

**Арбитражный суд Владимирской области**

**СПРАВКА**

**по результатам обобщения практики рассмотрения споров по договорам в сфере транспортной деятельности за 2012 год и 10 месяцев 2013 года<sup>1</sup>**

**I. Общие положения**

Настоящая Справка подготовлена в соответствии с пунктом 3.04 раздела III плана работы Арбитражного суда Владимирской области на второе полугодие 2013 года в целях выявления правоприменительных проблем и спорных вопросов при рассмотрении споров по договорам в сфере транспортной деятельности.

Объектом изучения явились вынесенные судебные акты за 2012 год и 10 месяцев 2013 года по спорам, связанным с договорами в сфере транспортной деятельности, а именно: по договорам перевозки и транспортной экспедиции.

Наибольшее количество рассмотренных Арбитражным судом Владимирской области споров, возникающих в сфере транспортной деятельности, относятся к договорам перевозки автомобильным транспортом.

Перевозка грузов занимает центральное место в деятельности транспортных организаций и напрямую связана с ведением предпринимательской деятельности.

Правовое регулирование договора перевозки груза осуществляется прежде всего нормами главы 40 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) «Перевозка», а также применительно к каждому виду транспорта – нормами соответствующих транспортных уставов и кодексов и иных принимаемых в соответствии с ними нормативных правовых актов. Определения договора перевозки груза и соответствующие положения о нем применительно к тому или иному виду транспорта содержат часть 2 статьи 103 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ), часть 1 статьи 115 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, часть 1 статьи 67 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее – КВВТ РФ). Нормы о договоре перевозки груза имеются в Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее – УЖТ РФ) и Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации (далее – УАТ РФ).

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (пункт 1 статьи 785 ГК РФ, статья 25 УЖТ РФ, статья 103 ВК РФ, статья 67 КВВТ РФ). Заключение договора перевозки подтверждается составлением и выдачей отправителю транспортной накладной.

Таким образом, независимо от наличия (отсутствия) письменного текста договора, его заключение подтверждается транспортной накладной.

---

<sup>1</sup> Справка подготовлена на основании данных, содержащихся в Едином государственном реестре арбитражных дел.

Кроме того, согласно части 2 статьи 6 УАТ РФ, запрещается осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов транспортными средствами без оформления путевого листа на соответствующие транспортные средства.

Хотелось бы отметить, что особенностями рассмотрения споров, вытекающих из договора перевозки, являются также: специальный срок исковой давности и исключительная подсудность такого рода споров.

В силу статьи 797 ГК РФ срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

Частью 3 статьи 38 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации установлена исключительная подсудность исков к перевозчику, вытекающих из договора перевозки грузов, пассажиров и их багажа, в том числе в случае, если перевозчик является одним из ответчиков. Указанные иски предъявляются в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика.

Анализ дел, связанных с перевозкой груза автомобильным транспортом, показал, что нередко возникают трудности в квалификации спорных правоотношений. Это связано с нечетким изложением сторонами условий договора, относящихся, прежде всего, к предмету договора, а также связано с теми доказательствами, которые имеются в материалах дела.

Часто встречаются случаи конкуренции норм о договоре с нормами, регулирующими возмездное оказание услуг (глава 39 ГК РФ) и с нормами, регулирующими отношения аренды транспортного средства с экипажем (параграф 3 главы 34 ГК РФ).

Договор транспортной экспедиции является самостоятельным видом договорных обязательств, предусмотренным главой 41 ГК РФ «Транспортная экспедиция». Правовое регулирование договора транспортной экспедиции, помимо норм ГК РФ, осуществляется нормами Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (далее – Закон № 87-ФЗ), Правилами транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 08.09.2006 № 554 (далее – Правила транспортно-экспедиционной деятельности), Правилами перевоза грузов автомобильным транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 № 272.

В соответствии с частью 1 статьи 801 ГК РФ по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнять или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Для договора транспортной экспедиции предусмотрена обязательная письменная форма. В то же время наличие заключенного договора транспортной экспедиции не является достаточным основанием для взыскания задолженности, для возложения обязанности исполнить обязательство, предусмотренное договором.

В соответствии с пунктом 7 Правил транспортно-экспедиционной деятельности экспедиторские документы являются неотъемлемой частью договора транспортной экспедиции. К числу таких документов пункт 5 Правил

относит поручение экспедитору и экспедиторскую расписку, подтверждающую факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя.

Хотелось бы отметить, что при рассмотрении споров по договорам в сфере транспортной деятельности арбитражные суды руководствуются положениями 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 редакции постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 01.07.2010 № 37).

