

УТВЕРЖДЕН
постановлением президиума
Федерального арбитражного суда
Западно-Сибирского округа
от 30.04.2010 № 2

ОБЗОР
практики Федерального арбитражного суда
Западно-Сибирского округа
по рассмотрению споров, вытекающих
из отношений перевозки грузов железнодорожным транспортом

В соответствии с планом работы Федерального арбитражного суда Западно-Сибирского округа на I полугодие 2010 года проанализирована судебная практика по рассмотрению споров, вытекающих из отношений перевозки. В настоящем обзоре использованы постановления Федерального арбитражного суда Западно-Сибирского округа по конкретным делам за 2009 год и I квартал 2010 года.

І. Вопросы исполнения, ненадлежащего исполнения обязательств по железнодорожной перевозке грузов

Предъявление требований и исков, вытекающих из отношений по перевозке

1. Иски к перевозчикам, возникшие в связи с осуществлением перевозок грузов, багажа, грузобагажа, предъявляются в соответствии с установленной подведомственностью, подсудностью в течение года со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий.

ЗАО «Завод пластмасс» (грузополучатель) отказался от получения прибывших 02.03.2007 на станцию Комбинатская Западно-Сибирской железной дороги 65 порожних цистерн со станции Казахстан, отправленных ТОО ТЭК «К-А» (грузоотправитель).

Впоследствии 25.03.2007 грузоотправитель распорядился поменять получателя на ЗАО «Вагоноремонтный завод», которое 29.03.2007 было уведомлено перевозчиком о поступлении в его адрес вагонов.

На обращение ЗАО «Вагоноремонтный завод» о выделении путей для отстоя арендованных порожних цистерн на станции Комбинатская ОАО «РЖД» (перевозчик) ответил отказом в связи с отсутствием технической возможности.

Правоотношения между ОАО «РЖД» (перевозчиком) и ЗАО «Вагоноремонтный завод» (плательщиком) по расчетам за перевозку грузов и оказанию дополнительных услуг по договорным ценам урегулированы договором от 26.02.2007.

Перевозчик списал с лицевого счета истца плату за простой вагонов.

ЗАО «Вагоноремонтный завод» обратилось в арбитражный суд с иском к перевозчику о взыскании безосновательно списанной суммы.

Решением суда от 12.05.2009, вступившим в законную силу, в удовлетворении исковых требований отказано.

Статьей 196 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) установлен общий срок исковой давности в три года. Согласно статье 197 ГК РФ для отдельных видов требований законом могут устанавливаться специальные сроки исковой давности, сокращенные или более длительные по сравнению с общим сроком.

В пункте 3 статьи 797 ГК РФ установлено, что срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

В силу статьи 125 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (далее – УЖД РФ) иски к перевозчикам, возникшие в связи с осуществлением перевозок грузов, багажа, грузобагажа предъявляются в соответствии с установленной

подведомственностью, подсудностью в течение года со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий.

Согласно пункту 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», если грузоотправитель (грузополучатель) или иное лицо считает, что перевозчик необоснованно использовал предварительно перечисленные ему суммы в качестве платы за услуги, оказанные перевозчиком, он вправе предъявить к перевозчику требования о взыскании с перевозчика соответствующей суммы либо обязанности последнего 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.

Суд, исследовав по правилам статьи 71 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (далее – АПК РФ) представленные в материалы дела доказательства, установил, что обязательственные отношения сторон, в том числе вытекающие из договора от 26.02.2007 о порядке расчетов за перевозку грузов, регулируются нормами о перевозке, применил сокращенные сроки исковой давности, предусмотренные для исков, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов.

(Постановление ФАС ЗСО от 24.09.2009 по делу № А45-9468/2008, определением ВАС РФ от 09.12.2009 № ВАС-16120/09 отказано в передаче дела для пересмотра в порядке надзора)

2. По требованиям, вытекающим из отношений по международным железнодорожным грузовым перевозкам, установлен специальный срок исковой давности – девять месяцев, пропуск которого является основанием для отказа в иске, касающемся правоотношений по соответствующим перевозкам.

ООО (грузополучатель) и ОАО «РЖД» (перевозчик) заключен договор о расчетах за перевозку грузов и оказании дополнительных услуг по договорным ценам, урегулирован порядок оказания перевозчиком услуг, предусмотренных прайс-листом перевозчика, являющимся неотъемлемой частью договора, и порядок расчетов плательщика за перевозки грузов, грузобагажа и дополнительные услуги, оказываемые перевозчиком на основании заявок плательщика, согласованных перевозчиком.

На основании указанного договора ОАО «РЖД» списало с лицевого счета грузополучателя в ТехПД за услуги по завершению процедуры внутреннего таможенного контроля в зоне таможенного контроля, за хранение грузов и транспортных средств плату за пользование вагонами на путях станции в зоне таможенного контроля. Списание подтверждено накопительными ведомостями, железнодорожными перечнями от 19.03.2007,

12.04.2007, 24.04.2007, справками о движении денежных средств на лицевом счете плательщика за февраль, март и апрель 2007 года.

ООО, считая необоснованным списание денежных средств с лицевого счета, обратилось в арбитражный суд с иском к железной дороге о взыскании неосновательного обогащения и процентов за пользование чужими денежными средствами.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, в удовлетворении исковых требований отказано.

Поскольку перевозка осуществлялась по железным дорогам Республики Казахстан и Российской Федерации, суд применил положения статьи 31 СМГС, устанавливающие специальный срок исковой давности по требованиям, вытекающим из международной перевозки.

В силу параграфа 1 статьи 31 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее – СМГС) претензии и иски получателя к железным дорогам по договору перевозки могут быть заявлены в течение 9 месяцев.

В соответствии с пунктом 3 параграфа 2 статьи 31 СМГС для претензий о дополнительной уплате или для претензий о возврате провозной платы, дополнительных сборов, штрафов или для претензий, связанных с исправлением расчетов вследствие неправильного применения тарифов, а также ошибок при исчислении платежа, указанные в параграфе 1 статьи 31 СМГС сроки исчисляются со дня уплаты или, если уплата не была произведена, со дня выдачи груза.

Следовательно, упомянутый срок истек 20.12.2007, 13.01.2008 и 25.01.2008 соответственно. Исковое заявление от 29.02.2008 направлено в арбитражный суд 15.03.2008. Следовательно, пропущен срок исковой давности для обращения с иском. Истечение срока исковой давности, о применении которой заявлено стороной в споре, является основанием к вынесению судом решения об отказе в иске.

(Постановление ФАС ЗСО от 27.01.2009 по делу № А45-4636/2008-32/94, определением ВАС РФ от 03.06.2009 № ВАС-6069/09 в передаче дела в Президиум ВАС РФ для пересмотра в порядке надзора отказано)

3. При разрешении преддоговорного спора арбитражный суд исходил из применения норм, которые регулируют взаимоотношения перевозчика (железной дороги) и владельца железнодорожных путей необщего пользования.

На стадии заключения договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования между ветвевладельцем (ОАО "ПТУ") и железной дорогой (ОАО "РЖД") возникли разногласия по вопросам приемки-передачи вагонов на выставочных (приемоотправочных) путях группами в определенном количестве для конкретных грузоотправителей (грузополучателей).

В соответствии с соглашением сторон суд первой инстанции в порядке, предусмотренном статьей 173 АПК РФ, рассмотрел данные разногласия в соответствии с нормами главы 28 ГК РФ (статьи 445, 446) и главы IV УЖД РФ (статьи 55, 64) о регулировании взаимоотношений перевозчика (железнодорожной дороги) и владельца железнодорожных путей необщего пользования.

С учетом специфики отношений железнодорожной перевозки грузов, предусмотренных нормами главы 40 ГК РФ и УЖД РФ, суд первой инстанции при разрешении спора исходил из положений нормативных актов, регулирующих вопросы технической эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

Так, согласно Правилам эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденным приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации (далее – МПС России) от 18.06.2003 № 26, суд первой инстанции при принятии части пунктов договора в редакции перевозчика сделал вывод о необходимости учета технологии функционирования станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, а также инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

Кроме того, порядок приемки-передачи грузов должен соответствовать действующим Правилам приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом, утвержденным приказом МПС России от 18.06.2003 № 28, и Правилам составления актов при перевозке грузов железнодорожным транспортом, утвержденным приказом МПС России от 18.06.2003 № 45.

При отсутствии внесенных в инструкцию изменений относительно вопросов технического оснащения железнодорожного пути необщего пользования в данном случае суд исходил из обязательного характера положений ведомственных нормативных актов.

