

# Взятие в ответственность ЭПЭ

## В каких случаях ЭПЭ составляется с взятием груза в ответственность и без взятия? Как это применяется в субэкспедировании

Электронное поручение экспедитору (ЭПЭ) оформляется абсолютно при любом сценарии привлечения экспедитора. Однако юридическое разделение на работу «с взятием под ответственность» и «без взятия» зависит от того, принимает ли экспедитор груз в свое физическое владение. [1, 2]

Согласно утвержденным ФНС и Минтрансу правилам транспортного ЭДО, ключевым маркером этого разделения является оформление сопутствующего документа — Электронной экспедиторской расписки (ЭЭР). [1, 2]

---

### 1. Перевозка БЕЗ взятия груза во владение (под ответственность)

В данном случае экспедитор выступает исключительно как агент (посредник). Он выполняет чисто организационную и интеллектуальную работу: подбирает транспорт, планирует маршрут, готовит документы или организует таможенное оформление, но сам к товару не прикасается. [1, 3, 4]

- Когда применяется: Клиент своими силами (или силами своих складских рабочих) отгружает товар напрямую в машину фактического перевозчика, которого нанял экспедитор.
- Документооборот: Оформляется только ЭПЭ (задание на организацию логистики). Электронная экспедиторская расписка (ЭЭР) не создается, поскольку факта передачи товара экспедитору не было. В Электронной транспортной накладной (ЭТрН) в качестве грузоотправителя фигурирует сам клиент. [1, 2]
- Предел ответственности: Если груз по дороге украдут или разобьют, экспедитор по умолчанию не отвечает за действия перевозчика (если иное прямо не прописано в договоре). Он будет виноват, только если клиент докажет, что экспедитор проявил халатность при выборе перевозчика или допустил грубую ошибку в документах. [3, 4, 5]

## 2. Перевозка С ВЗЯТИЕМ груза во владение и под ответственность

Здесь экспедитор берет на себя роль договорного перевозчика (принципала) и полностью отвечает за сохранность груза с момента приемки до момента выдачи. [5, 6]

- Когда применяется: Сборные грузы (LTL), перевозки через кросс-докинг или консолидационные склады экспедитора, а также когда экспедитор забирает груз своим брендированным транспортом.
- Документооборот: Наряду с обязательным ЭПЭ экспедитор в обязательном порядке формирует Электронную экспедиторскую расписку (ЭЭР). Именно ЭЭР подтверждает, что экспедитор взял материальную ответственность за товар на себя. В ЭТрН в роли грузоотправителя часто указывается сам экспедитор. [1, 2, 7]
- Предел ответственности: Действует презумпция вины экспедитора. Если с грузом что-то случится в пути, экспедитор обязан выплатить клиенту полную стоимость ущерба, даже если фактически виноват сторонний водитель. Освободиться от ответственности экспедитор сможет, только если докажет форс-мажор. [5, 6, 8, 9]

---

## Применение в субэкспедировании (цепочки экспедиторов)

Субэкспедирование — это схема, при которой Главный экспедитор (которого нанял Клиент) привлекает для выполнения задачи другого экспедитора (Субэкспедитора). В электронном документообороте (ЭДО) это порождает каскадную цепочку документов, где один и тот же участник меняет роли:

[Клиент] --(ЭПЭ №1 / ЭЭР №1)--> [Главный экспедитор] --(ЭПЭ №2 / ЭЭР №2)--> [Субэкспедитор]

# Сценарий А: Субэкспедирование БЕЗ ВЗЯТИЯ ВО ВЛАДЕНИЕ

Если Главный экспедитор нанимает Субэкспедитора только для того, чтобы тот «нашел машину» через свои каналы:

1. Клиент отправляет ЭПЭ №1 Главному экспедитору.
2. Главный экспедитор перевыпускает задание и отправляет ЭПЭ №2 Субэкспедитору.
3. Расписки (ЭЭР) в этой цепочке вообще не выпускаются, так как никто из посредников груз физически не трогает. Товар загружается со склада Клиента сразу в машину конечного перевозчика. [1, 2]