Статистические данные Арбитражного суда Владимирской области свидетельствуют, что за 2012 год судом рассмотрено 42 дела по договорам в сфере транспортной деятельности (38 дел – по договорам перевозки, 4 дела – по договорам транспортной экспедиции), что составляет примерно 1 % от общего количества дел о неисполнении либо ненадлежащем исполнении обязательств по договорам, рассматриваемых гражданской коллегией. Из общего количества рассмотренных дел по 16 делам исковые требования были удовлетворены полностью или частично, по 8 делам – отказано в удовлетворении исковых требований, по 7 делам производство было прекращено в связи с отказом заявителя от заявленных требований, по 8 делам производство было прекращено в связи с утверждением мирового соглашения, оставлено без рассмотрения 1 дело, переданы по подсудности – 2 дела.

За 10 месяцев 2013 года количество рассмотренных дел по договорам в сфере транспортной деятельности по сравнению с 2012 годом осталось на прежнем уровне и составило 35 дел (29 дел – по договорам перевозки, 6 дел – по договорам транспортной экспедиции), из них: по 28 делам исковые требования были удовлетворены полностью или частично, по 2 делам – отказано в удовлетворении исковых требований, по 1 делу производство было прекращено в связи с отказом заявителя от заявленных требований, по 1 делу производство было прекращено в связи с утверждением мирового соглашения, оставлено без рассмотрения 1 дело, переданы по подсудности – 2 дела.

Проведенный анализ показал, что дела по договорам международной перевозки за 2012–2013 годы в практике арбитражного суда отсутствовали.

В апелляционном порядке обжалованы 11 решений суда первой инстанции, из них 2 отменены (по делу № А11-8925/2012 – в связи с отказом от иска на стадии апелляционного производства, по делу № А11-2866/2012 – отмена в части); 9 решений оставлены без изменения.

В кассационном порядке обжалованы 2 решения суда первой инстанции, из них все оставлены без изменения.

Несмотря на небольшое количество рассматриваемых арбитражными судами споров по договорам в сфере транспортной деятельности, актуальность дел данной категории сохраняется.

В аналитической Справке отражена правовая позиция арбитражного суда по конкретным спорам, а в отдельных случаях – с учетом мнения вышестоящих судебных инстанций.

## **II. Практика рассмотрения споров по договорам в сфере транспортной деятельности**

**1. Неосновательное сбережение ответчиком денежных средств выразилось в использовании последним без правовых оснований принадлежащих истцу вагонов и в уплате перевозчику платы в меньшем размере, чем он подлежал уплате за перевозку груза по данному маршруту в вагонах общего парка, принадлежащих перевозчику (дело № А11-5957/2013).**

Из материалов дела усматривалось, что в октябре 2011 года в адрес грузополучателя – Общества «О» со станции железной дороги (Украина) прибыл груз в четырех вагонах собственности Общества «Ф» до станции назначения Горьковской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» по транспортным железнодорожным накладным.

Как пояснил истец, он являлся собственником вышеуказанных вагонов. Ответчик пользовался вагонами без согласия истца и без оформления каких-либо соглашений, уплатив за перевозку груза провозную плату по тарифу как в «собственных (арендованных)» вагонах, тогда как необходимо было оплатить тариф за перевозку груза в вагонах общего парка.

В результате такого использования со стороны ответчика имело место неосновательное обогащение в размере стоимости услуг по использованию вагонов истца (сумма разницы между железнодорожным тарифом ОАО «РЖД» и Общества «Ф»).

Отказ ответчика в добровольном порядке оплатить стоимость пользования вагонами послужил основанием для обращения Общества «Ф» с иском в арбитражный суд о взыскании с Общества «О» суммы неосновательного обогащения.

Арбитражный суд первой инстанции удовлетворил заявленные требования.

Первый арбитражный апелляционный суд оставил решение суда первой инстанции без изменения, сославшись на следующее.

В соответствии со статьей 62 Федерального закона Российской Федерации от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» грузоотправители, грузополучатели, перевозчики, иные юридические лица и индивидуальные предприниматели без разрешения владельцев не вправе использовать вагоны, контейнеры для перевозки грузов.

Пунктом 32 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, что положения Устава об ответственности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей за самовольное занятие вагонов, контейнеров не лишают собственников и законных владельцев вагонов и контейнеров права на защиту их нарушенных прав и законных интересов в порядке и способами, предусмотренными гражданским законодательством.

Факт принадлежности истцу на праве собственности спорных вагонов был установлен судом первой инстанции и подтвержден материалами дела (актами о приеме-передаче групп объектов основных средств (кроме зданий, сооружений)).

Поскольку договорные отношения между истцом и ответчиком отсутствовали, цена услуги была определена в соответствии со статьей 424 ГК РФ, по цене, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, работы или услуги.

Плата за пользование вагонов, использованных при перевозке грузов ответчика, определена как разница между тарифом в вагонах «общего парка» и тарифом для «собственных» вагонов.

Расчет тарифа был произведен в соответствии с постановлением ФЭК РФ от 17.06.2003 № 47-т/5 «Об утверждении Прейскуранта №10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами».

