

Обобщение практики рассмотрения споров, возникающих из договоров перевозки

Договорные отношения, возникающие в области перевозки, регулируются множеством нормативно-правовых актов различной юридической силы, основными из которых являются Гражданский кодекс Российской Федерации (содержит основные положения по перевозкам, в том числе нормы, регулирующие договоры перевозки грузов, пассажиров, багажа, ответственность перевозчика, правила предъявления претензий и исков, отношения по транспортной экспедиции и др.) Специальное правовое регулирование транспортной деятельности детализируется в транспортных уставах и кодексах. На уровне министерств и ведомств существует множество положений, приказов и т.п., которые также направлены на правовое урегулирование процесса перевозки.

Судебная практика последних лет демонстрирует, что наиболее часто в рамках рассматриваемых правоотношений стороны обращались со следующими исками: о взыскании пеней за просрочку в доставке грузов, о взыскании убытков, причиненных в результате повреждения и утраты грузов, о взыскании провозной платы, о взыскании неосновательного обогащения и процентов за пользование чужими денежными средствами и др.

Анализ материалов судебной практики в целом свидетельствует о сложившемся единообразии в рассмотрении дел данной категории, однако допускаемые нижестоящими инстанциями ошибки и возникающие у них вопросы подтверждают необходимость обратить внимание на следующее.

1. В рамках дела № А28-4997/2014 рассмотрены требования о взыскании стоимости поврежденного в процессе транспортировки груза. Условиями договора на автомобильные перевозки грузов на территории Российской Федерации предусмотрен претензионный порядок урегулирования споров, возникающих между сторонами.

Суды нижестоящих инстанций пришли к выводу о том, что истец не представил доказательств, подтверждающих соблюдение Обществом претензионного порядка урегулирования спора, и в силу пункта 2 статьи 148 Арбитражного кодекса Российской Федерации оставили заявление Общества без рассмотрения.

Суд кассационной инстанции счел указанный вывод нижестоящих судов ошибочным, а оставление заявленного иска без рассмотрения – неправомерным в силу следующего.

В соответствии с параграфом 6 раздела 11 Общих правил перевозки грузов автомобильным транспортом претензии о возмещении за утрату, порчу и недостачу или повреждение груза должны предъявляться по каждой отправке в отдельности.

Если для определенной категории споров федеральным законом установлен претензионный или иной досудебный порядок урегулирования либо он предусмотрен договором, спор передается на разрешение арбитражного суда после соблюдения такого порядка (часть 5 статьи 4 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации).

В силу пункта 1 статьи 165.1 Гражданского кодекса Российской Федерации заявления, уведомления, извещения, требования и иные юридически значимые

сообщения, с которыми закон или сделка связывает гражданско-правовые последствия для другого лица, влекут для этого лица такие последствия с момента доставки соответствующего сообщения ему или его представителю.

Согласно пункту 2 письма Высшего Арбитражного суда Российской Федерации от 18.05.1995 № ОП-21/39 «О порядке применения Гражданского кодекса Российской Федерации и Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации» в случае, когда истец представил доказательства направления претензии ответчику, претензионный порядок считается соблюденным независимо от того, получена ли претензия ответчиком. При необходимости рассмотрение дела может быть отложено.

Факт направления Обществом Предпринимателю претензии по юридическому адресу последнего подтверждается представленными в материалы дела накладной, письмом за подписью генерального директора Общества и распечаткой страницы официального сайта Общества. Аналогичный адрес указан и в заключенном между сторонами договоре на автомобильные перевозки грузов. При этом в силу пункта 1 статьи 165.1 Гражданского кодекса Российской Федерации для установления факта соблюдения истцом обязательного досудебного порядка урегулирования спора важен именно сам факт доставки претензии по адресу ответчика, указанному в Едином государственном реестре юридических лиц или Едином государственном реестре индивидуальных предпринимателей.

С учетом изложенного суд кассационной инстанции счел вывод судов первой и апелляционной инстанций о непредставлении Обществом доказательств соблюдения претензионного порядка урегулирования настоящего спора не соответствующим фактическим обстоятельствам дела и направил дело на новое рассмотрение.

2. В рамках дела № А43-20847/2014 Общество обратилось в арбитражный суд с иском к железной дороге о взыскании неосновательного обогащения.

Суды отказали в иске, поскольку пришли к выводу, что требование Общества о взыскании неосновательного обогащения связано с исполнением сторонами обязательств из договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, и потому применению подлежит годичный срок исковой давности, который пропущен истцом.

