важную дополнительную базу, а направление предоставления услуг можно выбрать в качестве критерия разделения. К важнейшим сервисам в данном случае относятся сервисы по организации перемещения пространственно-временных грузов, в частности:

- транспортные услуги. Услуги по определению транспортных маршрутов;
- услуги по подписанию транспортных договоров;
- организация транспортных операций по мультимодальным перевозкам.

Дополнительные услуги включают:

- погрузочно-разгрузочные услуги: упаковка, хранение, количество груза, проверка и т. д.;
- политика обслуживания с третьими сторонами. Снятие оплаты, оплата сторонних загрузок и т. д.;
- услуги по документальному оформлению - получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей и т.д.

Можно добиться устранения разночтений в законодательстве путем введения модификаций в действующее законодательство. На данный момент список транспортно-экспедиционных услуг больше и объемнее в Гражданском кодексе Российской Федерации. В Ф 3 «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 № 87-ФЗ список меньше.

Во-вторых, если мы разделим первую и вторую услуги, мы получим будущие изменения в соглашениях о доставке. Правила, права и обязанности сторон, касающиеся первой услуги, могут быть изложены в письменной форме, а права и обязанности, относящиеся к другим юридическим функциям, могут быть объяснены более подробно с возможностью участия в частных сторонах. или воспользуйтесь этими правилами (например, эта работа в настоящее время выполняется с правами и обязанностями при подготовке документации на поставку).

Так как в ст. 801 ГК РФ и в ст. 1 Федерального Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» были внесены коррективы, стоит преобразовать и гл. 2. «Права и обязанности экспедитора и клиента»: выделить важные функции (создание первичных услуг) и дополнения (при предоставлении других услуг с учетом вида транспорта).

Вы должны четко и недвусмысленно заявлять о правах и обязанностях сторон в отношении основных услуг, включая необходимость документировать время утверждения директором,

уточнить статус перевозчиков и так далее. Говоря о дополнительных услугах, здесь права и обязанности сторон должны рассматриваться по каждому отдельному договору при учете требований законов.

Набор реформ, рассмотренный нами, поможет сделать законодательство более продуктивным. Ключевое место договора может измениться, зато будет уделено должное внимание важнейшим правам и обязанностям заказчика и клиента.

Необходимо наличие правил поведения на рынке транспортно-экспедиционных услуг и следование этим правилам, чтобы деятельность экспедитора была на высоком уровне в России. Это позволит также влиться и интегрироваться в мировое транспортное и экономическое сообщество.

Отметим, что нормативно-правовая и законодательная базы еще не готовы к отточенной работе, нужно сделать транспортные механизмы более точными и корректными, тогда логистика на отечественном рынке не будет иметь препятствий, оформление грузов для выезда за границу сведется к простому алгоритму.

Эта система внесения поправок в существующее законодательство позволяет сочетать правила на национальном уровне с положениями существующих транспортных конвенций. Таким образом, отечественные транспортные компании станут конкурентоспособными на мировом рынке.

Список используемых источников и используемой литературы

1. Александров-Дольник М.К. О регламентировании в гражданских кодексах правоотношений, вытекающих из договоров транспортного права. М., 2016. С. 73.
2. Александров-Дольник М.К. О регламентировании в гражданских кодексах правоотношений, вытекающих из договоров транспортного права. М., 2016. – 269с.
3. Андреев В.К. Транспортно-экспедиционное обслуживание. Правовые вопросы. М., 2014. С. 51.
4. Андреев В.К. Транспортно-экспедиционное обслуживание. Правовые вопросы. М., 2014. – 174с.
5. Андреева Н.А. Правовое регулирование договора транспортной экспедиции. Диссертация канд. юрид. наук. М., 2008 г. С. 94.
6. Андреева Н.А. Правовое регулирование договора транспортной экспедиции. Диссертация канд. юрид. наук. М., 2008. – 98с.
7. Афонин А.М., Афолина В.Е., Петрова П.А., Царегородцев Ю.Н. Транспортная логистика. Организация перевозки грузов. Учебное пособие. М., 2018. – 396с.
8. Брагинский М.И. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Книга 4/ М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2003. С. 101.
9. Брагинский М.И. Договорное право: Общие положения. М., 2011. С. 197 - 198.
10. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М., 2011. – 288с.
11. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 646.
12. Будрина Е.В. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум для прикладного бакалавриата. М., 2017. С. 57.