Как правомерно указал суд первой инстанции, разница между железнодорожным тарифом в вагоне общего парка (ОАО «РЖД») и железнодорожным тарифом в собственном/арендованном подвижном составе истца составила сумму неосновательного сбережения.

Как следовало из накладных, ответчиком был оплачен провоз груза по тарифу 14 671 руб. (при перевозке груза в одном вагоне), который включал в себя только плату за использование инфраструктуры.

Поскольку в материалы дела не были представлены доказательства получения согласия истца на использование принадлежащих ему вагонов, арбитражный суд пришел к обоснованному выводу о наличии на стороне ответчика неосновательного обогащения.

**2. В удовлетворении требования о взыскании долга по договору транспортной экспедиции судом было отказано, так как истец не представил в дело документы, подтверждающие факт оказания услуг в рамках договора и наличия задолженности по их оплате (заявки, товарно-транспортные накладные, счета-фактуры, счета на оплату) (дело № А11-7920/2012).**

На основании договора транспортной экспедиции Общество «Т» (экспедитор) оказало Обществу «С» (клиент) услуги, связанные с перевозкой грузов клиента автомобильным транспортом. Указанные услуги клиент оплатил частично.

Наличие задолженности по оплате услуг послужило основанием для обращения истца в арбитражный суд с иском.

Оценив в совокупности представленные в материалы дела документы в порядке главы 7 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации с учетом условий договора транспортной экспедиции, арбитражный суд первой инстанции пришел к выводу о недоказанности истцом факта оказания услуг по указанному договору за период с 31.10.2011 по 16.04.2012 и наличия у ответчика задолженности по их оплате.

В соответствии с пунктом 7 Правил транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 08.09.2006 № 554 (далее – Правила), экспедиторские документы являются неотъемлемой частью договора транспортной экспедиции. Экспедиторские документы составляются в письменной форме. К числу таких документов пункт 5 Правил относит поручение экспедитору и экспедиторскую

расписку, подтверждающую факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя. Согласно пункту 6 Правил, в зависимости от характера транспортно-экспедиционных услуг сторонами договора транспортной экспедиции может быть определена возможность использования экспедиторских документов, не указанных в пункте 5 Правил.

Истец, ссылаясь на оказание соответствующих услуг на основании договора транспортной экспедиции, представил в материалы дела акты об оказании услуг за период с 28.02.2011 по 16.04.2012 на сумму 2 222 000 руб., платежные поручения по оплате транспортно-экспедиционных услуг в рамках договора на общую сумму 1 394 000 руб.

Ответчик в отзывах и в заседаниях суда подтвердил факт оказания истцом услуг в течение 2011 года. Вместе с тем сообщил, что по данным Общества «С», оказанные Обществу «Т» услуги были оплачены. В отношении услуг, отраженных в актах за период с 31.10.2011 по 16.04.2012, ответчик указал на отсутствие документов, предусмотренных условиями договора, подтверждающих факт оказания услуг, а также счетов на их оплату.

Истцу неоднократно предлагалось представить в материалы дела соответствующие документы.

Однако в нарушение требований статьи 65 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации истцом документы, определенные договором транспортной экспедиции (заявки, товарно-транспортные накладные, счета-фактуры, счета на оплату), в дело не были представлены.

На основании вышеизложенного арбитражный суд первой инстанции отказал в удовлетворении заявленных требований.

В апелляционном и кассационном порядке решение суда не обжаловалось.

**3. Перевозчик несет имущественную ответственность за несохранность груза после принятия его для перевозки и до выдачи его грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить (дело № А11-7912/2012).**

Общество «Д» обратилось в арбитражный суд с исковым заявлением к Предпринимателю о взыскании 250 814 руб. 14 коп. стоимости утраченного груза.

Арбитражный суд первой инстанции удовлетворил заявленные исковые требования.

Предприниматель, не согласившись с принятым судебным актом, обратился в Первый арбитражный апелляционный суд с апелляционной жалобой, в которой указал, что при рассмотрении спора суду первой инстанции следовало применить нормы главы 59 ГК РФ, касающиеся общего порядка возмещения вреда, а истцу, в свою очередь, надлежало доказать вину ответчика, причинно-следственную связь, наличие и размер убытков.

Повторно рассмотрев дело, арбитражный суд апелляционной инстанции пришел к следующим выводам.

17.10.2011 между Обществом «Д» (организатором) и Предпринимателем (перевозчиком) был заключен договор на автомобильные перевозки грузов, в соответствии с условиями которого организатор заказывает, а перевозчик

выполняет автомобильные перевозки грузов по территории Российской Федерации согласно условиям настоящего договора.

В силу пункта 5.4 договора перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату, повреждение груза, ухудшение качества груза, а также потерю товарного вида с момента приема груза к перевозке у грузоотправителя до момента передачи груза грузополучателю. Перевозчик обязан возместить стоимость поврежденного или утраченного груза организатору в размере объявленной суммы, но не выше действительной (фактической) стоимости груза в течение 30 дней с даты предъявления претензии.

Как было установлено материалами дела, в ходе перевозки произошло дорожно-транспортное происшествие, в результате которого груз был частично поврежден, о чем комиссией были составлены акты об установленном расхождении по количеству и качеству при приемке товарно-материальных ценностей.

Платежным поручением Общество «Д» перечислило грузополучателю – Обществу «К» денежные средства в сумме 250 814 руб. 14 коп., составляющие стоимость поврежденного груза.

Общество «Д» обратилось к Предпринимателю с претензией, в которой просило в течение 5 дней возместить стоимость утраченного товара.

В соответствии со статьей 796 ГК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность груза, произошедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ущерб, причиненный при перевозке груза в случае его утраты или недостачи, возмещается перевозчиком в размере стоимости утраченного или поврежденного груза (пункт 2 статьи 796 ГК РФ).

Утрата груза произошла в период после принятия перевозчиком груза к перевозке и до выдачи его грузополучателю, что в силу пункта 5.4 договора возлагало на ответчика обязанность по возмещению истцу его стоимости в полном размере.

Первый арбитражный апелляционный суд указал, что арбитражный суд первой инстанции правомерно посчитал доказанным истцом размер убытков в сумме 250 814 руб. 14 коп., составляющий стоимость утраченного товара.

На основании вышеизложенного арбитражный суд апелляционной инстанции оставил решение суда первой инстанции в силе.

Хотелось бы отметить, что аналогичной позиции придерживался арбитражный суд при вынесении решения по делу № А11-6633/2012.

**4. Отказывая в удовлетворении искового заявления о признании договора перевозки грузов незаключенным и об обязанности возвратить имущество в натуре, арбитражный суд исходил из того, что стороны согласовали все существенные условия договора перевозки грузов, в том числе условие о стоимости услуг, вследствие чего у ответчика имелись правовые основания для удержания груза, переданного истцом для перевозки (дело № А11-9674/2011).**

Как следовало из материалов дела, Общество «П» (клиент) и Общество «Х» (перевозчик) подписали договор перевозки грузов, в соответствии с условиями которого перевозчик обязался доставить автомобильным транспортом вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а клиент обязался оплатить перевозку груза в размере установленной договором платы.

Общество «П» передало Обществу «Х» для перевозки груз (дизельное топливо) в количестве 31,749 тонны по товарно-транспортным накладным.

После приемки топлива для перевозки Общество «Х» уведомило Общество «П» об отказе от исполнения условий договора до момента оплаты оказанных с марта по май 2011 года услуг из расчета провозной платы 40 рублей за 1 километр пробега транспортного средства.

Общество «П» посчитало, что подписанный сторонами договор является незаключенным ввиду несогласованности его существенных условий, предусмотренных для данного вида договора, а удерживаемое Обществом «Х» дизельное топливо является неосновательным обогащением последнего, и обратилось в арбитражный суд с иском о признании договора незаключенным и обязанности возратить дизельное топливо.

Руководствуясь статьей 785, пунктами 1, 4 статьи 790 ГК РФ, суд пришел к выводу о согласовании сторонами условия о стоимости услуг и отказал в удовлетворении требования.

Первый арбитражный апелляционный суд оставил решение суда первой инстанции без изменения.

Общество «П» не согласилось с принятыми судебными актами и обратилось в Федеральный арбитражный суд Волго-Вятского округа с кассационной жалобой, в которой указало, что выводы судов не соответствуют фактическим обстоятельствам дела и имеющимся в деле доказательствам. По мнению истца, в договоре условие о цене не было согласовано, в связи с этим договор считается незаключенным, а удержание груза ответчиком производится неправомерно.

Рассмотрев кассационную жалобу, Федеральный арбитражный суд Волго-Вятского округа не нашел правовых оснований для отмены принятых судебных актов.

В соответствии с пунктом 1 статьи 432 ГК РФ договор считается заключенным, если между сторонами, в требуемой в подлежащих случаях форме, достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора.

Перевозчик имеет право удерживать переданные ему для перевозки грузы и багаж в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке (статьи 359, 360 ГК РФ), если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором перевозки или не вытекает из существа обязательства (пункт 4 статьи 790 ГК РФ).

Исследовав и оценив представленные в дело доказательства в совокупности (договор перевозки грузов, путевые листы, товарные и товарно-транспортные накладные, акты об оказании транспортных услуг, счета-фактуры, акты сверки взаимных расчетов между истцом и ответчиком, платежные поручения, переписку сторон), суды первой и апелляционной инстанций пришли к правильному выводу, что стороны согласовали все существенные условия договора перевозки груза, в



том числе условие о стоимости услуг; договор фактически исполнялся в марте, апреле 2011 года без разногласий по цене.

Наличие у Общества «П» задолженности по оплате оказанных Обществу «Х» услуг по перевозке грузов было подтверждено материалами дела и истцом не оспаривалось.

При таких обстоятельствах суды обоснованно отказали в удовлетворении требований.

**5. Дело по иску о взыскании ущерба в связи с ненадлежащим исполнением обязательств по договору перевозки грузов было передано по подсудности в Арбитражный суд Свердловской области, поскольку часть 3 статьи 38 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации содержит правило об исключительной подсудности подобных исков – иски к перевозчику, вытекающие из договора перевозки грузов, пассажиров и их багажа, предъявляются в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика (дело № А11-6343/2013).**

Общество «А» обратилось в арбитражный суд с иском к ответчику – Обществу «Б» о взыскании ущерба.

Рассмотрев материалы дела, арбитражный суд первой инстанции пришел к выводу, что указанное дело было принято к производству с нарушением правил подсудности.

Согласно условиям договора об организации перевозки грузов при недостижении соглашения споры между сторонами передаются в Арбитражный суд Владимирской области и разрешаются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

На основании вышеуказанной нормы истец обратился с данным иском в Арбитражный суд Владимирской области.

Между тем, как следовало из искового заявления, требования были предъявлены истцом в связи с ненадлежащим исполнением Обществом «Б» своих обязательств по договору об организации перевозки грузов.

Частью 3 статьи 38 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации установлена исключительная подсудность исков к перевозчику, вытекающих из договора перевозки грузов, пассажиров и их багажа, в том числе в случае, если перевозчик является одним из ответчиков. Указанные иски предъявляются в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика.

В рассматриваемом случае иск был предъявлен к ответчику, который являлся перевозчиком; его место нахождения, согласно выписке из Единого государственного реестра юридических лиц, – Свердловская область, г. Екатеринбург.

С учетом вышеназванных обстоятельств арбитражный суд пришел к выводу, что дело было принято к производству с нарушением правил подсудности.

На основании пункта 3 части 2 статьи 39 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации арбитражный суд передал дело на рассмотрение другого арбитражного суда – Арбитражного суда Свердловской области.

В апелляционном и кассационном порядке определение суда не обжаловалось.

По аналогичному основанию были переданы по подсудности дела № А11-2084/2012, № А11-4033/2012.

**6. В удовлетворении искового требования о взыскании убытков, причиненных в результате утраты груза, отказано правомерно в связи с пропуском истцом годичного срока исковой давности, о применении которого заявлено ответчиком (дело № А11-2402/2012).**

Как усматривалось из материалов дела, 15.06.2009 между Обществом «Т» (экспедитор) и Обществом «М» (клиент) заключен договор на транспортно-экспедиционное обслуживание.

05.10.2009 Общество «Т» (клиент) заключило с Обществом «Ш» (экспедитор) договор на организацию транспортно-экспедиционного обслуживания при перевозках грузов на автомобильном транспорте.

Во исполнение указанного выше договора Общество «Ш» (экспедитор) заключило с Предпринимателем (перевозчик) договор от 01.11.2010 на организацию перевозок грузов автомобильным транспортом, предметом которого является порядок взаимоотношений, возникающих между экспедитором и перевозчиком при планировании и осуществлении всех необходимых операций и услуг, связанных с перевозкой грузов прямым междугородним автомобильным транспортным сообщением с использованием транспортных средств перевозчика.

На основании заявки Предприниматель по товарно-транспортным накладным от 01.12.2010 осуществил перевозку груза.

При выгрузке в пункте назначения грузополучателем была выявлена недостача товара на сумму 1 068 473 руб. 24 коп. По данному факту с участием водителя 03.12.2010 были составлены акты приема товара.

Удовлетворив претензию о взыскании убытков Обществу «Т», Общество «Ш» в свою очередь предъявило претензию Предпринимателю о возмещении стоимости утраченного товара.

Поскольку указанное требование было оставлено Предпринимателем без удовлетворения, Общество «Ш» обратилось в арбитражный суд с иском о взыскании убытков, причиненных в результате утраты груза.

Заключенный истцом и ответчиком договор суд первой инстанции квалифицировал как договор перевозки с применением к возникшим между сторонами отношениям положений главы 40 ГК РФ и положений УАТ РФ.

В ходе рассмотрения дела в суде первой инстанции ответчиком было заявлено ходатайство о пропуске истцом срока исковой давности.

В силу статьи 797 ГК РФ срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

Из статьи 42 УАТ РФ следует, что срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договоров перевозок, договоров фрахтования, составляет один год. Указанный срок исчисляется со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии или иска.

Таким событием в рассматриваемом случае является момент установления недостачи перевозимого груза.

Как подтверждалось материалами дела, факт недостачи перевозимого ответчиком груза был установлен 03.12.2010. Общество «Ш» обратилось в суд первой инстанции с данным иском 22.03.2012 (штамп канцелярии суда на исковом заявлении).

Доказательств, свидетельствующих о приостановлении или перерыве срока исковой давности, истцом в материалы дела не было представлено.

При таких обстоятельствах арбитражный суд первой инстанции пришел к выводу о пропуске истцом годичного срока исковой давности и на основании этого отказал в удовлетворении исковых требований.

Первый арбитражный апелляционный суд оставил решение суда первой инстанции без изменения.

**7. Истолковав по правилам статьи 431 Гражданского кодекса Российской Федерации текст дополнительных соглашений к договору организации перевозок груза, арбитражный суд пришел к выводу о незаключенности между сторонами соглашения о неустойке в виде штрафа за просрочку доставки груза к месту формирования вагонов к отправке, с чем не согласился суд апелляционной инстанции (дело № А11-2866/2012).**

Общество «Ф» обратилось в арбитражный суд с иском к Обществу «В» о взыскании задолженности в размере 5 537 558 руб. 20 коп.

Арбитражный суд первой инстанции отказал в удовлетворении заявленных исковых требований.

Общество «Ф» обратилось в Первый арбитражный апелляционный суд с апелляционной жалобой, в которой просило отменить решение в связи с неполным выяснением обстоятельств, имеющих значение для дела и несоответствием выводов, изложенных в решении, обстоятельствам дела. В обоснование апелляционной жалобы заявитель указал на нарушение ответчиком обязательств, предусмотренных дополнительными соглашениями, в соответствии с которыми в случае нарушения клиентом времени предоставления груза к погрузке предусмотрен штраф в сумме 2000 руб. за каждый час за разгрузку после 16.00 часов. Включив в дополнительные соглашения «Особое условие», стороны фактически согласовали применение к ответчику меры ответственности в виде неустойки за нарушение сроков передачи груза исполнителю.

Как усматривалось из материалов дела, 06.04.2011 между Обществом «Ф» (исполнителем) и Обществом «В» (клиентом) был заключен договор организации перевозок груза, согласно которому исполнитель обязался по письменным заявкам клиента за счет клиента выполнить и/или организовать выполнение услуг и операций, связанных с перевозкой грузов железнодорожным, автомобильным или авиационным транспортом.

Оценив заключенные сторонами договор и дополнительные соглашения к нему, суд первой инстанции пришел к правильному выводу о том, что правоотношения сторон регулируются нормами главы 39 ГК РФ.

Письмом от 26.08.2011 Общество «В» заявило о намерении расторгнуть договор в одностороннем порядке с 20.09.2011. При этом ответчиком было указано, что соглашение о расторжении указанного договора будет составлено и

предоставлено истцу по получении груза по указанному дополнительному соглашению.

Столь противоречивое содержание данного письма не позволило суду прийти к однозначному выводу о наличии волеизъявления заказчика услуг на отказ от договора в соответствии со статьей 782 ГК РФ. Поскольку доказательства подписания соглашения о расторжении спорного договора, о чем Общество «В» заявило в письме, отсутствовали, суд первой инстанции пришел к выводу, что договор являлся действующим в пределах согласованного сторонами срока.

В дополнительных соглашениях к договору были изложены условия, предусмотренные договором, относящиеся к срокам, стоимости, описанию груза. В конце каждого соглашения имелась дописка: «Особое условие: время прихода автомашин с товаром под загрузку вагонов по адресу: г. Москва, Коровинское шоссе, д. 35 – не позднее 16.00. Разгрузка автомашин после 16.00 – 2000 руб./час».

Истолковав по правилам статьи 431 ГК РФ текст указанных дополнительных соглашений, арбитражный суд первой инстанции пришел к выводу о незаключенности между сторонами соглашения о неустойке в виде штрафа за просрочку доставки груза к месту формирования вагонов к отправке, в связи с этим отказал в удовлетворении требования истца.

Однако апелляционный суд не согласился с приведенным выводом по следующим основаниям.

Как усматривалось из пункта 2.1.1.5 договора, клиент был обязан в срок, согласованный с исполнителем, передать груз исполнителю. Место передачи груза – территория терминала по адресу: г. Москва, Коровинское шоссе, д. 35.

Исполнитель, в свою очередь, на основании пункта 2.2.1.2 был обязан обеспечить погрузочно-разгрузочные работы в месте передачи груза.

Граждане и юридические лица свободны в заключении договора (пункт 1 статьи 421 ГК РФ).

Давая толкование содержащихся в вышеназванных пунктах договора и соглашений слов и выражений по правилам, установленным статьей 431 ГК РФ, апелляционный суд пришел к выводу, что в «особом условии» дополнительных соглашений стороны спора фактически договорились не о применении к клиенту ответственности в виде неустойки, а о плате за погрузочно-разгрузочные работы в зависимости от времени прихода автотранспорта.

Расчет истца, его документальная и математическая обоснованность был проверен судом и признан верным.

При таких обстоятельствах требование истца в части взыскания 56 267 руб. как платы за разгрузку автомашин при просрочке доставки груза к месту формирования вагонов к отправке подлежало удовлетворению.

В остальной части исковых требований (о взыскании 5 437 291 руб. 20 коп.) арбитражный суд апелляционной инстанции согласился с выводом суда первой инстанции – об отказе в удовлетворении требований.

На основании пунктов 1, 3 части 1 статьи 270 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации Первый арбитражный апелляционный суд отменил решение суда первой инстанции в части и

постановил взыскать с Общества «В» в пользу Общества «Ф» долг в сумме 56 267 руб.

**8. Арбитражный суд отказал Обществу в удовлетворении иска о взыскании убытков с другого Общества, возникших в результате потери груза, поскольку истец документально не доказал факт передачи груза ответчику как перевозчику (дело № А11-6768/2011).**

Общество «Н» обратилось в арбитражный суд с иском к Обществу «А» о взыскании 535 378 руб. убытков, возникших в результате потери груза.

Руководствуясь статьями 309, 393, 785, 796 ГК РФ и статьей 8 УАТ РФ, арбитражный суд первой инстанции пришел к выводу о том, что истцом не доказан факт принятия ответчиком груза к перевозке.

Первый арбитражный апелляционный суд согласился с выводом суда первой инстанции и оставил его решение в силе.

Общество «Н» обратилось в Федеральный арбитражный суд Волго-Вятского округа с кассационной жалобой, в которой указало, что выводы судов не соответствовали фактическим обстоятельствам дела и имеющимся в деле доказательствам. Истец посчитал, что ответчик должен был нести ответственность за утрату груза, так как водитель С., принявший указанный груз к перевозке по товарно-транспортной накладной, действовал от имени Общества «А», соответственно, ответчик должен был возместить причиненные убытки.

Рассмотрев кассационную жалобу, арбитражный суд кассационной инстанции не нашел оснований для ее удовлетворения.

Как следовало из материалов дела, 28.06.2011 Общество «Н» (заказчик) и Общество «А» (исполнитель) подписали заявку-договор о выполнении перевозки груза автотранспортом исполнителя. Грузоотправитель отгрузил для истца товар на сумму 535 378 руб., груз к перевозке принял водитель С., что подтверждалось товарно-транспортной накладной от 29.06.2011 и товарной накладной от 29.06.2011, однако в определенное в заявке-договоре время автомобиль с грузом в место выгрузки не прибыл.

В соответствии с частью 2 статьи 785 ГК РФ заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, предусмотренной транспортным уставом или Кодексом.

Согласно статье 796 ГК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Таким образом, истец должен доказать факт передачи груза ответчику как перевозчику.

Оценив имеющиеся в деле доказательства, в том числе договор-заявку, товарно-транспортную накладную, товарную накладную, штатное расписание Общества «А» на 2011 год, суды первой и апелляционной инстанций установили, что водитель С. действовал на основании доверенности, выданной Обществом «Н» (истец по данному делу). Каких-либо сведений о том, что Общество «А» являлось перевозчиком спорного груза, в накладных не содержалось. Кроме того,

как было видно из штатного расписания Общества «А» на 2011 год, водитель С. не являлся сотрудником данной организации.

С учетом изложенного суды пришли к правильному выводу о недоказанности истцом факта принятия ответчиком утраченного груза к перевозке и правомерно отказали истцу в удовлетворении искового требования.

Федеральный арбитражный суд Волго-Вятского округа оставил судебные акты первой и апелляционной инстанций без изменения.

**9. Исковое заявление в части взыскания убытков в виде упущенной выгоды арбитражный суд оставил без рассмотрения, так как истцом не был соблюден претензионный порядок разрешения спора, предусмотренный частью 1 статьи 12 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (дело № А11-899/2012).**

Как усматривалось из материалов дела, между Обществом (заказчик) и Предпринимателем (исполнитель) был подписан договор-заявка о предоставлении транспортно-экспедиционных услуг от 25.07.2011.

Грузоотправитель отгрузил для Общества (грузополучатель) товар (шпон лущеный), оплаченный грузополучателем.

Груз был принят к перевозке водителем С. по доверенности от 25.07.2011, выданной Обществом (товарно-транспортная накладная от 25.07.2011), однако по указанному в договоре-заявке адресу груз не был доставлен.

Общество письмом от 28.11.2011, сообщив о том, что товар скоропортящийся, просило Предпринимателя незамедлительно доставить груз.

Письмом от 22.12.2011 Общество просило Предпринимателя перечислить ему в счет возмещения причиненного ущерба денежные средства в сумме 145 500 руб., однако ответа на указанные претензии от Предпринимателя не последовало.

Общество обратилось в арбитражный суд с иском о взыскании с Предпринимателя ущерба, причиненного в результате ненадлежащего исполнения договора-заявки, в сумме 337 396 руб. 67 коп., из которых 145 500 руб. – стоимость груза, 20 262 руб. 37 коп. – процентная ставка по кредитному договору, 9634 руб. 30 коп. – пени, 162 000 руб. – упущенная выгода.

Ответчик в порядке статьи 161 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации заявил о фальсификации доказательств по делу в отношении товарно-транспортной накладной от 25.07.2011 и доверенности от 25.07.2011, указав на то, что он доверенность от истца не получал и в имеющемся у него подлинном экземпляре товарно-транспортной накладной от 25.07.2011 отсутствует запись о лице, принявшем груз.

Принимая во внимание, что факт принятия Предпринимателем С. товара к перевозке последним признан и, кроме спорных документов, подтверждался также иными имеющимися в материалах дела доказательствами, учитывая, что ответчик не настаивал на проведении экспертизы на предмет проверки подлинности подписи Предпринимателя С. в доверенности и товарно-транспортной накладной, арбитражный суд, рассмотрев заявление о фальсификации доказательств, пришел к выводу, что иск может быть разрешен по

существо без проведения соответствующей экспертизы, и не нашел оснований для исключения названных документов из числа доказательств по делу.

Проанализировав материалы дела, арбитражный суд первой инстанции посчитал исковые требования подлежащими удовлетворению частично, исходя из нижеследующего.

Фактически между сторонами сложились отношения, регулируемые нормами глав 40 и 41 ГК РФ, УАТ РФ и Закона № 87-ФЗ.

Факт передачи груза ответчику и его стоимость подтверждаются имеющимися в материалах дела документами и ответчиком документально не опровергнут.

Доказательств исполнения обязательств по доставке спорного груза ответчиком в материалы дела не было представлено.

Кроме того, ответчик в заседаниях суда подтвердил получение груза к перевозке и тот факт, что груз не был доставлен грузополучателю.

Поскольку груз к месту назначения не был доставлен и ответчиком не представлено доказательств того, что утрата произошла вследствие обстоятельств, которые Предприниматель не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, арбитражный суд посчитал требование о взыскании убытков, составляющих стоимость груза, подлежащим удовлетворению в полном объеме.

В удовлетворении требования о взыскании процентов по кредитному договору и пени по ставке рефинансирования, начисленных на сумму стоимости груза, арбитражным судом было отказано, поскольку истцом не было представлено бесспорных доказательств наличия указанных убытков, взаимной связи между ненадлежащим исполнением Предпринимателем С. обязательств, связанных со спорной перевозкой груза, и данными убытками.

Требование о взыскании убытков в виде упущенной выгоды суд первой инстанции оставил без рассмотрения на основании пункта 2 части 1 статьи 148 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

В статье 39 УАТ РФ и в части 1 статьи 12 Закона № 87-ФЗ предусмотрено требование об обязательном претензионном порядке урегулирования споров.

Следовательно, спор в данной части подлежит передаче на разрешение арбитражного суда только после соблюдения претензионного порядка.

В материалах дела имелась претензия истца от 22.12.2011, в которой истец предложил ответчику в досудебном порядке возместить ущерб в сумме 145 500 руб., составляющей стоимость груза. В данной претензии требования о возмещении упущенной выгоды истцом заявлено не было. Иных претензий, направленных ответчику в досудебном порядке, истец не представил.

На основании вышеизложенного суд первой инстанции взыскал с Предпринимателя С. в пользу Общества «Р» убытки в виде реального ущерба в сумме 145 500 руб.; иск в отношении требования о взыскании убытков в виде упущенной выгоды в сумме 162 000 руб. оставил без рассмотрения; в удовлетворении иска в остальной части отказал.

В апелляционном и кассационном порядке решение суда не обжаловалось.

### **III. Выводы по результатам обобщения**

Проведенный анализ судебной практики показал, что практика рассмотрения споров по договорам в сфере транспортной деятельности в Арбитражном суде Владимирской области в целом соответствует подходам, сформированным Высшим Арбитражным Судом Российской Федерации.

Анализируемые виды споров представляют определенную сложность в их разрешении, что обусловлено большим количеством нормативно-правовых актов, регулирующих транспортную деятельность.

Кроме того, имеется определенная специфика в оформлении перевозочных документов, что создает определенные трудности в установлении обстоятельств, имеющих значение для правильного разрешения спора.

Вопросы заключенности и квалификации договоров перевозки и транспортной экспедиции также представляют определенную сложность.

На наш взгляд, было бы целесообразно высшим судебным инстанциям разработать разъяснения некоторых спорных вопросов, касающихся рассмотрения споров по договорам в сфере транспортной деятельности.

В соответствии с пунктом 3.04 раздела III плана работы Арбитражного суда Владимирской области на второе полугодие 2013 года необходимо представить данную Справку на рассмотрение Президиума арбитражного суда и предложить Президиуму подробно обсудить указанную Справку на оперативных совещаниях судебных коллегий и (или) оперативных совещаниях входящих в них судебных составов.

Заместитель председателя  
арбитражного суда

Л.Н. Евсеева

Председатель первого  
судебного состава

Т.Е. Самсонова

Начальник отдела анализа и обобщения  
судебной практики, учета и законодательства

А.С. Аладышева