Общество не оспаривает, что оно обратилось в суд с настоящим иском по истечении одного года с момента, когда узнало (должно было узнать) о списании ответчиком с его лицевого счета ежедневного сбора за пользование железнодорожным путем необщего пользования. По мнению заявителя, получение ответчиком денежных средств от заявителя при отсутствии у заявителя обязанности выплачивать их в силу соответствующего договора или требования нормативного акта, без предоставления ответчиком каких-либо товаров (работ, услуг) в счет принятых сумм следует квалифицировать как неосновательное обогащение. Следовательно, к таким правоотношениям, по мнению истца, применим общий срок исковой давности - три года.

Суд кассационной инстанции счел безосновательными доводы кассатора о применении трехлетнего срока исковой давности. При этом суд сослался на пункт 21 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 06.10.2005 № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», в котором разъяснено: при рассмотрении споров следует учитывать, что в случаях, когда

сторонами заключен договор о производстве расчетов через технологический центр по обработке перевозочных документов или другие аналогичные соглашения (далее – ТехПД) и контрагент перечислил перевозчику в порядке предварительной оплаты определенную договором сумму, последний может использовать денежные средства, учитываемые на лицевом счете в ТехПД, только в качестве платежей в целях, предусмотренных договором.

Следовательно, если контрагент считает, что перевозчик необоснованно использовал предварительно перечисленные ему суммы в качестве платы за услуги, оказанные перевозчиком, но не предусмотренные договором, он вправе по своему выбору предъявить к перевозчику (с соблюдением претензионного порядка) требование о взыскании с перевозчика соответствующей суммы, необоснованно удержанной им, либо об обязании перевозчика внести соответствующие изменения в записи на лицевом счете в ТехПД. При этом годичный срок исковой давности по такому требованию должен исчисляться с момента получения уведомления перевозчика об учинении на лицевом счете записи о зачете уплаченных авансовых сумм в счет оплаты операций, связанных с перевозкой.

При таких обстоятельствах суды сделали правильный вывод о пропуске Обществом срока исковой давности и отказали заявителю в удовлетворении требования.

На практике имеется случай, когда суды придерживались противоположной позиции по спору с почти аналогичными обстоятельствами.

В рамках дела № А82-2789/2015 возник спор по поводу списания железной дорогой (ответчиком) с единого лицевого счета Общества (истца) денежных средств за перевод стрелок на путях необщего пользования.

Удовлетворяя иски и взыскивая сумму неосновательного обогащения, суды обеих инстанций исходили из того, что специальный срок исковой давности применяется только к договорам перевозки и что спорный договор является видом договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом перевозчика, поэтому к спорным правоотношениям применим трехгодичный срок исковой давности, установленный статьей 196 Гражданского кодекса Российской Федерации, который не пропущен истцом.

Между тем окружной суд счел, что суды не учли следующее.

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее Устав) регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования (статья 1 Устава).

Согласно определению, содержащемуся в статье 2 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», перевозочный процесс – это совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом.

По смыслу изложенных норм, отношения контрагентов по организации и выполнению транспортно-эксплуатационных услуг, связанных с перевозкой груза, а

также с организацией расчетов и оплатой провозных платежей, сборов и плат за выполненные работы или оказанные услуги, являются неотъемлемой частью процесса по организации перевозок, а плательщики, имеющие единые лицевые счета в Центре фирменного транспортного обслуживания, являются участниками отношений, предусмотренных статьей 1 Устава железнодорожного транспорта.

Следовательно, обязательственные отношения сторон, в том числе вытекающие из договоров по эксплуатации путей необщего пользования, подпадают под действие законодательства о перевозках, и к ним применим годичный срок исковой давности, установленный в пункте 3 статьи 797 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Истец заявил требования о взыскании необоснованно списанной с его лицевого счета провозной платы, поэтому в силу статьи 125 Устава срок исковой давности должен исчисляться со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий, – со дня списания денежных средств.

Суд округа счел, что суды первой и апелляционной инстанций ошибочно применили к спорным правоотношениям трехгодичный срок исковой давности, установленный в статье 196 Гражданского кодекса Российской Федерации, и направил дело на новое рассмотрение в суд первой инстанции.

3. В рамках дела № А11-2166/2014 истец, посчитав себя перевозчиком груза, обратился в суд к ответчику с иском о взыскании провозной платы.