13. Будрина Е.В. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум для прикладного бакалавриата. М., 2017. С. 139.
14. Будрина Е.В. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум для прикладного бакалавриата. М., 2017. С. 214.
15. Будрина Е.В. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум для прикладного бакалавриата. М., 2017. – 241с.
16. Витрянский В.В. Договор транспортной экспедиции // В.В. Витрянский. – М: Дело, 2015. С. 26.
17. Владимиров С. А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 12 (часть 9) С. 1672.
18. Владимиров С. А. Об основных направлениях развития мировой транспортной системы и логистики // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 12. С. 1680.
19. Гонгалло Б. М. Гражданское право. М., 2017. Т. 2. С. 132.
20. Гонгалло Б. М. Гражданское право. М., 2017. Т. 2. С. 502.
21. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая): федер. закон Рос. Федерации от 26.01.1996 N 14-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1995. – № 5. – Ст. 410.
22. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая): федер. Закон Рос. Федерации от 30.11.1994 N 51-ФЗ. // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1994. – № 32. – Ст. 3301.
23. Гражданское право. Т.4. Обязательственное право / В.В. Витрянский [и др.]; под ред. Е.А. Суханова. М., 2018. С. 207.
24. Гражданское право. Т.4. Обязательственное право / В.В. Витрянский [и др.]; под ред. Е.А. Суханова. М., 2018. – 368с.

25. Гражданское право: в 2 т. Том II. Полутом 2: (издание второе, переработанное и дополненное)/ Под ред. Е.А. Суханова. – М.: Волтерс Клувер, 2019. С. 128.
26. Гражданское право: в 2 т. Том II. Полутом 2: (издание второе, переработанное и дополненное) / Под ред. Е.А. Суханова. – М.: Волтерс Клувер, 2019. – 1025с.
27. Гражданское право: В 4 т. Том IV. Обязательственное право / В.В. Витрянский [и др.]; под ред. Е.А. Суханова. М., 2008.
28. Данилина И.Е. Особенности оформления договора транспортной экспедиции // Хозяйство и право. 2015. № 4. С. 23-25.
29. Денисова О.М. Формы экспедиторских документов и порядок их оформления// Торговля: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2010. - № 3. С. 69-71.
30. Егiazаров В.А. Транспортное право. Учебник. 3-е издание переработанное и дополненное. Институт законодательства и сравнительного правоведения при правительстве Российской Федерации. М., 2018. С. 384.
31. Егiazаров В.А. Транспортное право: Учебник (издание четвертое, переработанное и дополненное)/ В.А. Егiazаров. – М.: ЗАО Юстицинформ, 2016. С. 121.
32. Егiazаров В.А. Транспортное право: Учебник (издание четвертое, переработанное и дополненное)/В.А. Егiazаров. – М.: ЗАО Юстицинформ, 2016. С. 265.
33. Егiazаров В.А. Транспортное право: Учебник (издание четвертое, переработанное и дополненное)/В.А. Егiazаров. – М.: ЗАО Юстицинформ, 2016. – 414с.
34. Егiazаров Е.А. Транспортное право: Учебник. М., 2008. С. 179.
35. Завидов Б.Д. Комментарий к Федеральному Закону «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ

- (постатейный)/ Б.Д. Завидов. – Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2017. С. 29.
36. Завидов Б.Д. Комментарий к Федеральному Закону «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ (постатейный)/ Б.Д. Завидов, 2017. С. 241.
37. Завидов Б.Д. Комментарий к Федеральному Закону «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ (постатейный) / Б.Д. Завидов., 2017. – 187с.
38. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 «О защите прав потребителей» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1996. – N 3. – Ст. 140.
39. Иванова А.И. Подводные камни договора транспортной экспедиции // Административное право. 2016. № 3. С. 47-49.
40. Калюжная В.А. Транспортная экспедиция: вчера, сегодня, завтра. Тенденции развития законодательства и правоприменительной практики. Краснодар. ЦНТИ. 2016. С. 121-123.
41. Кирилловых А.А. Комментарий к Федеральному закону от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (постатейный). М., 2016. С. 22.
42. Кирилловых А.А. Комментарий к Федеральному закону от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (постатейный). М., 2016. – 365с.
43. Кислицина О.В. Формирование условий договора в современном гражданском праве Российской Федерации: Дис. ... канд.юрид.наук/ О.В. Кислицина. – Тюмень, 2004. – 96с.
44. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть вторая; под ред. О.Н. Садикова. М., 2008. С. 454.
45. Кривко О. О. Договор транспортной экспедиции // Законопорядок. 2019. № 3. С.11-17.