# Сценарий Б: Субэкспедирование С ВЗЯТИЕМ под ответственность

Самый частый сценарий в крупных логистических хабах и при мультимодальных перевозках:

1. Звено Клиент — Главный экспедитор: Клиент создает ЭПЭ №1. Как только Главный экспедитор забирает груз, он подписывает и отправляет Клиенту ЭЭР №1, подтверждая, что взял товар под свою материальную ответственность. [1, 2, 7]
2. Звено Главный экспедитор — Субэкспедитор: Для Субэкспедитора Главный экспедитор теперь сам становится «Клиентом». Он формирует ЭПЭ №2 (в рамках своего договора с субэкспедитором). При передаче груза на терминал или в машину Субэкспедитора, тот выпускает ЭЭР №2 на имя Главного экспедитора. [1, 2, 10]

“ Важный юридический нюанс: При субэкспедировании с ответственностью Главный экспедитор полностью отвечает перед Клиентом по ЭЭР №1. Если Субэкспедитор потеряет груз, Клиент все равно потребует деньги с Главного экспедитора. И уже после этого Главный экспедитор в порядке регресса будет взыскивать убытки с Субэкспедитора, используя как доказательство ЭЭР №2. [6, 7]

Если вы планируете выстраивать цепочки субэкспедирования, подскажите: вы выступаете в роли главного экспедитора или субподрядчика? Могу детально разобрать, какие именно поля и титулы в ЭПЭ/ЭЭР вам необходимо контролировать для минимизации рисков.

[1] <https://www.diadoc.ru>

[2] <https://zakupki-kontur.ru>

[3] <https://www.vantraa.nl>

[4] <https://ship4wd.com>

[5] <https://rapsinews.ru>

[6] <https://www.consultant.ru>

[7] <https://esphere.ru>

[8] <https://www.advgazeta.ru>

[9] <https://brace-lf.com>

[10] <https://pravo.ru>

Мы выступаем от имени

Главного экспедитора.

Производим мультимодальную

контейнерную перевозку из

Шанхая во Владивосток морем,

Владивосток-Москва по ЖД,

доставка до склада клиента на

Авто.

Можем ли мы не брать груз в

ответственность на весь

маршрут, если мы

субэкспедируем все 3 плеча

# перевозки?

Нет, полностью снять с себя материальную ответственность перед клиентом на всем маршруте в такой схеме вы не можете.

Даже если вы субэкспедируете 100% маршрута (море + ЖД + авто) и физически не прикасаетесь к контейнеру, с точки зрения закона РФ вы остаетесь Главным экспедитором (Генеральным подрядчиком). [1]

Согласно ст. 805 ГК РФ и актуальной судебной практике Верховного Суда РФ, привлечение третьих лиц (субподрядчиков) не освобождает Главного экспедитора от ответственности перед Клиентом. Любые пункты в договоре в духе «Экспедитор не отвечает за действия третьих лиц / порчу груза в пути» признаются судами ничтожными, так как они прямо нарушают императивные нормы ФЗ № 87 «О транспортно-экспедиционной деятельности». [1, 2, 3]

Однако вы можете грамотно минимизировать риски и выстроить зеркальную систему претензий.

---

## Как это работает на практике и где ваши риски

При мультимодальной перевозке цепочка выглядит так:

Клиент → Вы (Главный экспедитор) → 3 разных Субподрядчика (линия, РЖД/оператор, автоперевозчик)

Если на каком-то из этапов контейнер вскрыют, зальют водой или уронят, Клиент не будет разбираться, кто виноват. Он выставит претензию вам, и вы будете обязаны выплатить ему ущерб. [1, 4]

Но закон дает вам право регресса: выплатив деньги Клиенту, вы перевыставляете эту сумму тому субэкспедитору/перевозчику, на чьем плече произошло ЧП. [1]

## Инструменты защиты для Главного экспедитора

Чтобы не остаться крайним при субэкспедировании, вам необходимо внедрить три уровня защиты:

### 1. Зеркальные договоры и жесткие ЭПЭ/ЭЭР с субподрядчиками

- С каждым субподрядчиком на каждом плече у вас должен быть подписан договор с принятием груза в ответственность (с выдачей вам Электронной экспедиторской расписки — ЭЭР или сквозного коносамента/накладной).
- Море (Шанхай — Владивосток): Субэкспедитор или морская линия обязаны выдать морской коносамент (Bill of Lading), где вы или ваш агент указаны в качестве получателя/нотифай-парти.
- ЖД (Владивосток — Москва): ЖД-экспедитор/оператор оформляет железнодорожную накладную (СМГС/ГУ-27).
- Авто (Москва — Склад): Автоперевозчик принимает ЭПЭ и подписывает ЭТрН (электронную транспортную накладную), где в Титуле 2 (Т2) водитель расписывается в приемке груза.

## 2. Коммерческие акты на стыках плеч (Критически важно!)

Самая большая проблема мультимодальных перевозок — определить, где именно повредили груз. Если контейнер приедет в Москву с сорванной пломбой или помятым боком, автоперевозчик скажет, что «так забрал с ЖД», ЖД скажет, что «так приехало из порта», а порт — что «такой сгрузили с судна».

- Обязуйте субподрядчиков проводить осмотр контейнера и сверку пломб на каждом стыке (Причал → ЖД-тупик; ЖД-станция → Автомашина).
- В случае малейших расхождений или повреждений (даже царапин на контейнере) субподрядчик обязан составить коммерческий акт (или акт общей формы) и прислать вам фото. Только так вы сможете доказать, какой именно субподрядчик отвечает за ущерб.

## 3. Страхование ответственности экспедитора

Поскольку судебные разбирательства с РЖД или морскими линиями могут длиться годами, а клиент потребует деньги сразу, оформите полис страхования ответственности экспедитора. При наступлении страхового случая (например, опрокидывание фуры на автоплече или повреждение на ЖД) страховая компания выплатит ущерб клиенту, а затем сама займется судами с виновным субподрядчиком. [5, 6]

---

Если вам необходимо, я могу подсказать, какие формулировки по переходу ответственности и фиксации повреждений на стыках лучше всего прописать в договоре с вашими субподрядчиками. Информацию по какому плечу (море, ЖД или авто) разобрать подробнее?

[1] <https://rapsinews.ru>

[2] <https://www.consultant.ru>

[3] <https://13.rospotrebnadzor.ru>

[4] <https://www.consultant.ru>

[5] <https://docs.cntd.ru>

[6] <https://katsaylidi.ru>

# В каких сценариях применимо поручение экспедитору без принятия в ответственность?

Поручение экспедитору без принятия груза в ответственность применяется в сценариях, когда вы выступаете исключительно как информационный, юридический или организационный посредник (агент). [1, 2]

В логистике и ГК РФ этот формат официально называется «выполнение услуг без принятия груза во владение». Поручение экспедитору (ЭПЭ) в этом случае выполняет роль заявки-задания на услуги, но сопутствующая экспедиторская расписка (ЭЭР), запуская материальную ответственность, не выпускается. [1, 2, 3]

Ниже приведены 4 основных практических сценария, когда Главный экспедитор оформляет ЭПЭ без принятия ответственности:

## 1. Чистое посредничество («Диспетчеризация»)

Вы нашли для клиента фактического перевозчика, согласовали с ним ставку и условия, но ваш персонал и техника к грузу не прикасаются.

- Как это работает: Клиент оформляет на вас Поручение (ЭПЭ). Вы одобряете его (выпускаете Титул 2), подтверждая, что обязуетесь организовать рейс. На погрузку приезжает машина нанятого вами перевозчика. Клиент сам передает груз напрямую водителю. [1, 2]
- Документооборот: Оформляется ЭПЭ + ЭТрН (Электронная транспортная накладная). В ЭТрН в Титуле 1 грузоотправителем значится ваш Клиент, а перевозчиком — фактический исполнитель (линия, автопарк). Вы в накладной можете быть указаны только в роли «Лица, организовавшего перевозку». Вашей

подписи в графах приема/сдачи груза нет. [1, 4]

## 2. Консалтинг, таможенное оформление и документальное сопровождение

Клиент нанимает вас не для физического перемещения контейнера, а для преодоления юридических и бюрократических барьеров (например, на стыке плеч в порту Владивостока).

- Как это работает: В рамках мультимодального ЭПЭ вашей задачей является: подача деклараций, организация фитосанитарного/ветеринарного контроля, оплата портовых сборов, переоформление внутривозовых документов.
- Документооборот: Ваша подпись стоит только под ЭПЭ и актом выполненных услуг. Контейнер все время находится на балансе и под ответственностью морской линии, а затем — терминала порта. [5]

## 3. Схема с прямой переадресацией ответственности (Прямой коносамент / накладная)

Этот сценарий часто используют, чтобы легально «обойти» материальную ответственность Главного экспедитора перед клиентом по ГК РФ.

- Как это работает: Клиент дает вам Поручение (ЭПЭ) организовать плечо (например, Шанхай — Владивосток). Вы нанимаете морскую линию, но просите её выписать Сквозной морской коносамент (или ЖД-накладную) напрямую на имя вашего Клиента в качестве грузополучателя, а не на вашу компанию.
- Результат: Вы выполнили поручение по организации, но юридически право владения и риски по транспортному документу перешли напрямую от линии к вашему клиенту.

## 4. Организация перевозок спецтехники, самоходных машин или выкупленных контейнеров (SOC)

Сценарий, когда товар перемещается «своим ходом» или на условиях, где сохранность обеспечивает специфика самого груза, а экспедитор лишь фрахтует место.

- Как это работает: Вы фрахтуете место на судне под личные порожние контейнеры клиента (SOC-контейнеры) или организуете перегон спецтехники под управлением водителей заказчика. Вы отвечаете по Поручению только за своевременное предоставление слота/разрешений, но не за сохранность имущества.

---

## Главное правило безопасности для Главного экспедитора:

Если вы работаете по любому из этих сценариев и не хотите отвечать за повреждение груза, в вашем договоре транспортной экспедиции с клиентом НЕ должно быть фразы:

- *«Экспедитор принимает на себя обязательства по доставке груза и отвечает за его сохранность с момента принятия до момента выдачи».*

Вместо этого предмет договора должен звучать так:

- *«Экспедитор обязуется за вознаграждение организовать выполнение услуг, привлекая третьих лиц от своего имени, но за счет Клиента, без принятия груза во владение Экспедитора».* [2, 6]

Если вам требуется, мы можем составить формулировку для предмета договора, которая разграничит ваши обязанности по организации и освободит от рисков физической порчи груза. Написать такой пункт?

[1] <https://kontur.ru>

[2] <https://event.kontur.ru>

[3] <https://www.diadoc.ru>

[4] <https://astral.ru>

[5] <https://www.diadoc.ru>

[6] <https://www.klerk.ru>

## В каких случаях Главный экспедитор не должен брать на

# себя ответственность за груз?

Главный экспедитор имеет полное право и прямые коммерческие показания не брать на себя материальную ответственность за груз в тех случаях, когда он физически и технологически не может контролировать его сохранность.

Ниже приведены основные случаи, когда вам, как Главному экспедитору, строго рекомендуется исключать пункт о принятии груза под свою ответственность в договоре и Поручении экспедитору (ЭПЭ):

## 1. Перевозка закрытых, опломбированных контейнеров (FCL) без вашего участия в погрузке

Если в Шанхае фабрика сама загружает товар в контейнер, вешает свою пломбу, а вы подключаетесь только на этапе фрахта судна.