Как установили суды, перевозка груза по транспортной накладной по маршруту город Владимир – город Ленинск-Кузнецк выполнена на автомобиле СКАНИЯ с полуприцепом, принадлежащем по пояснениям истца, ему на праве собственности, водителем – штатным работником истца.

Исковые требования мотивированы наличием задолженности ответчика за оказанные услуги по перевозке оборудования.

Суды отказали в удовлетворении заявленных требований, поскольку они пришли к выводу о недоказанности истцом фактов осуществления перевозки груза в адрес ответчика и отсутствия в связи с этим оснований для взыскания провозной платы. Суды исходили из того факта, что перевозка груза осуществляется на основании договора перевозки груза, который может заключаться посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозки груза – заявки грузоотправителя. Такая заявка является неотъемлемой и обязательной при заключении договора об организации перевозки груза. Заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной, составленной грузоотправителем.

Оценив имеющуюся в деле доказательственную базу, а именно договор на транспортно-экспедиционное обслуживание, заявку на доставку груза, транспортную накладную, счет-фактуру, акт выполненных работ, платежное поручение и иные документы, суды пришли к выводу о том, что перевозку груза в рамках спорных правоотношений осуществило третье лицо, привлеченное к участию в деле, ввиду чего они обоснованно не усмотрели правовых оснований для удовлетворения иска в отношении ответчика.

Суд кассационной инстанции поддержал позицию судов первой и апелляционной инстанций.

Практика Верховного Суда Российской Федерации остановилась на определении от 14.09.2015 об отказе в передаче названного дела в Судебную коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации.

Аналогичным образом было рассмотрено дело № А11-11911/2013.

4. В качестве интересного примера можно привести дело № А82-9518/2914 по иску Общества о взыскании с железной дороги пеней за просрочку доставки груза. Ответчик в качестве обоснованности продления срока доставки опасного груза указывал на необходимость обхода Санкт-Петербургского железнодорожного узла через определенные станции, о чем свидетельствуют отметки в железнодорожных ведомостях.

Суд первой инстанции удовлетворил исковые требования частично с учетом статьи 333 Гражданского кодекса Российской Федерации. При этом суд исходил из следующего.

В пункте 25 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 06.10.2005 № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» разъяснено: при рассмотрении споров о взыскании с перевозчика пеней за просрочку доставки грузов арбитражными судами надлежит руководствоваться Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом.

Как указано в пункте 2 Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом № 27 (далее Правила № 27) в соответствии со статьей 33 Устава перевозчики обязаны доставлять грузы по назначению и в установленные сроки.

В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон (статьи 792, 793 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Перевозчик (ответчик) посчитал, что, поскольку к перевозке принят опасный груз, вагоны проследовали в обход Санкт-Петербургского железнодорожного узла, нормативный срок доставки должен быть исчислен исходя из фактически пройденного расстояния в соответствии с пунктом 8 Правил № 27.

В данном пункте указано, что сроки доставки опасных грузов определяются по фактически пройденному расстоянию с учетом обхода железнодорожных транспортных узлов, перечень которых публикуется в сборнике правил перевозок железнодорожным транспортом, исходя из норм суточного пробега, указанных в пункте 2.1 Правил.

Согласно маршруту по плану формирования один вагон должен следовать от ст. Костамукша до ст. Новоярославская, а пять вагонов от ст. Тверь до ст. Новоярославская.

В представленных в материалы дела железнодорожных накладных имеются отметки о прохождении вагонов через станции Маленьга и Сонково соответственно.

Однако, как установили суды, указанные станции не входят в перечень станций, входящих в состав Санкт-Петербургского железнодорожного узла, в связи с чем железная дорога документально не обосновала необходимость исчисления сроков доставки грузов с учетом применения пункта 8 Правил № 27.

Суд округа оставил судебные акты без изменений.

В рамках дела № А82-13683/2014 возник вопрос по поводу увеличению сроков доставки грузов по подпункту 6.3 пункта 6 Правил № 27.

Железная дорога посчитала, что срок доставки по спорным отправлениям подлежит увеличению по причине устранения технической неисправности вагонов, возникшей не по вине перевозчика.

В подпункте 6.3 пункта 6 Правил предусмотрено, что сроки доставки грузов увеличиваются на все время задержки в случаях задержки вагонов, контейнеров в пути следования, связанной с исправлением их технического или коммерческого состояния, возникшего по не зависящим от перевозчика причинам.

В соответствии со статьей 20 Устава техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров определяет перевозчик; он же обязан обеспечивать техническую исправность вагонов в пути следования.