46. Кулешов В.В. Заключение договора транспортной экспедиции и экспедиторские документы // Транспортное право. 2014. № 2. С. 50.
47. Лебедева О.Ф. Экспедирование грузов: правовые аспекты // Финансовая газета. Региональный выпуск. – 2015. - № 9. С. 121.
48. Ленковская Р.Р. Правовое регулирование перевозок в Российской Федерации./ Стратегии социального развития современного общества: российские и мировые тренды. Сборник материалов XIV Международного социального конгресса. 2017. С.247-249.
49. Малков А.Г. Транспортная экспедиция и перевозка грузов. Транспортное право. М., 2016. С. 152.
50. Малков А.Г. Транспортная экспедиция и перевозка грузов. Транспортное право. М., 2016. – 174с.
51. Метелева Ю.А. Правовое регулирование транспортной экспедиции // Журнал российского права. 2014. № 6. С. 8-10.
52. Морозов С.Ю. Указ. соч. С. 14.
53. Морозова Н.В. Договор транспортной экспедиции: проблемы квалификации и правового регулирования. М., 2019. – 96с.
54. Морозова Н.В. Правовое положение клиента по договору транспортной экспедиции // Юрист, 2015. № 1. С. 25.
55. Определение Арбитражного суда Новосибирской области по делу № А45- 14383/2017 URL: <http://7aas.arbitr.ru/uploads/flatpages/practice/> (дата обращения: 21.03.2021 г.)
56. Определение Верховного Арбитражного суда по делу № А45-30959/2014 от 20 июня 2014 г., об отсутствии надлежащих доказательств подтверждающих факт принятия экспедитором груза к перевозке URL:<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=d=ARB002&n=378782> (дата обращения: 02.04.2021).

57. Определение Седьмого Апелляционного Арбитражного суда от 13 декабря 2012 по делу № А45-20853/2012 // URL: <http://fasuo.arbitr.ru> (дата обращения: 01.04.2021).
58. Парций Я.Е. Постатейный комментарий к Федеральному Закону «О транспортноэкспедиционной деятельности»/ Я.Е. Парций. – 2017. С. 236.
59. Парций Я.Е. Постатейный комментарий к Федеральному Закону «О транспортно-экспедиционной деятельности»/ Я.Е. Парций. – 2017. С. 121.
60. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа [Электронный ресурс] от 15.05.2017 N Ф04-806/2017 по делу N А45-15850/2016 // Вестник ВАС РФ. 2017.
61. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 15.06.2018 N Ф04-806/2017 по делу N А45-16851/2018 // Вестник ВАС РФ. 2018.
62. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 29.11.2017 N 08АП-13001/2017 по делу N А46-8003/2017 // Вестник ВАС РФ. 2017.
63. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 18.01.2007, 25.01.2007 N 09АП-10433/2006-ГК по делу N А40-7748/06-50-82; Решение Арбитражного суда г. Москвы от 05.10.2005 по делу N А40-32881/05-93-270.
64. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 июня 2018 г. № 26 г. «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2018/.
65. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2016 N 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса

- Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств»
// Бюллетень Верховного Суда РФ. 2016. N 5.
66. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29.09.2015 N 43 (ред. от 07.02.2017) "О некоторых вопросах, связанных с применением норм Гражданского кодекса Российской Федерации об исковой давности" // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2015.
67. Постановление Правительства Российской Федерации от 08.09.2006 N 554 «Правила транспортно-экспедиционной деятельности» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2006. – N 37. – Ст. 389.
68. Постановление Правительства РФ от 08 сентября 2006 г. № 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» // Собрание законодательства РФ. 2006. № 37. Ст. 3890.
69. Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 07.09.2017 N 15АП-12490/2017 по делу N А53-2062/2017 // Вестник ВАС РФ. 2017.
70. Постановление ФАС Дальневосточного округа [Электронный ресурс] от 14.11.2013 N Ф03-5610/2013 по делу N А51-7614/2013 // Вестник ФАС. 2013.
71. Постановление ФАС Московского округа от 22 декабря 2016 г. N КГ-А40/11226-10 по делу N А40-149/16-55-45. // Вестник ФАС. 2016.
72. Постановление Федерального арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 20 января 2014 на кассационную жалобу по делу № А45-30162/2012 // URL: <http://fasuo.arbitr.ru> (дата обращения: 01.04.2021).
73. Постановление Федерального арбитражного суда Поволжского округа от 04 мая 2010 года по делу № А72-4200/2009 // Вестник ВАС, 2010.
74. Приказ Минтранса РФ от 11 февраля 2008 г. № 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов»

(Зарегистрировано в Минюсте РФ 28.02.2008 № 11239) // Доступ из СПС «КонсультантПлюс»

75. Решение апелляционного суда Западно-Сибирского округа от 20 января 2014 на кассационную жалобу по делу URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=RAPS007> (дата обращения: 21.03.2021)
76. Решение Арбитражного суда Кемеровской области от 21 апреля 2020 г. по делу № А27-28730/2019 [Электронный ресурс] <https://sudact.ru/arbitral/doc/SVv8qoedliZL/> (Дата обращения: 08.04.2021).
77. Решение Арбитражного суда Красноярского края от 10 ноября 2020 г. по делу № А33-22933/2020
78. Решение Арбитражного суда Красноярского края от 10 ноября 2020 г. по делу № А33-22933/2020 [Электронный ресурс] <https://sudact.ru/arbitral/doc/oKdnQc1iunrW/> (Дата обращения: 08.04.2021)
79. Решение Арбитражного суда Красноярского края от 5 ноября 2020 г. по делу № А33-25678/2020 [Электронный ресурс] <https://sudact.ru/arbitral/doc/qIEQyGRpU3oC/> (Дата обращения: 08.04.2021).
80. Решение Арбитражного суда Новосибирской области по делу № А45-28398/2012 от 25 апреля 2013 г., о взыскании задолженности с контрагента за ненадлежащее исполнение условий по договору транспортной экспедиции // URL: <http://fasuo.arbitr.ru> (дата обращения: 01.04.2021).
81. Решение Промышленного районного суда г. Курска от 29 мая 2018 г. по делу № 2-500/2018 о взыскании убытков, процентов за пользование чужими денежными средствами, компенсации морального вреда к ТК ПЭК // URL: <http://sudact.ru/regular/doc/6LFtKzpEuDNv/?regular-txt=®ular-...1740936660> (дата обращения: 2.04.2021).
82. Романович А. Н. Транспортные правоотношения. М., 2016. С. 141.

83. Ситдикова Л.Б. Теоретические основы услуг по законодательству РФ// Юридическое образование и наука, 2018. № 1. С. 28-32.
84. Ситдикова Л.Б., Ленковская Р.Р. Возражения должника против требования нового кредитора// Пробелы в российском законодательстве. 2016. № 2. С. 72-75.
85. Смирнов В.Т. Медведев Д.А. Договор транспортной экспедиции: проблемы квалификации и правового регулирования. М., 2017. С. 234.
86. Соловьева М.А. К вопросу о соотношении транспортных договоров и транспортной логистики. Екатеринбург. УрГЮУ. Журнал «Бизнес, менеджмент и право». 2014. С. 97-99.
87. Степанова А.А. Правила транспортно-экспедиционной деятельности: старые проблемы, новые вопросы // Корпоративный юрист. 2015. № 2. С. 5-6.
88. Степанова А.А. Правила транспортно-экспедиционной деятельности: старые проблемы, новые вопросы // Корпоративный юрист. 2015. № 2. С. 50.
89. Стригунова Д.П. Договор транспортной экспедиции // Современное право. 2015. № 7. С. 81-83.
90. Тяпухин С.В. Ответственность экспедитора. // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2015. – N 6. – С. 53-59.
91. Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ (ред. от 18.03.2020) «О транспортно-экспедиционной деятельности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 27 (часть 1). Ст.2701.
92. Хмелев С.П. Договор транспортной экспедиции. URL: <http://lawbook.org.ua/aa/12.00.03/2016/01/27/020002566.doc.html> (дата обращения: 26.03.2021).
93. Ходош М.С., Бачурин А.А. Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте. Учебник. М., Изд. центр «Академия». 2015. С. 69-102.

94. М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта.
URL:https://e.lanbook.com/kfygoi_576679_99h6468706422/023358910.doc.html (дата обращения: 28.03.2021)
95. Электронный ресурс] <https://sudact.ru/arbitral/doc/oKdnQc1iunrW/>
(Дата обращения: 08.04.2021).
96. Flash on English for Transport & Logistics - Answer key and Transcripts, Ernesto D'Acunto 2020г.
97. Flash on English for Transport & Logistics , Ernesto D'Acunto, 2019г.
98. Logistics Management: Market Leader (Business English), Adrian Pilbeam, Nina O'Driscoll, 2019г.
99. Oxford English for Industries: English for Logistics (Business English), Marion Grussendorf (Oxford - Express Series), 2020г.
100. English for students of logistics and customs, Abueva N. N., Nurmagomedova E. M., 2019.