- Почему нельзя брать ответственность за груз: Вы не знаете, что внутри, как товар закреплен и не побьется ли он о стенки контейнера при качке.
- Как действовать: Вы принимаете ответственность исключительно за целостность пломбы и внешнее состояние контейнера, но не за его содержимое. В ЭПЭ и договоре фиксируется: *«Прием груза осуществляется по наружному осмотру контейнера и номерам пломб отправителя»*.

## 2. Сверхдорогие, уникальные или высокорисковые грузы

Перевозка электроники, оборудования на миллионы долларов, фармацевтики с жестким температурным режимом или опасных грузов (ADR).

- Почему нельзя брать ответственность за груз: В случае ЧП (например, аварии на ЖД или поломки реф-контейнера) сумма убытков может мгновенно обанкротить вашу экспедиторскую компанию.
- Как действовать: Вы выступаете исключительно как организатор (агент). Обязанность по страхованию самого груза (Cargo Insurance) полностью возлагается на Клиента, либо вы страхуете его за счет клиента, но выгодоприобретателем в полисе указывается сам Клиент.

### 3. Использование контейнеров и транспорта самого Заказчика (SOC-контейнеры)

Сценарий, когда клиент предоставляет свои собственные (или арендованные им напрямую) контейнеры, а вы лишь покупаете для них «место» на судне или ЖД-платформе.

- Почему нельзя брать ответственность за груз: Если контейнер окажется дырявым, и груз зальет дождем, или если у контейнера в пути оторвется балка из-за износа металла, это будет виной владельца оборудования (Клиента).
- Как действовать: В Поручении прописывается, что экспедитор отвечает только за предоставление слота/платформы, а техническое состояние транспортного оборудования обеспечивает Заказчик.

### 4. Сложные мультимодальные цепочки с «непрозрачными» государственными монополиями

В вашем маршруте присутствует ЖД-плечо (Владивосток — Москва). Взаимодействие с РЖД или крупными инфраструктурными терминалами часто идет по жестким внутренним уставам, где отсудить у них реальный ущерб крайне сложно.

- Почему нельзя брать ответственность за груз: Если вы возьмете груз под ответственность перед клиентом, то клиент взыщет с вас 100% ущерба по ГК РФ. А вот вы с РЖД по их Уставу сможете взыскать лишь копейки. Эта разница станет вашим чистым убытком.
- Как действовать: Договор составляется по агентской схеме. Вы обязуетесь организовать перевозку, а в случае повреждения груза на ЖД-плече обязуетесь передать Клиенту все права для прямой подачи претензии фактическому виновнику (ЖД-оператору).

### 5. Отсутствие технической возможности проверить груз при приемке

Если по маршруту Шанхай — Владивосток — Москва груз идет навалом или это сборный груз, но у вас нет своего склада во Владивостоке для его пересчета при перевалке с моря на ЖД.

- Почему нельзя брать ответственность за груз: Вы физически не можете проверить, не украли ли часть коробок в порту во время перевалки, пока груз не прибудет в Москву.
- Как действовать: Исключать выдачу Экспедиторской расписки. Использовать только Поручение без владения.

---

## Как это правильно зафиксировать в документах:

Чтобы легально не брать ответственность в этих случаях, ваша связка документов должна выглядеть так:

1. В Договоре: Формулировка *«Экспедитор оказывает услуги без принятия груза в свое владение и ведение»*.
2. В ЭПЭ (Поручении): В поле «Вид экспедиторских услуг» четко писать: *«Организация перевозки (без принятия груза под ответственность Экспедитора)»*.
3. Экспедиторская расписка: Не оформляется ни в каком виде.

Если вы хотите подстраховать текущую перевозку Шанхай — Москва, напишите, застрахован ли сейчас этот груз самим клиентом? Могу подсказать, как правильно прописать в ЭПЭ оговорку о страховании, чтобы снять риски с вашей компании.

## То есть не стоит принимать ответственность за груз на весь мультимодальный маршрут в первом ЭПЭ от Клиента к нам?

Абсолютно верно. Принимать на себя сквозную ответственность за весь мультимодальный маршрут в первом ЭПЭ от Клиента — это критический риск для Главного экспедитора. Если вы подпишете ЭПЭ в таком формате, вы юридически превратитесь из организатора логистики в «страховую компанию» для своего клиента. Любое ЧП на море, железной дороге

или автодороге станет вашей финансовой проблемой, даже если вы сработали идеально. Чтобы обезопасить свой бизнес, вам нужно перестроить схему взаимодействия с клиентом.

---

# Правильная стратегия работы с ЭПЭ и ответственностью

Вместо принятия сквозной ответственности на весь маршрут, используйте один из двух подходов:

## Подход 1. Оформление ЭПЭ БЕЗ принятия ответственности (Рекомендуемый)

Это лучший вариант для Главного экспедитора в мультимодальных перевозках.

1. Что делать в ЭПЭ: В Титуле 2 (вашем согласии на Поручение) вы подтверждаете только организацию процесса.
2. Экспедиторская расписка (ЭЭР): Вы её не выпускаете вообще.
3. Как распределяется ответственность: По договору и ЭПЭ вы отвечаете только за убытки, вызванные вашими личными ошибками (например, неверно заполнили таможенную декларацию, из-за чего контейнер застрял и клиент попал на демередж). За физическую сохранность груза отвечают конкретные фактические перевозчики (морская линия, РЖД-оператор, автопарк), каждый на своем плече.

## Подход 2. Дробление ответственности по плечам (Если клиент настаивает)

Если крупный клиент ставит жесткое условие: *«Либо вы берете груз под ответственность, либо мы уходим к конкурентам»*, ни в коем случае не подписывайте сквозное поручение на весь маршрут (Шанхай — Владивосток — Москва — Склад). Разбейте процесс на этапы:

- Плечо 1 (Море: Шанхай — Владивосток): В ЭПЭ фиксируется: *«Без принятия во владение. Ответственность за сохранность несет морская линия согласно коносаменту»*.
- Плечо 2 (ЖД: Владивосток — Москва): Ответственность также не принимается, так как вы не можете контролировать сохранность контейнера на путях РЖД.

- Плечо 3 (Авто: Москва — Склад клиента): Только на этом последнем этапе, если ваш привлеченный водитель забирает контейнер с ЖД-станции, вы можете выпустить ЭПЭ/ЭТрН *с ответственностью*, но она будет действовать строго с момента погрузки на авто до ворот склада клиента. При этом риск автоплеча вы мгновенно «зеркалите» на автоперевозчика.

---

## Что вам нужно сделать прямо сейчас в документах:

1. Проверить предмет договора с Клиентом. Убедитесь, что там написано: *«Экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет Клиента организовать выполнение услуг...»*, а не *«...обязуется доставить груз»*. Фраза «организовать услуги» — ваш главный юридический щит.
2. Внести оговорку в ЭПЭ. В строке «Особые отметки» или «Условия перевозки» электронного поручения обязательно пропишите:

“ *«Перевозка осуществляется без принятия груза во владение Экспедитора. Ответственность за сохранность груза распределяется между фактическими перевозчиками на каждом этапе транспортировки в соответствии с международными конвенциями и уставами видов транспорта».*

Если клиент категорически требует сквозную ответственность и не соглашается на другие условия, единственным выходом будет включение стоимости полиса страхования груза (Cargo) в ваш тариф.

Хотите, я помогу сформулировать официальный и аргументированный ответ для вашего клиента, почему в мультимодальных перевозках ЭПЭ оформляется без сквозного принятия ответственности?

---

Revision #5

Created 25 June 2026 07:30:36 by Admin

Updated 25 June 2026 08:03:11 by Admin