Суды установили, что по железнодорожным накладным вагоны задержаны по причинам технической неисправности, а именно излома пружин, неисправности опорной прокладки в буксовом проеме.

Согласно Регламенту организации работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов (с изменениями от 25.01.2007) неисправности излом пружин и опорной прокладки в буксовом проеме относятся к технологическим неисправностям.

Суды оценили представленные в материалы дела документы, сочли, что перевозчик не доказал факт возникновения неисправности в пути следования по не зависящим от него причинам скрытого характера названных неисправностей и невозможности обнаружения их перевозчиком при приемке вагонов к перевозке, и не нашли оснований для увеличения сроков доставки спорных вагонов согласно подпункту 6.3 пункта 6 Правил № 27.

Суд округа согласился с выводами судов нижестоящих инстанций.

Иных подходов к рассмотрению данной категории дел в правоприменительной практике не выявлено.

5. В качестве другого примера можно привести дело № А79-1814/2014, в котором Общество обратилось в арбитражный суд с иском к Предприятию о взыскании ущерба. Исковые требования мотивированы причинением убытков в результате порчи груза в процессе перевозки.

Суд установил, что ответчик принял на себя обязательство по перевозке на двух автомобилях груза – эмульсии. При приемке груза грузополучателем было выявлено наличие льда в материалах при отсутствии нарушений в состоянии тары и упаковки, что подтверждалось актом о приемке, составленным представителем грузополучателем и незаинтересованным лицом. В качестве причины обнаруженного дефекта комиссия указала на нарушение условий хранения или транспортировки продукции до поступления грузополучателю.

Непризнание ответчиком претензии истца послужило основанием для обращения в арбитражный суд с иском.

Суд первой инстанции пришел к выводу о ненадлежащем исполнении ответчиком обязательств по сохранности перевозимого груза и возникновению у истца убытков и удовлетворил иск в полном объеме.

Апелляционная инстанция отменила решение суда и отказала в удовлетворении исковых требований. При этом суд дал оценку акту приемки груза и указал, что составленный в одностороннем порядке акт о некачественности поставленной и принятой продукции, без вызова грузоотправителя или представителей перевозчика, не может быть принят как надлежащее доказательство.

В силу пункта 1 статьи 38 Устава автомобильного транспорта обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности перевозчиков, удостоверяются актами или отметками в транспортных накладных, путевых листах,

сопроводительных ведомостях, предусмотренных данным Законом.

Апелляционная инстанция указала: из представленных в материалы дела товарно-транспортных накладных видно, что груз был получен грузополучателем без каких-либо замечаний по количеству и качеству. Данные накладные не содержат каких-либо отметок о порче груза, отсутствуют отметки о составлении каких-либо актов.

Суд округа оставил постановление суда второй инстанции в силе.

По делу № А43-28249/2014 суды установили, что ответчик, как экспедитор, принял на себя обязанность по организации экспедиционных услуг, в том числе услуг по перевозке груза железнодорожным транспортом и взыскал в пользу истца ущерб в виде стоимости поврежденного груза.

Обжаловав судебные акты, ответчик в кассационной жалобе указал на то, что коммерческие акты, составленные при приемке груза, в том числе с его участием, не могут являться надлежащими допустимыми доказательствами подтверждающими фактические обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности экспедитора. Кроме того, ответчик считал, что суд не установил каких-либо его обязательств выполненных им ненадлежащим образом.

Рассмотрев жалобу, окружной суд не нашел достаточных оснований для отмены обжалованных судебных актов. Суд исходил из того, что одним из существенных условий для возложения на экспедитора ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза до выдачи его получателю является факт принятия груза экспедитором (статья 7 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности»).

Факт принятия ответчиком груженых контейнеров к перевозке подтверждается материалами дела.

Истец в подтверждение факта повреждения (боя) груза и размера причиненного ущерба представил коммерческие акты и акты об установлении расхождения по количеству и качеству при приемке товарно-материальных ценностей. Суд обоснованно признал названные акты надлежащими доказательствам, поскольку они составлены грузополучателем с участием представителя ответчика, подпись которого скреплена печатью.

Доказательств того, что груз поврежден вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых не зависело от него, ответчик не представил, в связи с чем в силу статьи 803 Гражданского кодекса Российской Федерации он несет ответственность за повреждение груза.

Верховный Суд Российской Федерации определением от 30.03.2016 отказал в передаче названного дела в Судебную коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации.