

## **АНАЛИТИЧЕСКАЯ СПРАВКА ПО ИТОГАМ ОБОБЩЕНИЯ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ ПО РАССМОТРЕНИЮ СПОРОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ**

В соответствии с пунктом 3.5 плана работы Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда на I полугодие 2012 года проанализирована судебная практика по рассмотрению споров, вытекающих из договора перевозки.

Анализ судебной практики по данной категории дел позволяет выделить типичные ситуации, разрешение которых нашло отражение в судебных актах.

В настоящем обзоре использованы материалы судебной практики арбитражных судов Архангельской, Вологодской, Новгородской, Псковской и Тверской областей, постановления Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда (далее - 14 ААС) и Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа (далее - ФАС СЗО).

Правовой базой для решения споров, возникающих из договора перевозки, являются нормы главы 40 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ). К отношениям по договору перевозки, не урегулированным настоящим Кодексом, применяются положения транспортных уставов (Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее - УЖТ РФ) и кодексов (Воздушный кодекс РФ, Кодекс торгового мореплавания РФ (далее - КТМ РФ), Кодекс внутреннего водного транспорта РФ), иных законов и издаваемых в соответствии с ними правилами.

Апелляционным судом в 2011<sup>1</sup> году рассмотрено 79 дел по спорам, вытекающим из договора перевозки<sup>1</sup>, что составляет примерно 1% от общего количества дел, рассмотренных апелляционной инстанцией, и 1,6% от числа дел, рассмотренных гражданской коллегией.

Всего отменено (изменено) апелляционным судом в 2011 году 12 решений судов, что составляет примерно 15% от обжалованных в апелляцию решений по делам этой категории. ФАС СЗО отменено (изменено) 10 постановлений апелляционной инстанции<sup>2</sup>.

Наиболее распространенными основаниями для отмены или изменения обжалуемых актов являются несоответствие выводов, изложенных в решении, обстоятельствам дела и неправильное применение норм материального права.

<sup>1</sup> В 2009 году рассмотрено 73 дела, в 2010 - 85 дел

<sup>2</sup> В 2009 году отменено 2 постановления апелляционной инстанции, в 2010 - 8

## **I. Общие положения о договоре перевозки груза**

### **1.1. Заключение договора перевозки груза**

Существует несколько видов транспорта, что служит одним из критериев градации перевозок: выделяют перевозки автомобильным, морским, железнодорожным транспортом; договоры перевозки можно также классифицировать по объекту, то есть договоры перевозки грузов, пассажиров, багажа.

Наибольшее количество рассмотренных апелляционным судом, а также арбитражными судами нижестоящих инстанций споров, возникающих по договору перевозки, связано с перевозкой груза: о взыскании сумм задолженности, штрафов, процентов за пользование чужими денежными средствами, ущерба за утрату груза и т.д.

Сторонами договора перевозки груза являются грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель.

**В силу статьи 421 ГК РФ стороны могут заключить договор, в котором содержатся элементы различных договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами (смешанный договор). К отношениям сторон по смешанному договору применяются в соответствующих частях правила о договорах, элементы которых содержатся в смешанном договоре, если иное не вытекает из соглашения сторон или существа смешанного договора.**

Между истцом и ответчиком заключен договор на оказание транспортно-экспедиционных услуг, по условиям которого исполнитель по заданию заказчика организует перевозку грузов и выполнение транспортно-экспедиционных операций, а заказчик оплачивает ему данные услуги.

Согласно разделу 1 договора, он содержит признаки и элементы двух договоров: договора перевозки груза и договора транспортной экспедиции.

Следовательно, стороны правомерно определили, что их правоотношения в рамках данного договора регулируются как нормами главы 40 ГК РФ, так и нормами главы 41 ГК РФ .

### **1.2. Неисполнение (ненадлежащее исполнение) обязанностей по договору перевозки груза**

**В связи с тем, что между истцом и ответчиком заключены долгосрочные договоры об организации морских перевозок грузов, неисполнение заказчиком такого договора не влечет за собой ответственность, предусмотренную подпунктом 1 пункта 1 статьи 155 КТМ РФ.**

<sup>3</sup> Постановление 14 ААС от 07.06.2011 по делу № А13-9844/2010

Как следует из материалов дела, Пароходство и Компания подписали договоры на перевозку грузов в навигацию.

По условиям данных договоров Пароходство приняло на себя обязательства оказать Компании услуги по перевозке грузов, указанных в договорах.

Из искового заявления следует, что во исполнение своих обязанностей по договорам Пароходство произвело работы по подготовке и вооружению необходимого количества судов (барж и плотоводов) и зарезервировало их для выполнения работ по договорам. О готовности предоставить флот для работ Пароходство письмом проинформировало Компанию.

Компания заявила о своей неготовности исполнять обязательства по договорам и информировала о том, что часть обязанностей Пароходства по перевозке грузов передана другой организации. Одновременно Компания просила считать договоры действительными.

В связи с этим Пароходство зарезервировало и изъяло из оборота определенное количество подготовленных и работоспособных единиц флота для целей исполнения работ по перевозке грузов Компании, о чем уведомило ее письмом.

По истечении сроков доставки грузов Пароходство сообщило Компании об экономическом ущербе, вызванном простоем судов.

Не получив ответ на данное требование истец обратился в арбитражный суд с настоящим иском.

Суд первой инстанции в решении, оставленном без изменения апелляционной коллегией, отказал в иске. При этом суд исходил из того, что возникшие между сторонами взаимоотношения регулируются нормами КТМ РФ. Между истцом и ответчиком были заключены долгосрочные договоры об организации морских перевозок грузов. Однако неисполнение заказчиком такого договора не влечет за собой ответственность, определенную подпунктом 1 пункта 1 статьи 155 КТМ РФ.

Как указал суд первой инстанции, долгосрочный договор об организации морских перевозок грузов относится к группе консенсуальных гражданско-правовых договоров, является предварительным, то есть он не порождает права и обязанности сторон по перевозке конкретного груза, а определяет их взаимоотношения на будущее. Поэтому долгосрочные договоры об организации морских перевозок регулируются лишь с точки зрения их соотношения с договорами морской перевозки груза. В связи с этим, ответственность фрахтователя, установленная подпунктом 1 пункта 1 статьи 155 КТМ РФ, в данном случае не применяется<sup>4</sup>.

**Исковое заявление о взыскании задолженности за оказанные услуги по перевозке груза не подлежит удовлетворению, поскольку истец не доказал вину ответчика в причинении ущерба, а также причинно-следственную связь между действиями ответчика и предполагаемыми убытками.**

<sup>4</sup> Постановление 14 ААС от 07.07.2011 по делу № А05-14564/2010

Во исполнение договора на перевозку грузов автомобильным транспортом Предприниматель оказал Обществу услуги по перевозке грузов.

Поскольку автомобиль под управлением Предпринимателя попал в дорожно-транспортное происшествие, товар в адрес покупателей Общество (ответчик) не доставило.

Истец составил акт, согласно которому товар, находившийся в автомобиле, был испорчен.

Общество направило Предпринимателю соответствующую претензию с требованием о возмещении причиненного ущерба.

Невыполнение данного требования явилось основанием для обращения истца в суд с иском.

Решением суда первой инстанции, оставленным без изменения апелляционной коллегией, в удовлетворении искового заявления отказано.

В силу статей 15, 393 ГК РФ обязанность доказать наличие убытков и их размер, а также наличие причинной связи между противоправными действиями ответчика и возникшими убытками возлагается на истца.

Общество в обоснование доводов о возникновении убытков сослалось на то обстоятельство, что принадлежащий ему товар поврежден в результате ДТП с участием автомобиля Предпринимателя, перевозившего груз. При этом истец утилизировал и списал товар по тем ценам, которые он получил бы при его реализации.

В обоснование размера понесенных убытков Общество представило: акт на испорченный товар, акт на поврежденный товар, акт о списании товара, расходные накладные, товарно-транспортные накладные.

В нарушение статьи 65 АПК РФ истцом не представлено доказательств заключения договора перевозки с ответчиком.

На основании правового анализа имеющихся в деле доказательств суд первой инстанции правомерно указал, что сведений о том, что Предприниматель принял груз к перевозке, не имеется.

Учитывая, что акт, которым зафиксирован факт порчи товара, составлен Обществом в одностороннем порядке, без участия водителя и Предпринимателя, суд обоснованно не принял данный документ в качестве достоверного доказательства.

Таким образом, суд правомерно указал, что истец не доказал вину ответчика в причинении Обществу ущерба, а также причинно-следственную связь между действиями ответчика и предполагаемыми убытками<sup>5</sup>.

**Исковые требования о взыскании задолженности по договору на транспортно-экспедиционное обслуживание при перевозке грузов автомобильным транспортом подлежат удовлетворению, поскольку имеет место факт отказа от заявки на перевозку спорного груза, наличие задолженности подтверждено.**

<sup>5</sup> Постановление 14 ААС от 11.10.2011 по делу № А13-12893/2010

Исполнитель и Заказчик заключили договор на транспортно-экспедиционное обслуживание при перевозке грузов автомобильным транспортом, по условиям которого исполнитель принял на себя обязательства доставить вверенный ему груз в пункт назначения согласно заявке заказчика, сдать уполномоченному на получение груза лицу, а заказчик - уплатить за перевозку груза установленную плату. Стороны оформили договор-заявку на перевозку груза, на перевозку оформлена товарно-транспортная накладная, в соответствии с которой водитель принял груз к перевозке.

В связи с отказом грузополучателя от приемки груза исполнитель запросил у заказчика адрес переадресовки.

Стороны подписали договор-заявку на перевозку груза, определив ставку за поездку и установив срок оплаты - в течение 10-15 банковских дней.

Вышеназванная перевозка была выполнена, груз сдан грузополучателю, что подтверждается товарной накладной.

Поскольку ответчик не оплатил исполнителю стоимость перевозки груза, истец обратился в суд с иском.

Суд первой инстанции в решении, оставленном без изменения судами вышестоящих инстанций, удовлетворил иск.

Суд первой инстанции указал, что между сторонами фактически возникли отношения по перевозке груза, которые регулируются договором, договорами-заявками и нормами главы 40 ГК РФ.

Как следует из материалов дела, истец во исполнение договора и договора-заявки фактически приступил к выполнению заказанной перевозки, о чем свидетельствуют имеющиеся в деле товарно-транспортные накладные.

Как указано судами, факт оказания услуг по перевозке груза, наличие соглашения сторон о размере провозной платы подтверждены материалами дела. Доказательств оплаты этих услуг ответчик не представил<sup>6</sup>.

**Ответственность перевозчика за сохранность груза возникает только при принятии его к перевозке и выдаче отправителю груза транспортной накладной или иного документа, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом. При этом, заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной. Вместе с тем, договор-заявка на перевозку груза не является документом, свидетельствующим о передаче груза и получении его ответчиком.**

Между Покупателем (истец) и Поставщиком заключен договор поставки груза. Истец направил в адрес Поставщика письмо, согласно которому просил в целях обеспечения сохранности груза на условиях самовывоза со складов третьих лиц, оформить доверенности от имени Поставщика на водителей ответчика; указал, что последние при получении товара будут действовать от

<sup>6</sup> Постановление ФАС СЗО от 22.02.2012 по делу № А52-1480/2011

имени и в интересах истца, а товар, полученный ими, следует считать как полученный истцом.

Между истцом и ответчиком заключен договор-заявка на перевозку груза автомобильным транспортом.

Водитель ответчика получил со склада третьего лица груз, но не доставил его Покупателю, что послужило основанием для обращения в суд с требованием возмещения ущерба.

Суд отказал в удовлетворении исковых требований, сославшись на отсутствие доказательств, подтверждающих факт оказания истцу транспортных услуг ответчиком.

Суд также указал, что истец должен доказать как факт передачи ответчику груза к перевозке, так и факт причинения ему ущерба в результате ненадлежащего исполнения последним обязательств по перевозке;<sup>7</sup> вместе с тем, договор-заявка не содержит сведений о передаче груза ответчику .

**Требование о взыскании ущерба, причиненного недостатком груза, удовлетворено, поскольку после принятия груза к перевозке и до выдачи его грузополучателю перевозчик несет ответственность за несохранность груза, доказательства отсутствия вины перевозчика в недостатке груза не представлены.**

Между истцом и ответчиком заключен договор перевозки грузов автомобильным транспортом. Договором предусмотрено право истца привлекать третьих лиц для исполнения своих обязательств экспедитора.

С целью выполнения обязательств по перевозке груза истец заключил с предпринимателем (выступившим в качестве перевозчика) договор-заявку на перевозку груза.

Часть принятого перевозчиком у экспедитора груза была утрачена в процессе перевозки.

Полагая, что ущерб образовался в результате ненадлежащего исполнения предпринимателем обязательств по договору-заявке на перевозку груза, истец обратился в суд с иском.

Суд первой инстанции в решении, оставленным без изменения апелляционной коллегией, указал на правомерность требований истца, сославшись на то, что перевозчик должен представить доказательства того, что им приняты исчерпывающие меры по обеспечению сохранности груза, а его утрата произошла вследствие непредотвратимых обстоятельств, которые перевозчик не мог предвидеть.

В данном случае утрата груза имела место после его принятия к перевозке и до выдачи грузополучателю. Ответчик не представил доказательств того, что им были приняты надлежащие меры, исключющие возможность утраты груза во время перевозки.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Постановление 14 ААС от 22.11.2011 по делу № А52-1204/2011

<sup>8</sup> Постановление 14 ААС от 06.04.2011 по делу № А13-10002/2010

**Исковые требования о взыскании убытков, возникших в результате ненадлежащего оказания услуг по доставке угля, в связи с утратой груза, удовлетворены, поскольку ответчик не представил надлежащих доказательств, подтверждающих отсутствие его вины в неисполнении обязательства по доставке груза в соответствии с договором.**

Заказчик (истец) и исполнитель (ответчик) заключили договор об оказании услуг по доставке каменного угля в котельные.

Исполнитель принял от истца уголь со склада временного хранения общества для доставки в котельную, однако уголь доставлен не был.

В соответствии с положениями статьи 796 ГК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком в случае утраты или недостачи груза или багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа. Стоимость груза или багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Апелляционная коллегия, отменяя решение суда первой инстанции, указала, что в представленных истцом товарно-транспортных накладных отсутствует подпись уполномоченного лица с расшифровкой его фамилии, а также штамп грузополучателя.

В рамках уголовного дела, возбужденного по факту хищения угля в отношении водителя, была назначена экспертиза, в заключении которой сделаны выводы о том, что подписи в накладных выполнены не начальником котельной, а другим лицом (лицами). Доказательств, что груз принят со стороны истца иными уполномоченными лицами, суду не представлено.

Размер убытков определен истцом исходя из стоимости приобретения утраченного угля по ценам поставщика. Расходы на приобретение угля в указанной сумме подтверждены копиями счетов-фактур и платежных поручений, свидетельствующих об оплате истцом поставленного угля.

Таким образом, совокупностью представленных в материалы дела доказательств подтверждается как факт причинения истцу убытков в результате ненадлежащего исполнения ответчиком своих обязательств по договору, так и их размер<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Постановление 14 ААС от 14.01.2011 по делу № А05-4803/2010

**Подлежит отмене решение суда об отказе во взыскании расходов по оплате услуг перевозчика, связанных с оформлением транзитных деклараций для получения разрешения таможенных органов на внутренний таможенный транзит (далее - ВТТ), поскольку суд сослался на нормы права, устанавливающие лишь обязанности перевозчика при нахождении груза в зоне таможенного контроля, однако в данном случае перевозчик исполнял еще и обязанности экспедитора и суд не исследовал обязательства сторон по заключенным договорам.**

Истец (перевозчик) и ответчик (экспедитор) заключили договор о порядке расчетов за транспортные услуги.

В силу названного договора ответчик обязан оплачивать по утвержденным перевозчиком ставкам расходы истца, связанные с оформлением транзитных деклараций для получения разрешения таможенных органов на ВТТ в местах поступления ввозимого товара на таможенную территорию Российской Федерации с помещением и хранением грузов в вагонах и контейнерах в зоне таможенного контроля до завершения таможенного оформления товара (груза) в соответствии с Таможенным кодексом Российской Федерации.

Истец и ответчик заключили также договор на выполнение работ и оказание услуг, в том числе транспортно-экспедиционных, при организации перевозок грузов.

В соответствии с актами общей формы и накопительными ведомостями в адрес ответчика прибывали вагоны, которые зачислялись на ответственный простой грузополучателя для завершения им таможенного оформления документов.

Полагая, что начисленные в связи с указанными обстоятельствами сбор за хранение груза, плату за пользование вагонами, а также сбор за оформление документов, плательщик неправоммерно не перечислил, истец обратился в суд с иском.

Суды первой и апелляционной инстанций отказали в иске, исходя из того, что причины простоя вагонов не зависели от грузополучателя, а являлись следствием исполнения перевозчиком возложенной на него законом обязанности по получению разрешения на завершение ВТТ.

Кассационная инстанция отменила судебные акты нижестоящих судов с направлением дела на новое рассмотрение в суд первой инстанции, указав на то, что поскольку в данном случае перевозчик исполнял еще и обязанности экспедитора, судам следовало также проанализировать условия вышеназванных договоров и в части обязательств сторон, что не было сделано.

При новом рассмотрении дела суд первой инстанции отказал в удовлетворении исковых требований, указав, что поскольку причины простоя вагонов не зависели от ответчика, а являлись следствием исполнения перевозчиком возложенной на него законом обязанности по получению разрешения на завершение внутреннего таможенного транзита истец



необоснованно предъявил ответчику плату за пользование вагонами, сбор за хранение и сбор за оформление документов, в связи с чем искивые требования удовлетворению не подлежат<sup>10</sup>.

**Поскольку портовые сборы, к числу которых относится корабельный сбор, представляют собой плату за оказание в морских портах услуг по использованию отдельных объектов инфраструктуры морского порта и по обеспечению безопасности мореплавания в морском порту и на подходах к нему, то, следовательно, обязанность уплаты сборов установлена не за выполнение рейса, а за обеспечение безопасности плавания судна, пребывающего в морской порт. Факт оказания морским портом данного вида услуг не может зависеть от того обстоятельства, что судно пришло в морской порт не из речного порта, а от погрузочного пункта и плотбища, находящихся на реке Северная Двина.**

Как следует из материалов дела, Общество осуществляет перевозки грузов (в том числе буксировку) по внутренним водным путям Российской Федерации с заходом и выходом в морской порт Архангельск.

Учреждение направило Обществу письмо с предложением заключить договор на уплату портовых сборов при заходе судов в морской порт Архангельск, выставило Обществу счета на уплату корабельного сбора за вход и выход из порта.

Общество считая, что оно не является плательщиком корабельного сбора, обратилось в арбитражный суд с настоящим иском.

Суд первой инстанции в решении, оставленным без изменения апелляционной коллегией и окружным судом, признал Общество плательщиком корабельного сбора. При этом суд исходил из того, что Общество осуществляет перевозку грузов (буксировку) по внутренним водным путям Российской Федерации с плотостоянок отправителей грузов и иных мест погрузки до порта Архангельск, то есть выполняет перевозку грузов своим судном между портами Российской Федерации, осуществляет каботажное плавание, то есть фактически Общество осуществляет перевозку грузов своим судном между портами Российской Федерации.

Суд апелляционной инстанции также указал, что обязанность уплаты корабельного сбора установлена законом не за выполнение рейса, а за обеспечение безопасности судна, пребывающего в морском порту, поэтому в данном случае существенное значение имеет факт захода судна Общества в морской порт.

Окружной суд, отклоняя довод Общества о том, что под каботажным плаванием понимается плавание исключительно между портами внутреннего водного пространства одного государства, указал, что под каботажным плаванием следует понимать плавание морских и речных судов по внутренним

водным пространствам Российской Федерации (исходя из положений Приказа ФСТ РФ от 20.12.2007 № 522-т/1 «Об утверждении ставок портовых сборов и правил их применения в морских портах Российской Федерации»)<sup>11</sup>.

**В связи с тем, что суд не установил, кто является плательщиком провозных платежей по спорным отправкам, не оценил заявление ответчика о пропуске истцом срока исковой давности, дело по иску о взыскании неосновательного обогащения и процентов за пользование чужими денежными средствами по договорам поставки нефтепродуктов железнодорожным транспортом, направлено на новое рассмотрение.**

В период с августа по октябрь 2008 года Общество (ответчик) осуществило отправку 13 порожних вагонов по транспортным железнодорожным накладным.

Поскольку по данным перевозкам в качестве плательщика Общество указало Компанию (истец), перевозчик списал с единого лицевого счета истца провозную плату.

Полагая, что в результате неправомерного указания плательщика в провозных документах на стороне Общества возникло неосновательное обогащение, Компания обратилась в арбитражный суд с иском.

Суд первой инстанции отказал в иске со ссылкой на статьи 797, 1102 и 1109ГКРФ.

Апелляционная инстанция удовлетворила иск, поскольку Общество пользовалось непроверенными сведениями от третьих лиц, что, по мнению суда, не освобождает его от возврата неосновательного обогащения.

Окружной суд отменил судебные акты судов нижестоящих инстанций с направлением дела на новое рассмотрение в суд первой инстанции.

Как следует из материалов дела, Общество указало в железнодорожных накладных Компанию в качестве плательщика провозной платы за возврат порожних вагонов, пояснило, что информацию о плательщике получило из железнодорожных накладных, на основании которых вагоны поступили в его адрес. Спорные вагоны поступили в его адрес на основании железнодорожных накладных в рамках исполнения договоров поставки нефтепродуктов. Общество являлось лишь фактическим грузополучателем вагонов в груженом состоянии по данным накладным.

Используя информацию грузоотправителей вагонов в груженом состоянии, Общество как грузоотправитель вагонов в порожнем состоянии указало в железнодорожных накладных Компанию в качестве плательщика.

Во всех накладных имеется ссылка на инструкции по заполнению железнодорожных накладных для отправления порожних вагонов, а также на принадлежность данных вагонов Компании на праве собственности.

Суды установили, что накладные, по которым произведено списание, составлены Обществом как грузоотправителем.

<sup>11</sup> Постановление ФАС СЗО от 30.06.2011 по делу № А05-8462/2010

То обстоятельство, что Общество указало в железнодорожных накладных Компанию в качестве плательщика за возврат порожних вагонов, в результате чего перевозчик списал с лицевого счета истца провозную плату, само по себе не свидетельствует о наличии у ответчика неосновательного обогащения.

В данном случае неосновательное обогащение имеет место на стороне лица, которое выступало плательщиком по спорным перевозкам порожних вагонов. Кто являлся плательщиком по спорным отправлениям порожних вагонов, суды первой и апелляционной инстанций не установили.

УЖТ РФ не исключает возможности уплаты провозных платежей как грузоотправителем, грузополучателем, так и другими лицами, если это предусмотрено соглашением сторон.

Удовлетворяя иски, апелляция не учла наличие заявления ответчика о пропуске истцом срока исковой давности. Данному доводу оценка не дана.

При новом рассмотрении суду следует установить, кто является плательщиком провозных платежей по спорным отправлениям, а также оценить заявление ответчика о пропуске истцом срока исковой давности<sup>12</sup>.

### **1.3. Гражданско-правовая ответственность за нарушение обязательств по договору перевозки груза**

**Поскольку материалами дела подтверждается факт выполнения истцом перевозки груза, а ответчиком не исполнена обязанность по ее оплате в установленный срок, суд правомерно взыскал с ответчика задолженность и договорную неустойку.**

Ответчик ссылался на то, что сумма заявленных истцом пеней вследствие установления в договоре высокого ее процента явно несоразмерна последствиям нарушения ответчиком обязательств по договору перевозки груза. Ответчик частично исполнил свое обязательство по оплате перевозки и не отказывался в дальнейшем произвести полную оплату в соответствии с условиями договора.

Вместе с тем, судом установлено, что расчет неустойки выполнен истцом в соответствии с условиями договора; довод о ее несоразмерности и необходимости уменьшения отклонен судом в связи с тем, что доказательства, подтверждающих явную несоразмерность неустойки последствиям нарушения обязательства, вопреки пункту 3 информационного письма Президиума ВАС РФ от 14.07.1997 №17 «Обзор практики применения арбитражными судами статьи 333 ГК РФ», не представлено<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Постановление ФАС СЗО от 26.03.2012 по делу № А05-7487/2011

<sup>13</sup> Постановление 14 ААС от 11.10.2011 по делу № А05-4157/2011, постановление 14 ААС от 31.03.2011 по делу № А05-13433/2010

**II. Применение норм постановления Федеральной энергетической комиссии РФ  
от 19.06.2002 № 35/15**

**«Об утверждении Правил применения сборов за дополнительные операции,  
связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте  
(Тарифное руководство № 3)»**

Вследствие изменения судебной практики по применению Тарифного руководства № 3, связанного с принятием решения ВАС РФ от 01.07.2011 № ВАС-5095/11, последовал ряд отмен окружным судом постановлений апелляционной инстанции, следовательно, целесообразно акцентировать внимание на анализе дел, связанных с применением Тарифного руководства № 3 в части, устанавливающей ежесуточную<sup>1</sup> уплату сбора за пользование железнодорожным путем необщего пользования<sup>1</sup>.

В период действия пунктов 2.7.1, 2.7.6.1, 2.7.6.2, 2.7.13 Тарифного руководства № 3 согласно сложившейся судебной практике суды признавали обоснованными требования о внесении платы за пользование железнодорожным путем ежесуточно независимо от того, производилась ли подача и уборка вагонов, то есть даже при отсутствии платы за выход локомотива. При урегулировании разногласий при заключении договора (дополнительного соглашения к договору) на эксплуатацию железнодорожного пути суды включали в договор условие о внесении ежесуточной платы за развернутую<sup>15</sup> длину участка пути<sup>16</sup>, используемого при подаче и уборке вагонов<sup>16</sup>.

**Пункты 2.7.1, 2.7.6.1, 2.7.6.2, 2.7.13 Тарифного руководства № 3 в части, устанавливающей ежесуточную уплату сбора за пользование железнодорожным путем необщего пользования, признаны недействующими как не соответствующие абзацу 3 статьи 58 УЖТ РФ, Положению о государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок и Перечню работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируется государством, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 05.08.2009 № 643; подпунктам «б», «в»**

Железнодорожные пути необщего пользования - железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд. (УЖТ РФ)

<sup>15</sup> Развернутая длина железнодорожного пути в километрах определяется как сумма длин всех путей (главных, станционных, специальных). (Приказ Росстата от 18.08.2011 № 365 «Об утверждении статистического инструментария для организации федерального статистического наблюдения за деятельностью в сфере транспорта и связи»)

<sup>16</sup> Постановления 14 ААС от 16.12.2010 по делу № А05-9495/2010, от 11.11.2010 по делу № А13-4570/2010, от 01.06.2010 по делу № А13-16005/2009

**пункту 4 Указа Президента РФ от 09.03.2004 № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти».**

Общество обратилось в суд с заявлением о признании недействующими пунктов 2.7.1, 2.7.6.1, 2.7.6.2, 2.7.13 Тарифного руководства № 3 в части установления ежесуточной уплаты сбора за пользование железнодорожным путем необщего пользования. Заявление мотивировало несоответствием взимания сбора действующему законодательству. В обоснование правомерности взимания ежесуточной платы за пользование железнодорожным путем необщего пользования ссылались на то, что Российские железные дороги вынуждены содержать путь необщего пользования, в том числе, и в период отсутствия подачи и уборки вагонов на данный путь, поскольку тарифы на грузовые железнодорожные перевозки не обеспечивают компенсацию этих затрат со стороны Российских железных дорог.

Суд удовлетворил заявление общества, признав незаконной ежесуточную уплату сбора за пользование железнодорожным путем необщего пользования. Судебное решение мотивировал тем что, взимание сбора за пользование железнодорожным путем необщего пользования (железнодорожным подъездным путем) законодательством не предусмотрено, признал пункты 2.7.1, 2.7.6.1, 2.7.6.2, 2.7.13 Тарифного руководства № 3 недействующими<sup>17</sup>.

### **2.1. Категории споров, связанных с применением Тарифного руководства № 3**

- об урегулировании разногласий при заключении договора на эксплуатацию железнодорожного пути;
- о понуждении к заключению дополнительного соглашения к договору на эксплуатацию железнодорожного пути, внесении изменений в договор;
- о взыскании платы за пользование железнодорожным путем.

#### **Споры об урегулировании разногласий при заключении договора на эксплуатацию железнодорожного пути**

**Включение в договор условия об обязанности контрагента оплачивать ежесуточную плату за развернутую длину участка пути, принадлежащего железной дороге, не является правомерным, поскольку положения пунктов 2.7.6 и 2.7.2 Тарифного руководства № 3, которыми руководствовался истец, признаны недействующими.**

Как следует из материалов дела, спорный железнодорожный путь является путем необщего пользования.

Стороны не достигли соглашения по условиям договора, касающимся расстояния подачи и уборки вагонов локомотивом ответчика (перевозчика) и

<sup>17</sup> Решение ВАС РФ от 01.07.2011 № ВАС-5095/11

устанавливающего обязанность контрагента оплачивать ежесуточную плату за развернутую длину участка пути, принадлежащего железной дороге.

Апелляционная инстанция, руководствуясь пунктом 2.7.6.2 Тарифного руководства № 3, указала на правомерность требований истца о включении в договор указанного условия.

Окружной суд изменил постановление апелляционной инстанции в части признания обоснованными требования истца о включении в договор условия об обязанности контрагента оплачивать ежесуточную плату за развернутую длину участка пути, принадлежащего железной дороге<sup>18</sup>.

**Споры о понуждении к заключению дополнительного соглашения к договору на эксплуатацию железнодорожного пути, внесении изменений в договор**

**В удовлетворении требований о внесении в договор условия об изменении расстояния подачи и уборки вагонов локомотивом перевозчика в оба конца, а также о внесении ежесуточной платы за развернутую длину участка пути отказано, так как отсутствуют доказательства о том, что невнесение в договор указанных изменений повлечет для истца ущерб.**

Условиями договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования установлено, что в случае издания правомочными органами нормативных актов, изменяющих условия эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, размеры плат и сборов, порядок их оплаты, стороны руководствуются названными нормативными актами с момента ввода их в действие. Приказом Федеральной службы по тарифам от 10.06.2009 № 120-т/5 в Тарифное руководство № 3 внесены изменения, которыми установлено: если одна часть железнодорожного подъездного пути, используемого при подаче и уборке вагонов, принадлежит железной дороге, а другая часть - грузоотправителю, грузополучателю, иному владельцу железнодорожного подъездного пути, то ставка сбора за подачу и уборку вагонов определяется как сумма платы за работу локомотива при подаче и уборке вагонов и ежесуточной платы за пользование железнодорожным подъездным путем.

В связи с изложенным, истец обратился в суд с требованием о понуждении заключить дополнительное соглашение к упомянутому договору.

Судом первой инстанции в удовлетворении исковых требований отказано.

Постановлением апелляционного суда, оставленным без изменения окружным судом, решение суда первой инстанции отменено, иск удовлетворен ввиду того, что в действующее законодательство были внесены изменения относительно расчета ставки сбора за работу локомотива при подаче и уборке вагонов, а также порядка оплаты за пользование железнодорожным

подъездным путем, что в соответствии с пунктом 1 статьи 445 ГК РФ является основанием для внесения изменений в договор.

ВАС РФ отменил акты судов апелляционной и кассационной инстанций, оставил без изменения решение суда первой инстанции, сославшись на решение ВАС РФ от 01.07.2011 № ВАС-5095/11, а также на недоказанность истцом факта того, что невнесение в договор изменений повлечет ущерб, следовательно, оснований для внесения изменения в договор по длине участка железнодорожного пути необщего пользования на стадии исполнения договора не имеется<sup>19</sup>.

**Фактически перевозчик включил в расстояние подачи и уборки вагонов пути необщего пользования, которые он ранее отнес к путям общего пользования, поэтому данные пути не входили в оплачиваемое расстояние подачи и уборки вагонов. Вместе с тем, составление новых технических паспортов и регистрация принадлежащих перевозчику путей не является основанием для изменения договора. Кроме того, пункты 2.7.1, 2.7.6.1 и 2.7.13 Тарифного руководства № 3, на применении которых истец основывает свои требования, признаны недействительными, поэтому оснований для удовлетворения иска не имеется.**

Между обществом (перевозчик) и комбинатом (владелец) заключен договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Перевозчик обратился к владельцу с предложением заключить дополнительное соглашение к договору, которым установил расстояние подачи и уборки вагонов, а также обязанность владельца уплачивать сбор за подачу и уборку вагонов на основании среднесуточного количества поданных и убранных вагонов с учетом коэффициента доплат за каждый выход локомотива.

Суд первой инстанции решением, оставленным без изменения апелляционной инстанцией, отказал в удовлетворении исковых требований, сославшись на изменения, внесенные решением ВАС РФ от 01.07.2011 по делу № ВАС-5095/11<sup>20</sup>.

### **Споры о взыскании платы за пользование железнодорожным путем**

**Ежесуточная плата за пользование подъездным путем не подлежит взысканию в связи с признанием недействующими пунктов 2.7.1, 2.7.6.1, 2.7.6.2, 2.7.13 Тарифного руководства № 3.**

<sup>19</sup> Постановление ВАС РФ от 15.12.2011 по делу № А05-21800/2009

<sup>20</sup> Постановление 14 ААС от 14.10.2011 по делу № А05-11763/2010

Между истцом и ответчиком заключен договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, обслуживаемого собственным локомотивом.

Истец ссылается на нарушение ответчиком обязательства по оплате стоимости эксплуатации указанного железнодорожного пути.

Суд первой инстанции решением, оставленным без изменения апелляционным судом, удовлетворил исковые требования, указав, что сбор за пользование железнодорожным подъездным путем подлежит уплате независимо от предоставления услуг по подаче и уборке вагонов.

ФАС СЗО направил дело на новое рассмотрение в суд первой инстанции, поскольку нормативный акт, которым предусмотрена невнесенная ответчиком плата за фактическую подачу и уборку вагонов, признан недействующим, указав, что суду необходимо установить предмет иска и определить, с какого момента не подлежит внесению взыскиваемая плата.

При новом рассмотрении суд первой инстанции отметил, что истец заявил требование о взыскании с ответчика ежесуточной платы за пользование железнодорожным подъездным путем за дни, когда осуществлялась фактическая подача и уборка вагонов. Между тем, ежесуточная плата за пользование подъездным путем, по мнению суда первой инстанции, не подлежит взысканию в связи с признанием недействующими пунктов 2.7.1, 2.7.6.1, 2.7.6.2, 2.7.13 Тарифного руководства № 3, на которых истец основывает свои требования, в части устанавливающей ежесуточную уплату сбора за пользование железнодорожным путем необщего пользования .

**В связи с тем, что положения нормативного акта, регулирующие спорные правоотношения, признаны противоречащими закону, исковые требования о взыскании платы за пользование вагонами нельзя признать правомерными.**

Дорога (перевозчик) и Пароходство (пользователь) заключили договор на подачу и уборку вагонов на железнодорожный путь необщего пользования Пароходства.

Постановлением Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда суд обязал Пароходство заключить дополнительное соглашение к спорному договору в редакции Дороги.

Кассационная инстанция считает, что обжалуемые судебные акты подлежат отмене с направлением дела на новое рассмотрение в суд первой инстанции.

В соответствии с дополнительным соглашением владелец железнодорожного пути необщего пользования оплатит перевозчику сбор за подачу и уборку вагонов, а также ежесуточную плату за развернутую длину участка пути, принадлежащего железной дороге, используемого при подаче и

<sup>21</sup> Постановление ФАС СЗО от 06.10.2011 и решение АС Архангельской области от 10.11.2011 по делу № А05-11306/2010



уборке вагонов для владельца (данное условие соответствует положениям пунктов 2.7.1, 2.7.6.1, 2.7.6.2 и 2.7.13 Тарифного руководства № 3).

Вместе с тем, решением ВАС РФ от 01.07.2011 по делу № ВАС-5095/11 указанные пункты, признаны недействующими.

Поскольку вышеизложенное не было предметом оценки судов первой и апелляционной инстанций, обжалуемые судебные акты ФАС СЗО отменил и направил дело на новое рассмотрение в суд первой инстанции, указав, что при новом рассмотрении дела суду следует оценить представленные в дело доказательства в соответствии с требованиями статей 64 - 71 АПК РФ, установить предмет иска и определить, с какого момента не подлежит внесению плата за пользование железнодорожным путем необщего пользования.

При новом рассмотрении дела судом первой инстанции в удовлетворении иска отказано<sup>22</sup>.

Судья



А.В. Романова

Консультант отдела анализа и обобщения  
судебной практики



Р.В. Носкова

07.06.2012