В части остальных условий договора, которые не предусматривают обязательное применение ведомственных правил и по которым стороны не достигли единого соглашения, суд руководствовался положениями о свободе договора (статья 421 ГК РФ), отказав в этой части в удовлетворении требований перевозчика.

Суды апелляционной и кассационной инстанций поддержали выводы суда первой инстанции о рассмотрении спорных условий договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования на стадии его заключения.

(Постановление ФАС ЗСО от 05.03.2010 по делу № А27-2681/2009)

По делам о взыскании платы за пользование вагонами и штрафом за их задержку

4. Плата за пользование вагонами, контейнерами может быть взыскана в пользу железной дороги при условии принадлежности ей

вагонов на праве собственности или ином праве, а также при наличии соглашения сторон о размере платы за пользование вагонами, контейнерами, не принадлежащими железной дороге.

Между ОАО «СП» (ветвевладелец, ответчик) и ОАО «РЖД» (истец, перевозчик) заключен договор, связанный с эксплуатацией комплекса железнодорожных подъездных путей отделения ОАО «СП», примыкающих к станции Новосибирск-Западный Западно-Сибирской железной дороги.

В договоре предусмотрено, что расчет с дорогой по оплате за пользование вагонами, сбор за подачу и уборку вагонов, за все вагоны, поступающие в адрес ветвевладельца и его контрагентов, осуществляется ветвевладельцем. Согласно приложению № 1 ОАО «НЭ» входит в перечень контрагентов ответчика.

По причине занятости путей станции Новосибирск-Западный Западно-Сибирской железной дороги ранее прибывшими в адрес ОАО «НЭ» вагонами произошло скопление вагонов, также прибывших в адрес ОАО «НЭ», на станционных путях промежуточных станций Западно-Сибирской железной дороги по неприему на подъездные пути под выгрузку.

Полагая, что в связи с этим ОАО «СП» обязано внести плату за пользование вагонами, ОАО «РЖД» обратилось в арбитражный суд с иском о взыскании платы за пользование вагонами со ссылкой на статьи 309, 310 ГК РФ, статьи 39, 126 УЖД РФ, пункт 4.7. Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 26.

Суд кассационной инстанции отменил решение суда первой инстанции об удовлетворении иска, так как плата за пользование вагонами взыскана за вагоны как принадлежащие истцу, так и не принадлежащие ему.

Статьей 39 УЖД РФ установлено, что за время задержки вагонов, контейнеров в пути следования, в том числе на промежуточных железнодорожных станциях, из-за неприема их железнодорожной станцией назначения по причинам, зависящим от грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих грузополучателей своими локомотивами, указанные лица вносят перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами при условии, что задержка по указанным причинам привела к нарушению сроков доставки грузов.

Плата за пользование вагонами, контейнерами, рассчитанная в соответствии со статьей 39 УЖД РФ, может быть взыскана в пользу железной дороги при условии принадлежности ей вагонов на праве собственности или ином праве, а также при наличии соглашения сторон о размере платы за пользование вагонами, контейнерами, не принадлежащими железной дороге.

Исходя из статьи 8 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и статей 4 и 6 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» ОАО «РЖД» относится к субъектам естественных монополий на транспорте.

Поэтому размер платы за пользование вагонами, контейнерами, принадлежащими ему как перевозчику, определяется Федеральной службой по тарифам. Размер платы за пользование вагонами, контейнерами, принадлежащими другим перевозчикам, устанавливается в договорах с этими перевозчиками.

В силу пункта 1 Правил применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта (Тарифное руководство № 2), утвержденных постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 19.06.2002 № 35/12, за время нахождения принадлежащих железной дороге вагонов, контейнеров у грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных подъездных путей либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных подъездных путей, они вносят железным дорогам плату за пользование вагонами, контейнерами, указанную в Тарифном руководстве.

УЖД РФ определяет тарифные руководства как сборники, в которых публикуются утвержденные в установленном законодательством Российской Федерации порядке тарифы, ставки платы и сборов за работы и услуги железнодорожного транспорта, правила применения таких тарифов, ставок платы, сборов, а также утвержденные федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта перечни железнодорожных станций, расстояния между ними и выполняемые на территориях железнодорожных станций операции.

Тарифное руководство № 2 устанавливает размеры платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта, основания взимания которой предусмотрены статьей 39 УЖД РФ.

Из буквального толкования статьи 39 УЖД РФ не следует, что данная норма содержит основания для начисления платы за пользование вагонами, контейнерами, не принадлежащими ОАО «РЖД», за время нахождения на путях общего пользования в ожидании их приема владельцами пути необщего пользования.

В связи с этим взыскание судом платы за пользование вагонами, не принадлежащими ОАО «РЖД», является неправомерным.

(Постановление ФАС ЗСО от 11.12.2009 по делу № А45-12868/2009)

5. Перевозчик, незаконно отказавшийся от приема порожних вагонов прямым отправительским маршрутом, обязан возместить причиненные истцу убытки в размере неполученной скидки с тарифа.

По железнодорожным накладным прибыло 134 полувагона с бурым углем прямыми отправительскими маршрутами, что подтверждается штемпелями в железнодорожных накладных. ОАО (грузополучатель, истец) после выгрузки вагонов, прибывших по данным отправительским маршрутам, представил в товарную контору ОАО «РЖД» (перевозчик,

ответчик) оформленные в установленном порядке перевозочные документы на возврат вагонов посредством прямого отправительского маршрута.

ОАО «РЖД» отказало в перевозке порожних вагонов на условиях прямого отправительского маршрута со ссылкой на отсутствие между грузополучателем и ОАО «РЖД» договора на формирование прямого отправительского маршрута и на то, что ОАО «РЖД» не обязано формировать маршруты на путях общего пользования.

В результате указанных действий ОАО «РЖД» истец с учетом зимнего отопительного сезона вынужден был переоформить отгрузку вагонов. Железнодорожной вагоны были приняты иным типом отправки – «свыше 20-ти вагонов», что повлекло причинение убытков истцу в размере неполученной скидки с тарифа за прямой отправительский маршрут, предусмотренной пунктом 2.5 Прейскуранта 10-01 «Тарифы на перевозку и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами», утвержденного постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17.06.2003 № 47-т/5.

ОАО обратилось в арбитражный суд с иском к ОАО «РЖД» о взыскании убытков.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, исковые требования удовлетворены.

Перевозчик возражения против иска мотивировал тем, что не обязан принимать порожние полувагоны тем же способом, то есть прямым отправительским маршрутом.

Суд пришел к выводу, что отказ ответчика от приема порожних вагонов прямым отправительским маршрутом является незаконным, а возникшие от этого у истца убытки – следствием незаконных (виновных) действий ответчика.

В силу статьи 784 ГК РФ перевозка грузов осуществляется на основании договора перевозки. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Договор перевозки транспортом общего пользования согласно пункту 2 статьи 789 ГК РФ является публичным договором.

Из статей 3, 8 УЖД РФ следует, что особые условия перевозки могут устанавливаться по соглашению между перевозчиком и грузоотправителем. В соответствии с «Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом на особых условиях», утвержденными приказом МПС России от 18.06.2003 № 41, разработанными в соответствии со статьей 8 УЖД РФ, определяются основные положения по перевозке грузов на особых условиях и порядок заключения договоров на эти перевозки.

Такие случаи определяются пунктом 2 названных Правил, где указано, что, если свойства груза или его состояние либо предлагаемые грузоотправителем условия перевозок не предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, в соответствующих договорах перевозчиков с грузоотправителями могут устанавливаться особые

условия перевозок таких грузов и ответственность сторон за их перевозку и сохранность. В пункте 4 Правил приведен перечень таких случаев.

Поскольку перевозка порожних полувагонов прямым отправительским маршрутом не связана со свойствами перевозимого груза, указанные условия перевозки не могут быть отнесены к другим случаям, указанным в пункте 4 Правил.

Учитывая цели заключения договоров на особых условиях перевозки спорные правоотношения не подлежат оформлению заключением указанного вида договора для перевозки грузов прямым отправительским маршрутом.

Кроме того, суд установил, что ранее истец всегда принимал порожние вагоны тем же способом, то есть отправительским маршрутом из 60-ти и более вагонов.

В данном случае также следует руководствоваться пунктом 7 «Правил перевозок грузов отправительскими маршрутами на железнодорожном транспорте», утвержденных приказом МПС России от 29.03.1999 № 10Ц, где указано, что порядок подачи вагонов под погрузку (выгрузку) маршрутов, их формирование и технологические нормы устанавливаются в договорах на эксплуатацию подъездного пути на подачу и уборку вагонов. В договоре между ОАО «РЖД» и владельцем путей необщего пользования прямо установлено, что порожние полувагоны после выгрузки угля возвращаются полным составом с этих же путей без ограничения вагонов в группе.

Из указанных общих и специальных норм законодательства следует, что ОАО «РЖД» незаконно отказалось от приема порожних вагонов прямым отправительским маршрутом, то есть от заключения договора перевозки.

В этой связи заявленные требования в полной мере соответствовали положениям статей 15, 393, 426, 784, 785, 789 ГК РФ, статьи 13 УЖД РФ и условиям договора.

(Постановление ФАС ЗСО от 27.02.2010 по делу № А45-16986/2009)

6. При простое вагонов по зависящей от грузополучателя причине взыскание платы за пользование вагонами за время их нахождения либо время ожидания их подачи или приема является правомерным.

На станцию Западно-Сибирской железной дороги в адрес ТЭЦ-4 ОАО «Новосибирскэнерго» (грузополучатель) поступили вагоны по железнодорожным накладным, которые были отправлены ОАО «УК «Кузбассразрезуголь» (грузоотправителем).

Правоотношения по эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования между ОАО «НЗХК» (ветвевладельцем) и ОАО «РЖД» (перевозчиком) урегулированы договором, согласно которому одним из контрагентов ветвевладельца выступало ОАО «Новосибирскэнерго». В период с 2006 по 2008 годы в договор вносились изменения в части наименования указанного контрагента.

Актом общей формы зафиксирована задержка подачи поступивших железнодорожных вагонов на путях станции в связи с отсутствием на

станции назначения грузополучателя с наименованием ОАО «Новосибирскэнерго» Новосибирская ТЭЦ-4 и направлением запроса на станцию отправления для уточнения наименования грузополучателя. За указанный период времени железная дорога начислила грузополучателю плату за пользование вагонами, которая была списана с его счета в Новосибирском ТехПД.

ОАО «Новосибирскэнерго» обратилось с иском к перевозчику о взыскании незаконно списанной со счета в ТехПД платы за пользование вагонами.

Постановлением апелляционного суда, вступившим в законную силу, в удовлетворении иска отказано.

Суд установил, что простой вагонов произошел вследствие неверного внесения сведений о грузополучателе в железнодорожные накладные (ошибочно указано ОАО «Новосибирскэнерго» Новосибирская ТЭЦ-4 вместо ОАО «Новосибирскэнерго»).

Согласно статье 30 УЖД РФ окончательные расчеты за перевозку грузов, грузобагажа и дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой грузов, грузобагажа на станцию назначения до момента их выдачи, производятся грузополучателем. В соответствии со статьей 35 УЖД РФ грузы выдаются грузополучателю после внесения им перевозчику платы за перевозку грузов и иных причитающихся платежей, если таковые не были внесены грузоотправителем.

Исходя из положений статьи 39 УЖД РФ, за время нахождения вагонов, контейнеров у грузополучателей, грузоотправителей, обслуживающих грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами владельцев железнодорожных путей необщего пользования либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от таких грузополучателей, грузоотправителей, владельцев, указанные лица вносят перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами.

ОАО «Новосибирскэнерго» не представило доказательств того, что простой вагонов произошел по не зависящим от него причинам. Допустимые и достоверные доказательства отсутствия вины грузополучателя отсутствовали. Следовательно, не подлежит восстановлению сумма платы за пользование вагонами, списанная перевозчиком со счета истца.

(Постановление ФАС ЗСО от 26.05.2009 по делу № А45-11090/2008-7/261)

По делам, связанным с просрочкой доставки грузов

7. Суды отказали в удовлетворении требований, поскольку истец неверно определил просрочку в доставке груза и сумму пеней, подлежащих взысканию с перевозчика.

ОАО «РЖД» (перевозчик) производило перевозку грузов для ОАО (грузополучатель, истец) на станцию Западно-Сибирской железной дороги.

Полагая, что по отдельным железнодорожным накладным груз был доставлен с просрочкой, ОАО обратилось к железной дороге с претензией, в которой перевозчику было предложено перечислить пени за просрочку доставки грузов.

Перевозчик претензию удовлетворил частично, отказав в остальной части ввиду неправильного исчисления истцом срока доставки груза. Данное обстоятельство послужило основанием для обращения ОАО с иском в суд о взыскании пеней за просрочку доставки груза.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, в иске отказано.

В соответствии со статьей 33 УЖД РФ сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области экономики.

Грузы считаются доставленными в срок, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной и квитанции о приеме грузов срока доставки перевозчик обеспечил выгрузку грузов на железнодорожной станции назначения или вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям или владельцам железнодорожных путей необщего пользования для грузополучателей.

Согласно пункту 25 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 06.10.2005 № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «УЖД РФ» при рассмотрении споров о взыскании с перевозчика пеней за просрочку доставки грузов арбитражным судам надлежит руководствоваться Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом, утвержденными приказом МПС России от 18.06.2003 № 27 (далее – Правила № 27).

В пункте 2 Правил № 27 определен порядок исчисления срока доставки груза. Пунктом 10 предусмотрено, что грузы считаются доставленными в срок, если до истечения указанного в накладной срока перевозчик обеспечил выгрузку грузов на железнодорожной станции назначения или вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям или владельцам железнодорожных путей необщего пользования для грузополучателей; в случае их прибытия на железнодорожную станцию назначения до истечения указанного в накладной срока их доставки и в случае, если последовавшая задержка подачи вагонов, контейнеров с такими грузами для выгрузки произошла вследствие того, что фронт выгрузки занят по зависящим от грузополучателя причинам, не внесены плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи или вследствие иных зависящих от грузополучателя причин, о чем составляется акт общей формы.

В силу статьи 97 УЖД РФ за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов, контейнеров перевозчик уплачивает пени в размере 9% платы за перевозку грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера за каждые сутки просрочки, но не более чем в

размере платы за перевозку данных грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера, если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных частью 1 статьи 29 УЖД РФ обстоятельств.

Вагоны по железнодорожным накладным переданы грузополучателю с соблюдением срока доставки, что подтверждается сделанными в них отметками и памяткой приемосдатчика.

Определенная истцом просрочка в шесть дней является неправильной. Суд установил, что срок доставки составляет трое суток.

В соответствии с пунктом 2.1 Правил № 27 при расстоянии перевозки до 199 км норма суточного пробега составляет 110 км. Поскольку по названным железнодорожным накладным расстояние перевозки составляет 43 км, то нормой доставки являются одни сутки.

С учетом того, что на операции, связанные с прибытием и отправлением груза, согласно пункту 5.1 Правил № 27 добавляется еще двое суток, общий срок доставки составил трое суток. В связи с фактическим прибытием груза на сутки позднее железная дорога выполнила претензию истца и выплатила пени в размере 9% от стоимости провозной платы.

(Постановление ФАС ЗСО от 24.02.2010 по делу № А45-5199/2009)

По делам, связанным с ответственностью перевозчика за несохранность груза

8. Перевозчик освобождается от ответственности за порчу груза, прибывшего в технически исправном контейнере с запорными устройствами третьего лица, в случае искажения грузоотправителем в железнодорожной накладной наименования груза, повлекшего несоблюдение обязательных требований к его упаковке, закреплению, а также несоблюдения особых условий перевозки повагонной отправкой.

ООО (грузоотправитель, третье лицо, не заявляющее самостоятельных требований на предмет спора) по транспортной железнодорожной накладной произвело отправку в адрес ОАО (грузополучатель, истец) контейнера с грузом (батареи аккумуляторные электрические (сухозаряженные новые)).

При получении груза составлен коммерческий акт, в котором зафиксирована деформация контейнера, повреждение 79 аккумуляторов (сколы, трещины, деформации корпусов, вытекание прозрачной жидкости со следами влажных пятен на полу, прокладочном картоне), непригодных для дальнейшего использования.

В особом мнении к коммерческому акту грузополучатель указал, что аккумуляторы повредились вследствие накренения контейнера и сильного удара в сторону дверей.

Грузополучатель обратился в арбитражный суд с иском к ОАО «РЖД» (перевозчик) о взыскании ущерба.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, в удовлетворении иска отказано.

Суд установил несоответствие действительности указанных грузоотправителем в железнодорожной накладной сведений о наименовании данного груза – аккумуляторов сухозаряженных.

Суд исходил из освобождения ответчика от ответственности за порчу груза, прибывшего в технически исправном контейнере с запорными устройствами третьего лица, в связи с искажением в железнодорожной накладной наименования груза, повлекшим несоблюдение обязательных требований к его упаковке, закреплению, а также несоблюдением особых условий перевозки повагонной отправкой.

По смыслу статьи 8 УЖД РФ в правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом могут устанавливаться особые условия перевозок грузов, а также ответственность сторон за их перевозку и сохранность в зависимости от свойств такого груза.

Обязанностью грузоотправителя является подготовка груза для перевозки в соответствии с установленными стандартами, техническими условиями на продукцию, ее тару и упаковку и иными актами таким образом, чтобы обеспечить безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта, качество перевозимой продукции, сохранность грузов, вагонов, контейнеров, пожарную безопасность и экологическую безопасность (статья 18 УЖД РФ).

Из пункта 5.7.1. ГОСТ 959-2002 вытекает обязанность грузоотправителя по упаковке залитых батарей с обеспечением их сохранности и невозможности перемещения при транспортировании.

В результате оценки причин повреждения груза (залитых электролитом аккумуляторов), связанных с особыми условиями упаковки и закрепления, а также несоответствия сведений о перевозимом грузе согласно статье 95 УЖД РФ перевозчик освобождается от ответственности в виде возмещения ущерба от повреждения груза.

(Постановление ФАС ЗСО от 25.06.2009 по делу № А45-18544/2008)

9. В случае доказанности факта недостачи груза, обнаруженного при выгрузке и одновременной выдаче груза, перевозчик обязан возместить причиненные убытки.

Согласно сведениям, указанным в железнодорожной накладной, ОАО «РЖД» (перевозчик, ответчик) в полувагоне к перевозке принят груз (черный металл). Спорный полувагон выдан ЗАО (грузополучатель, истец) по памятке приемосдатчика под разгрузку 13.10.2007 и возвращен после выгрузки 14.10.2007. Коммерческий акт составлен 15.10.2007. Коммерческим актом установлена недостача груза, масса которого противоречила данным сертификата качества, вложенного в спорный вагон с отметкой о вложении в железнодорожной накладной.

Вследствие оставления ответчиком без удовлетворения претензии истца, направленной в его адрес с требованием возместить стоимость

недостающего груза, истец обратился в арбитражный суд с иском о взыскании с ОАО «РЖД» стоимости утраченного груза.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, исковые требования удовлетворены.

Ответчик мотивировал возражения против иска несвоевременностью составления коммерческого акта и возможностью образования недостачи в период после выдачи груза и до составления коммерческого акта, когда спорный вагон находился на путях необщего пользования.

Коммерческий акт в соответствии со статьей 19 УЖД РФ и пунктом 2.2. Правил составления актов при перевозке грузов железнодорожным транспортом, утвержденных Приказом МПС России от 18.06.2003 № 45, составляется при выгрузке груза в местах необщего пользования в день выгрузки груза с проверкой груза в процессе их выгрузки или непосредственно после выгрузки груза, при невозможности составить коммерческий акт в указанные сроки он должен быть составлен в течение следующих суток и выдан согласно статье 119 УЖД РФ и пункту 2.12. указанных Правил при перевозке грузов железнодорожным транспортом в течение трех дней.

В соответствии с пунктом 11 Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 29, в случае, если после передачи перевозчиком вагонов с грузами, в том числе с контейнерами, грузополучателю или владельцу железнодорожных путей необщего пользования или пользователю, с которыми заключен договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов, будут обнаружены обстоятельства, свидетельствующие о доступе к грузу, не установленные при передаче и не отраженные в памятке приемосдатчика, то всю ответственность за несохранность грузов несет сторона (грузополучатель, владелец железнодорожных путей необщего пользования или пользователь, с которыми заключен договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов), принявшая груз от перевозчика, и прием грузов производится грузополучателем без участия перевозчика.

Коммерческим актом подтверждено, что груз выдавался комиссионно с участием приемосдатчика, которым акт подписан, недостача груза обнаружена при выгрузке и одновременной выдаче груза. Ссылка ответчика на пункт 11 указанных Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте в данном случае не применима.

(Постановление ФАС ЗСО от 14.07.2009 по делу № А45-18092/2008)

10. Ненадлежащее исполнение перевозчиком обязательства по сохранности перевозимого груза является основанием для взыскания с него ущерба в размере стоимости недостающего груза.

ОАО «Трубопрокатный завод» (грузоотправитель) в адрес ООО «УПТК» (грузополучатель, истец) по транспортной железнодорожной накладной отправил груз – трубы водогазопроводные в количестве 25 связок общей массой 27 150 кг.

Данный товар поставлялся ОАО «Трубопрокатный завод» (продавцом) ЗАО «Уралтрубосталь» (покупателю), которое по договору поручило ООО «УПТК» (исполнителю) получать, хранить и формировать партии товара для цели его сбыта.

На станции назначения при приемке груза ООО «УПТК» в качестве грузополучателя была установлена недостача одной связки в количестве 37 труб длиной 220 см стоимостью 31 737 рублей 29 копеек, о чем железной дорогой составлен коммерческий акт.

ООО «УПТК» обратилось в арбитражный суд с иском к ОАО «РЖД» (перевозчик) о взыскании ущерба в размере стоимости частичной недостачи груза.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, иск удовлетворен.

Статьей 796 ГК РФ и статьями 95, 96 УЖД РФ предусмотрена ответственность перевозчика за несохранность груза после принятия его для перевозки и хранения и до выдачи его грузополучателю, если перевозчик не докажет, что утрата, недостача груза произошла вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по независящим от него причинам. В этом случае перевозчик возмещает причиненный при перевозке ущерб в размере стоимости недостающего груза и возвращает в пропорциональном размере плату за перевозку груза.

Исходя из содержания части 2 статьи 797 ГК РФ и статьи 120 УЖД РФ правом на предъявление исков к перевозчику, связанных с осуществлением перевозок грузов, обладают грузоотправители и грузополучатели.

На основании оценки представленных доказательств суд первой инстанции удовлетворил требования грузополучателя о взыскании с железной дороги 31 737 рублей 29 копеек ущерба в размере стоимости недостающего товара.

Перевозчик в соответствии со статьей 65 АПК РФ не представил в суд первой инстанции доказательств об освобождении от ответственности за недостачу груза согласно статье 118 УЖД РФ.

(Постановление ФАС ЗСО от 17.03.2010 по делу № А45-21914/2009)

11. При отсутствии между грузополучателем и охранным предприятием договорных обязательств по охране перевозимого груза грузополучатель не имеет правовых оснований для возмещения убытков, причиненных в связи с необеспечением сохранности сопровождаемого груза.

В адрес ОАО (грузополучатель, истец) по железнодорожной накладной поступил груз от другого ОАО (грузоотправитель). ОАО получило груз как

покупатель на основании договора поставки, заключенного с ООО (поставщик).

При приеме груза органом железнодорожного транспорта было установлено нарушение целостности укладки, о чем составлен акт общей формы, на железнодорожной накладной произведена соответствующая отметка.

В пути следования груз находился под охраной ФГП «Ведомственная охрана» в соответствии с договором на оказание услуг по сопровождению и охране вагонов (контейнеров) с грузами в пути следования при перевозке железнодорожным транспортом, заключенным с грузоотправителем.

В результате комиссионной приемки товара по количеству с участием представителя охранного предприятия истец установил, что груз прибыл с недостатками. Истец обратился в арбитражный суд с иском к грузоотправителю и ФГП «Ведомственная охрана» о возмещении ущерба в связи с недостатком груза, возникшей в процессе его перевозки.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, в иске отказано.

Отказывая в удовлетворении исковых требований, суд первой инстанции пришел к выводу об отсутствии у истца гражданских правоотношений с ответчиками, при существовании которых они должны нести ответственность за причинение убытков, а также права у истца требовать взыскания с них убытков.

На основании статьи 15 ГК РФ возмещение убытков возможно при наличии между сторонами правоотношений, следствием которых могло явиться нарушение прав какой-либо стороны.

Судом установлено, что поставщиком являлось ООО, а истец являлся покупателем данной продукции и ее грузополучателем. Из договора поставки следует, что претензии по качеству и количеству товара предъявляются к поставщику покупателем (грузополучателем). Исходя из характера правоотношений по поставке товара, ответственность за недостачу товара должен нести поставщик.

На основании статей 15, 393 ГК РФ либо статьи 1064 ГК РФ истец не вправе требовать взыскания убытков с грузоотправителя ввиду отсутствия обязательственных правоотношений по поставке или в силу причинения вреда.

Пункт 7 Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 38, на который ссылался истец, не устанавливает ответственность лиц, сопровождающих груз, перед грузополучателями независимо от наличия перед ними обязательства, установленного договором оказания услуг.

ФГП «Ведомственная охрана» приняло на себя обязательство по надлежащему оказанию услуг по сопровождению груза только перед грузоотправителем. Условий об ответственности охраны за недостачу груза перед третьими лицами в договоре не имеется.

Поскольку между истцом и ФГП «Ведомственная охрана» отсутствуют договорные обязательства по оказанию услуг по охране перевозимого груза, у истца отсутствуют правовые основания требовать возмещения убытков, причиненных в связи с необеспечением сохранности сопровождаемого груза.

(Постановление ФАС ЗСО от 16.07.2009 по делу № А27-13395/2008-7, определением ВАС РФ от 25.12.2009 № ВАС-14401/09 в передаче дела в Президиум ВАС РФ для пересмотра в порядке надзора отказано)

По делам, связанным с искажением сведений в транспортной железнодорожной накладной

12. Грузоотправитель, допустивший искажение сведений о специфическом характере груза, обязан выплатить штраф в соответствии со статьей 98 УЖД РФ. Недополученная перевозчиком плата образует упущенную выгоду последнего и взыскивается с грузоотправителя.

ОАО «РЖД» (перевозчик, истец) от ООО (грузоотправитель, ответчик) по транспортной железнодорожной накладной принят к перевозке груз, погруженный в вагон.

Согласно железнодорожной накладной к отправке был предъявлен груз – части (детали машин) механизмов и оборудования.

При комиссионной выгрузке груза был установлен факт, что фактически в контейнере прибыл груз – сливочное масло, о чем составлен акт общей формы и коммерческий акт.

ОАО «РЖД» обратилось в суд с требованием о взыскании с грузоотправителя штрафа за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименования груза и убытков в виде разницы в провозной плате.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, полностью удовлетворено требование о взыскании убытков. В отношении требования о взыскании штрафа суд применил статью 333 ГК РФ.

Исходя из содержания статьи 793 ГК РФ в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

Согласно статье 98 УЖД РФ за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, в результате чего снижается стоимость перевозок грузов или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также за отправление запрещенных для перевозок железнодорожным транспортом грузов грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика. Порядок оформления и взыскания штрафов

устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Правила перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 37, предусматривают перевозку масла сливочного в рефрижераторных вагонах с применением соответствующих тарифов.

На основании представленных истцом акта общей формы и коммерческого акта суд установил факт искажения в транспортной железнодорожной накладной наименования груза и исходил из положений указанных норм материального права об ответственности грузоотправителя за ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке груза.

При отсутствии вредных последствий допущенного ответчиком нарушения суд указал на несоразмерность данной меры ответственности и уменьшил сумму штрафа в порядке, предусмотренном статьей 333 ГК РФ.

С учетом определенной преysкурantom № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами», стоимости перевозки в контейнере – 14 502 рубля, тогда как в рефрижераторном вагоне – 263 143 рублей, разница в провозной плате от снижения ответчиком стоимости перевозки составила 248 641 рубль.

Поэтому недополученная разница в провозной плате от снижения ответчиком стоимости перевозки на 248 641 рубль, рассчитанная истцом в качестве упущенной выгоды, согласно части 2 статьи 15 ГК РФ является убытками и подлежит взысканию с ответчика.

(Постановление ФАС ЗСО от 11.08.2009 по делу № А03-13604/2008, определением ВАС РФ от 16.10.2009 N ВАС-13579/09 в передаче дела в Президиум ВАС РФ для пересмотра в порядке надзора отказано)

По делам связанным с перегрузом, нарушением безопасности железнодорожных перевозок

13. Для подтверждения факта перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности при международной железнодорожной перевозке в коммерческом акте необходимо наличие сведений о максимальной грузоподъемности вагона.

ООО (грузоотправитель) со станции Западно-Сибирской железной дороги до станции Китайской Народной Республики в адрес грузополучателя по железнодорожной накладной отправило груз – лесоматериалы распиленные (береза), погруженный в вагон, опломбированный при погрузке запирающими устройствами.

В пути следования на станции проведено контрольное взвешивание вагона, составлен коммерческий акт и акт общей формы о перегрузе против трафаретной грузоподъемности вагона с учетом значения предельного расхождения в результатах определения массы.

ОАО «РЖД» (перевозчик) обратилось в арбитражный суд с иском к грузоотправителю о взыскании штрафа в размере пятикратной стоимости провозной платы и доначисленной разницы в провозной плате.

Постановлением апелляционного суда, вступившим в законную силу, в удовлетворении иска отказано.

К правоотношениям сторон, возникшим при перевозке груза в международном сообщении, положения УЖД РФ не применяются.

Статьей 12 СМГС предусмотрено начисление штрафа в пятикратном размере провозной платы за перевозку излишка массы груза, если будет установлено, что при погрузке был допущен перегруз вагона сверх его максимальной грузоподъемности. Этот факт устанавливается в коммерческом акте, а максимальная грузоподъемность вагона определяется по правилам параграфа 6 статьи 9 СМГС.

В коммерческий акт внесены сведения о грузоподъемности вагона в 68000 кг. Однако данные о том, что эта грузоподъемность является максимальной, а также о том, каким образом она определена с учетом требований параграфа 6 статьи 9 СМГС, в коммерческом акте отсутствуют.

Учитывая отсутствие в коммерческом акте сведений, необходимых согласно статьям 9 и 12 СМГС для установления факта перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности, основания для привлечения грузоотправителя к ответственности отсутствовали. Факт перегруза вагона не был подтвержден допустимыми доказательствами.

(Постановление ФАС ЗСО от 30.06.2009 по делу № А03-9074/2008-23)

14. Превышение грузоподъемности вагона, подтвержденное представленными в дело доказательствами, влечет взыскание с грузоотправителя штрафа.

ОАО (грузоотправитель) в адрес ООО (грузополучатель) по железнодорожной накладной в вагоне грузоподъемностью 70 000 кг отправило груз насыпью массой 69 200 кг.

При проведении контрольного взвешивания по контрольным тензометрическим весам с погрешностью в движении +/- 1 % выявлен перегруз против трафаретной грузоподъемности на 1 100 кг, что зафиксировано в коммерческом акте и акте общей формы. По факту задержки вагона и устранения перегруза путем отгрузки на контейнерной площадке также составлен акт общей формы. За превышение грузоподъемности вагона ОАО «РЖД» (перевозчик) уведомлением предъявило грузоотправителю штраф. В связи с тем, что штраф не был уплачен, ОАО «РЖД» обратилось в суд.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, удовлетворен иск перевозчика к грузоотправителю о взыскании штрафа, начисленного в соответствии со статьей 102 УЖД РФ. При этом суд применил статью 333 ГК РФ и уменьшил на 50 % сумму взыскиваемого штрафа.

Исходя из положений статьи 793 ГК РФ, в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

Статья 18 УЖД РФ предусматривает обязанность грузоотправителей по подготовке груза для перевозки в соответствии с установленными стандартами, техническими условиями на продукцию, ее тару и упаковку и иными актами таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

В силу статьи 23 УЖД РФ погрузка грузов в вагоны осуществляется исходя из технических норм их погрузки, установленных федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, которая не должна превышать грузоподъемность вагонов согласно указанным на них трафаретам. За превышение грузоподъемности (перегруз) вагона грузоотправитель (отправитель) уплачивает перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку фактической массы данного груза (статья 102 УЖД РФ).

Порядок оформления и взыскания штрафов устанавливается Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом (утверждены приказом МПС России от 18.06.2003 № 43), в соответствии с пунктом 10 которых за превышение грузоподъемности (перегруз) вагона грузоотправитель уплачивает перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку фактической массы данного груза. При обнаружении превышения грузоподъемности перевозчиком составляется акт общей формы на проверку массы груза, при необходимости – коммерческий акт о несоответствии массы груза в вагоне данным, указанным в перевозочном документе, с учетом погрешности весоизмерительных приборов.

Установив на основании представленных перевозчиком достоверных доказательств (акт общей формы, коммерческий акт) факт перегруза, суд первой инстанции исходил из положений указанных норм материального права об ответственности грузоотправителя за ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке груза.

При отсутствии вредных последствий допущенного ответчиком нарушения, а также принимая во внимание незначительный размер установленного перегруза, суд первой инстанции уменьшил сумму штрафа на 50 % на основании статьи 333 ГК РФ.

(Постановление ФАС ЗСО от 15.09.2009 по делу № А27-79/2009-3, определением ВАС РФ от 11.11.2009 № ВАС-14241/09 отказано в передаче дела для пересмотра в порядке надзора)

15. Грузоотправитель не может быть привлечен к ответственности за превышение грузоподъемности вагона в тех случаях, когда масса груза, определенная грузоотправителем, не соответствует массе груза, определенной грузоперевозчиком с использованием иного метода определения массы, чем при погрузке в вагон.

ОАО (грузоотправитель, ответчик) отправлен груз в вагоне грузоподъемностью 67 200 кг. ОАО «РЖД» (перевозчик) при перевозке произвел отцепку вагона и в актах общей формы отразил перегруз при взвешивании вагона на станционных весах и направил его отдельным тепловозом для комиссионной перевески.

При отцепке перевозчиком вагона с грузом и проведении контрольного взвешивания обнаружено превышение грузоподъемности (перегруз) вагона против данных, содержащихся в железнодорожной накладной.

Перевозчик обратился в арбитражный суд с иском к грузоотправителю о взыскании штрафа за превышение грузоподъемности (перегруз) вагона.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, в удовлетворении иска отказано.

Рассматривая требование перевозчика о взыскании штрафа за превышение грузоподъемности вагона, суд первой инстанции руководствовался нормами главы 40 ГК РФ о перевозке, согласно которым в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон (статья 793).

В случае неисполнения грузоотправителем обязанности (статья 23 УЖД РФ) по погрузке в вагоны груза согласно техническим нормам по указанной на трафаретах грузоподъемности статьей 102 УЖД РФ предусмотрено начисление штрафа в размере пятикратной платы за перевозку фактической массы данного груза.

Из пункта 19 Правил приема груза к перевозке железнодорожным транспортом, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 28, вытекает, что способ определения массы груза выбирается перевозчиком или грузоотправителем в зависимости от того, кем из них производится погрузка груза в вагон.

Оценивая представленные в дело доказательства, суд первой инстанции установил, что масса груза определена грузоотправителем расчетным путем, сведения об определении массы груза путем взвешивания в железнодорожной накладной отсутствуют.

Следовательно, грузоотправитель не может быть привлечен к ответственности за превышение грузоподъемности в тех случаях, когда масса груза, определенная грузоотправителем, не соответствует массе груза, определенной в порядке статьи 27 УЖД РФ грузоперевозчиком с использованием иного метода (способа) определения массы груза, чем при погрузке в вагон.

(Постановление ФАС ЗСО от 25.11.2009 по делу № А27-553/2009)

16. Если вредные последствия допущенного ответчиком нарушения отсутствуют, а размер установленного перегруза является

незначительным, сумма штрафа может быть уменьшена в соответствии со статьей 333 ГК РФ.

ОАО (грузоотправитель, ответчик) по железнодорожной накладной был отправлен груз – концентрат угольный. При проведении контрольного взвешивания выявлен перегруз против трафаретной грузоподъемности, вследствие чего ОАО «РЖД» (перевозчик) уведомлением предъявило грузоотправителю штраф на основании статьи 102 УЖД РФ. Уклонение ОАО от внесения штрафа перевозчику в добровольном порядке послужило основанием для обращения ОАО «РЖД» в суд с иском.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, иск удовлетворен, размер штрафа уменьшен в порядке, предусмотренном статьей 333 ГК РФ.

Исходя из положений статьи 793 ГК РФ в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

Статья 18 УЖД РФ предусматривает обязанность грузоотправителей по подготовке груза для перевозки в соответствии с установленными стандартами, техническими условиями на продукцию, ее тару и упаковку и иными актами таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

В силу статьи 23 УЖД РФ погрузка грузов в вагоны осуществляется исходя из технических норм их погрузки, установленных федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, которая не должна превышать грузоподъемность вагонов согласно указанным на них трафаретам. За превышение грузоподъемности (перегруз) вагона грузоотправитель (отправитель) уплачивает перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку фактической массы данного груза (статья 102 УЖД РФ).

Порядок оформления и взыскания штрафов устанавливается Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденными приказом МПС России от 18.06.2003 № 43, в соответствии с пунктом 10 которых за превышение грузоподъемности (перегруз) вагона грузоотправитель уплачивает перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку фактической массы данного груза. При обнаружении превышения грузоподъемности перевозчиком составляется акт общей формы на проверку массы груза, при необходимости – коммерческий акт о несоответствии массы груза в вагоне данным, указанным в перевозочном документе, с учетом погрешности весоизмерительных приборов.

Установив на основании представленных истцом достоверных доказательств (акт общей формы, коммерческий акт) факт перегруза, суд первой инстанции исходил из положений указанных норм материального права об ответственности грузоотправителя за ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке груза.

При отсутствии вредных последствий допущенного ответчиком нарушения, а также принимая во внимание незначительный размер установленного перегруза, суд первой инстанции уменьшил сумму штрафа на основании статьи 333 ГК РФ. Из содержания указанной нормы вытекает право суда на уменьшение неустойки при ее явной несоразмерности последствиям нарушенного обязательства.

(Постановление ФАС ЗСО от 29.09.2009 по делу № А27-2160/2009-3, определением ВАС РФ от 27.11.2009 N ВАС-15786/09 в передаче дела в Президиум ВАС РФ для пересмотра в порядке надзора отказано)

По делам, связанным с перевозкой опасных грузов

17. Погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте возможна лишь при наличии лицензии на осуществление указанной деятельности независимо от того, имеет ли лицо, осуществляющее такую деятельность, иную лицензию на иной вид деятельности.

Управлением государственного железнодорожного надзора проведена проверка ЗАО по вопросам обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в ходе которой был установлен факт отсутствия лицензии на погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте, что отражено в предписании.

Считая предписание частично незаконным, ЗАО обжаловало его в арбитражный суд.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, отказано в удовлетворении заявленных требований.

В силу подпункта 70 пункта 1 статьи 17 Федерального закона от 08.08.2001 № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» и Положения о лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 15.03.2006 № 134, погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте подлежит лицензированию.

УЖД РФ опасный груз определен как груз, который в силу присущих ему свойств при определенных условиях при перевозке, выполнении маневровых, погрузочно-разгрузочных работ и хранении может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения либо повреждения технических средств, устройств, оборудования и других объектов железнодорожного транспорта и третьих лиц, а также причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде (статья 2).

Правилами безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам, утвержденными МЧС России 31.10.1996 № 9/733/3-2, МПС России 25.11.1996 № ЦМ-407,

селитра аммиачная (аммония нитрат), взрывчатые материалы, топливо дизельное отнесены к опасным грузам.

На основании пункта 3.2.2. Правил безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом (РД 15-73-94), утвержденных постановлением Гостехнадзора России от 16.08.1994 № 50, грузоотправители (грузополучатели) обязаны иметь лицензию на погрузочно-разгрузочную деятельность.

На основании приведенных норм погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте возможна лишь при наличии лицензии на осуществление указанной деятельности безотносительно к тому, имеет ли лицо, осуществляющее такую деятельность, иную лицензию на иной вид деятельности и осуществляет ли такое лицо погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте в составе иной деятельности либо в качестве самостоятельной.

(Постановление ФАС ЗСО от 19.01.2010 по делу № А45-12037/2009)

18. При наличии знаков опасности груза в железнодорожной накладной применяется правило об увеличении срока доставки груза на 1 сутки.

ОАО «РЖД» (перевозчик) осуществляло перевозку грузов в адрес ОАО (грузополучатель) на станцию Западно-Сибирской железной дороги.

В связи с нарушением перевозчиком сроков доставки порожних цистерн ОАО направило в адрес железной дороги претензию об уплате пени.

Железная дорога претензию признала частично.

Отказ в оплате суммы неустойки в полном размере послужил основанием для обращения ОАО с иском в суд.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, в иске отказано.

Согласно статье 97 УЖД РФ за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов, контейнеров перевозчик уплачивает пени в размере 9 % платы за перевозку грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера, если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных частью первой статьи 29 настоящего Устава обстоятельств.

Порядок исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом определяется Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом, утвержденными приказом МПС России от 18.06.2003 № 27, разработанными в соответствии со статьей 33 УЖД РФ.

Нормативные сроки доставки грузов, в том числе порожних вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчику, исчисляются на железнодорожной станции отправления исходя из расстояния, по которому

рассчитывается плата за перевозку грузов, согласно тарифному руководству с учетом железнодорожных направлений и видов отправок, по которым осуществляются перевозки грузов.

Пунктом 5.12.1 Правил предусмотрено, что срок доставки увеличивается на 1 сутки при перевозке опасных грузов.

В соответствии с пунктом 2.5 Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума возврат порожних непромытых цистерн, направляемых после слива нефти и нефтепродуктов по регулировочному заданию по пересылочным накладным формы ф. ГУ-27дс и ф. ГУ-27дт, также осуществляется на условиях перевозившегося в них опасного груза. Знаки опасности и номера ООН с таких цистерн после выгрузки не снимаются. Снятие знаков опасности и номеров ООН производится на промывочно-пропарочных станциях (пунктах) по договору, заключенному с перевозчиком.

Поскольку в железнодорожной накладной имеются знаки опасности, а также сведения о том, что цистерны не промыты от опасного груза, срок доставки подлежал увеличению на 1 сутки на основании пункта 5.12.1 Правил исчисления сроков доставки грузов. Основания для удовлетворения иска отсутствовали.

(Постановление ФАС ЗСО от 14.01.2010 по делу № А45-5198/2009)

II. Использование инфраструктуры железнодорожного транспорта

19. Использование путей общего пользования при эксплуатации арендованных локомотивов свидетельствует о законности списания денежных средств со счета заказчика.

Между ОАО «РЖД» (арендодатель) и ОАО (арендатор) были заключены договоры аренды локомотивов.

Согласно договорам в арендную плату за пользование и эксплуатацию локомотивов не включены расходы за использование инфраструктуры железнодорожного транспорта при перемещении локомотивов по путям общего пользования.

Также ОАО «РЖД» как перевозчик заключило с указанным ОАО как заказчиком договор о расчетах за перевозку грузов и оказании дополнительных услуг. В рамках данного договора с открытого в ТехПД лицевого счета ОАО было произведено списание денежных средств перевозчиком за использование инфраструктуры железнодорожного транспорта при перемещении локомотивов по путям общего пользования.

ОАО посчитало действия перевозчика неправомерными и обратилось в арбитражный суд с иском о взыскании необоснованно списанных с лицевого счета денежных средств.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, в удовлетворении исковых требований отказано.

В соответствии со статьей 1 УЖД РФ под действие этого закона подпадают отношения, возникающие между перевозчиками и владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования.

Согласно статье 2 УЖД РФ в инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования включены железнодорожные пути общего пользования, в том числе соединяющие железнодорожные станции и используемые для передвижения поездов (локомотивов) и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и система управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование.

Отношения по использованию инфраструктуры регулируются нормами главы 3 УЖД РФ в соответствии с Правилами оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденными согласно статье 3 УЖД РФ постановлением Правительства Российской Федерации от 20.11.2003 № 703.

Отсутствие заключенного между сторонами письменного договора об использовании инфраструктуры не является препятствием для возмещения ОАО фактически оказанных перевозчиком услуг.

Произведенный перевозчиком расчет платы за использование путей общего пользования при перемещении арендованных локомотивов соответствует положениям Тарифного руководства № 1 Прейскуранта 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами», утвержденного постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17.06.2003 № 47-т/5.

В материалы дела представлены доказательства, свидетельствующие об использовании ответчиком путей общего пользования при эксплуатации арендованных локомотивов. Следовательно, у перевозчика имелись правовые основания для списания с лицевого счета истца денежных средств.

(Постановление ФАС ЗСО от 16.02.2010 по делу № А45-9271/2009, от 21.05.2009 по делу № А45-15327/2008 – 42/315)

III. По делам, связанным с взаимодействием с ветвевладельцами

20. При подтверждении надлежащими доказательствами факта простоя вагонов на путях необщего пользования вследствие ненадлежащего исполнения ветвевладельцем обязательств по приемке вагонов подлежит взысканию плата за пользование вагонами.

По заключенному ОАО «СПЖТ» (ветвевладелец) с ОАО «РЖД» (перевозчик, железная дорога) договору урегулированы отношения владельца пути по эксплуатации железнодорожного подъездного пути, примыкающего к станции Новосибирск-Западный Западно-Сибирской железной дороги.

Владелец пути согласно параграфу 19 договора вносит плату железной дороге за пользование вагонами, прибывшими в адрес владельца и его контрагентов, по ставкам Тарифного руководства № 2 с учетом повышающих коэффициентов и коэффициентов индексации.

В адрес ОАО (грузополучателя) на станцию Новосибирск-Западный прибывали вагоны, подлежащие подаче на подъездные пути ОАО «СПЖТ». Вагоны не были переданы на пути необщего пользования по причине их занятости, о чем составлен акт общей формы.

Поскольку ветвевладельцем не были исполнены обязательства по своевременному приему вагонов, поступивших в адрес ОАО (грузополучателя), ОАО «РЖД» обратилось в арбитражный суд с иском о взыскании платы за пользование вагонами.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, иск удовлетворен.

Из содержания статьи 39 УЖД РФ вытекает обязательство ветвевладельца по внесению перевозчику (железной дороге) платы за пользование вагонами в период ожидания подачи вагонов по зависящим от него причинам, что также подтверждено пунктом 4.7. Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 26. Порядок определения оплачиваемого времени нахождения вагонов на железнодорожных путях устанавливается тарифным руководством.

Факт простоя вагонов на путях общего пользования закреплён актом общей формы, который является доказательством ненадлежащего исполнения ветвевладельцем обязательства по приемке поступивших вагонов.

(Постановление ФАС ЗСО от 09.10.2010 по делу № А45-20688/2009)

21. Задержка вагонов на железнодорожном пути необщего пользования по причинам, зависящим от перевозчика, является основанием для восстановления на лицевом счете общества необоснованно списанной платы за пользование вагонами и суммы начисленного штрафа.

ОАО «РЖД» (перевозчик) и ЗАО (ветвевладелец) заключили договор, связанный с эксплуатацией железнодорожного подъездного пути ЗАО при станции Западно-Сибирской железной дороги. По условиям этого договора ОАО «РЖД» обязалось производить подачу вагонов на железнодорожные выставочные пути и их уборку, а ЗАО – своим локомотивом обеспечивать продвижение вагонов с выставочных путей на свои подъездные пути либо

продвижение вагонов со своих подъездных путей на выставочные пути перевозчика.

Стороны предусмотрели, что ЗАО оплачивает ОАО «РЖД» пользование вагонами, а также штрафы, начисленные за задержку вагонов, в соответствии со статьями 62, 99, 100 УЖД РФ. Возврат вагонов с комплекса железнодорожного пути необщего пользования производится по уведомлению. Такое уведомление передается приемосдатчиком ЗАО лично приемосдатчику станции круглосуточно не позднее, чем за 2 часа до предъявления вагонов к сдаче с записью в книге уведомлений с последующим подтверждением в письменном виде.

В соответствии с условиями договора ЗАО направило уведомление о передаче вагонов с железнодорожного пути необщего пользования на выставочный путь в 19 часов 10 минут. Однако по истечении двух часов груз не был выдан.

За время нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования ЗАО были начислены плата за пользование вагонами и штраф, которые были списаны с лицевого счета последнего в ТехПД.

Полагая, что списание денежных средств и начисление штрафа произведено неправомерно и простой на железнодорожных путях необщего пользования произошел по вине перевозчика, ЗАО обратилось в арбитражный суд с иском к перевозчику о восстановлении на лицевом счете в ТехПД необоснованно списанной суммы, в том числе платы за пользование вагонами и штрафа, а также взыскании штрафа за задержку приема вагонов с железнодорожного пути необщего пользования.

ОАО «РЖД», возражая против заявленного иска, сослалось на то, что в 21 час 10 минут имело возможность принять вагоны ЗАО.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, заявленные требования удовлетворены.

Суд исходил из наличия уведомления о готовности вагонов к выдаче и акта общей формы, от подписи которого ответчик отказался, подтверждающих, что по истечении двух часов с момента вручения уведомления вагоны истца были готовы к передаче с железнодорожного подъездного пути необщего пользования, оснований для списания суммы штрафа не имелось.

Суд отклонил довод о недоказанности истцом факта, что его вагоны были выданы на выставочные пути по истечении двух часов после подачи уведомления именно по вине ответчика, и ОАО «РЖД» имело возможность принять вагоны истца на свободный путь.

Согласно положениям статьи 62 УЖД РФ за время ожидания владельцем железнодорожных путей необщего пользования возможности перемещения вагонов на выставочные пути по причинам, зависящим от перевозчика, плата за пользование вагонами взиматься не должна.

Из совокупности имеющихся в деле доказательств следует, что задержка вагонов на железнодорожном пути необщего пользования произошла по причинам, зависящим от перевозчика (согласно уведомлению о готовности

вагонов к выдаче, акту общей формы, содержащему мотивированное мнение представителя ЗАО об отказе перевозчика принять груз без указания причины). Также в деле отсутствуют достоверные доказательства того, что ответчик сообщал истцу о наличии свободных железнодорожных путей, в связи с чем оснований для отказа в иске о восстановлении на личном счете записи, а также о взыскании штрафа с ответчика у суда не имелось.

(Постановление ФАС ЗСО от 18.12.2009 по делу № А45-4543/2009)

22. За время нахождения вагонов у грузополучателя или обслуживающего его своими локомотивами владельца железнодорожных путей необщего пользования по зависящим от них причинам указанные лица вносят перевозчику плату за пользование вагонами, которая исчисляется с момента передачи вагонов владельцам железнодорожных путей до момента их возвращения на эти пути.

По заключенному с ОАО «РЖД» (перевозчик) договору ОАО «СПЖТ» (ветвевладелец) осуществляет эксплуатацию принадлежащего ему железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к выставочно-соединительному пути станции перевозчика.

Сдаваемые на железнодорожный подъездной путь вагоны подаются локомотивом железной дороги на выставочный путь владельца пути необщего пользования до ворот с дальнейшим продвижением вагонов локомотивом владельца с расстановкой по местам выгрузки и взвешивания вагонов. Обязанностью владельца пути необщего пользования является внесение железной дороге платы за пользование вагонами, прибывшими в его адрес и его контрагентов, по ставкам Тарифного руководства № 2 с учетом коэффициентов индексации и повышающих коэффициентов за время их нахождения на подъездном пути владельца либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от владельца и его контрагентов до момента наступления обстоятельств, предусмотренных статьей 62 УЖД РФ.

В соответствии с заключенным с ОАО «Новосибирскэнерго» (грузополучателем) договором на транспортно-экспедиционное обслуживание ОАО «СПЖТ» (ветвевладелец) осуществляло перевозку грузов в вагонах и их уборку своим локомотивом от приемо-сдаточных путей станции перевозчика до фронтов погрузки (выгрузки) к месту выгрузки на ТЭЦ ОАО «Новосибирскэнерго».

ОАО «СПЖТ» обратилось в арбитражный суд с иском к ОАО «Новосибирскэнерго» о взыскании внесенной платы за пользование вагонами. Ветвевладелец мотивировал требование частичным возмещением перевозчику платы за пользование вагонами за период с мая по октябрь 2008 года.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, иск удовлетворен.

Согласно статье 784 ГК РФ обязательства по перевозке грузов, а также иные правоотношения, связанные с осуществлением перевозочного процесса, регулируются соглашением сторон, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами, если настоящим Кодексом не установлено иное.

Исходя из содержания статей 39, 62 УЖД РФ за время нахождения вагонов у грузополучателя или обслуживающего его своими локомотивами владельца железнодорожных путей необщего пользования по зависящим от них причинам указанные лица вносят перевозчику плату за пользование вагонами, которая исчисляется с момента передачи вагонов владельцам железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожных выставочных путях до момента их возвращения на железнодорожные выставочные пути. В этом случае грузоотправители (грузополучатели) компенсируют владельцу железнодорожного пути необщего пользования перечисленную этим владельцем перевозчику плату.

На основании ведомостей подачи и уборки вагонов ОАО «РЖД» в период с мая по октябрь 2008 года начислило плату за пользование вагонами, которую ОАО «СПЖТ» уплатило в порядке, предусмотренном статьей 39 УЖД РФ.

С учетом частичной компенсации ответчиком платы за пользование вагонами суд сделал вывод о ненадлежащем исполнении грузополучателем своей обязанности и на законном основании (статья 309 ГК РФ) удовлетворил иск о взыскании суммы задолженности.

Довод ответчика о применении пунктов 4.2, 4.3 Правил эксплуатации и обслуживания путей необщего пользования, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 26, отклонен судом первой инстанции.

Указанные положения об учете времени нахождения вагонов на путях необщего пользования при подаче локомотивом перевозчика партий вагонов, превышающих вместимость мест погрузки (выгрузки), противоречат установленным обстоятельствам обслуживания путей необщего пользования локомотивом ветвевладельца.

(Постановление ФАС ЗСО от 30.11.2009 по делу № А45-6021/2009)

23. При неисполнении условия договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования об уведомлении владельца пути о времени предстоящей сдачи вагонов на железнодорожный путь подлежит начислению плата за пользование вагонами и штраф за их задержку.

В соответствии с договором между ОАО (ветвевладелец, истец) на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования при станции филиала ОАО «РЖД» (ответчик, перевозчик) производится эксплуатация железнодорожного пути необщего пользования.

Согласно условиям договора сдача вагонов на железнодорожный путь необщего пользования и возврат вагонов с железнодорожного пути необщего

пользования производится по уведомлению. Установлен размер платы, которую владелец уплачивает «РЖД» централизованным порядком через ТехПД.

На основании ведомости подачи и уборки вагонов ответчиком начислены истцу плата за пользование вагонами и штраф за время нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования. Указанные суммы учтены в Перечнях железнодорожных документов по платежам ТехПД и списаны с лицевого счета истца.

Истцом ведомости подачи и уборки вагонов были подписаны с разногласиями, в связи с несогласием с произведенным ответчиком расчетом платы за пользование вагонами и штрафом за задержку, поскольку начисление было произведено без учета актов общей формы, составленных на время задержки приема вагонов с подъездного пути истца по вине станции филиала ОАО «РЖД».

Вследствие начисления и списания платы за пользование вагонами и штрафа истец обратился в арбитражный суд с иском к железной дороге о восстановлении записи на лицевом счете в ТехПД необоснованно списанной суммы.

Решением суда первой инстанции, вступившим в законную силу, в удовлетворении исковых требований отказано.

Суд при принятии решения исходил из нарушения истцом условия договора в части порядка уведомления железной дороги о готовности вагонов для перемещения их на железнодорожные выставочные пути (о завершении грузовых операций).

Суд указал, что в нарушение требований статьи 65 АПК РФ истец не представил бесспорных доказательств исполнения обязанности по уведомлению ОАО «РЖД» надлежащим образом. Книга регистрации уведомлений соответствует требованиям приложения 11 к Инструкции станционной коммерческой отчетности, утвержденной указанием МПС России № 1313-у от 17.11.1998, а наличие подписи грузоотправителя, грузополучателя в Книге регистрации уведомлений указанной Инструкцией не предусмотрено.

(Постановление ФАС ЗСО от 27.01.2009 по делу № А45-4613/2008-7/142, определением ВАС РФ от 07.04.2009 N ВАС-3456/09 в передаче дела в Президиум ВАС РФ для пересмотра в порядке надзора отказано)

24. Списанная с лицевого счета клиента сумма на оплату сборов за перевозку грузов, перечисленная перевозчику, не является неосновательным обогащением экспедитора.

Общества заключили договор транспортной экспедиции.

В указанном договоре стороны предусмотрели обязанность клиента возмещать экспедитору возложенные на него (или его партнеров) как на плательщика за перевозку грузов тарифы, сборы и штрафы, установленные действующим законодательством, нормативными документами, в том числе

международными, и Прайс-листом, а также расходы, возникшие в связи с выполнением работ на пограничных станциях по инициативе или указанию таможенных органов либо органов государственного контроля (надзора) на железнодорожных станциях при перевозках грузов, заявленных клиентом.

Экспедитор на основании заявки клиента организовал перевозку груза в контейнерах назначением в Финляндию через пограничную станцию.

Отношения экспедитора и железной дороги (перевозчик) относительно взаимодействия на контейнерных терминалах, принадлежащих экспедитору, урегулированы договором.

15.02.2008 года вагон с контейнерами был задержан Выборгской таможней для взвешивания, выпущен 22.02.2008. По данному факту составлен акт общей формы. Железнодорожной дороге предъявлена сумма платы за время простоя.

Железная дорога понесенные расходы взыскала с экспедитора.

В свою очередь экспедитор списал данные расходы с лицевого счета ТехПД клиента.

Клиент, полагая, что расходы списаны необоснованно, обратился в арбитражный суд с иском к экспедитору об их взыскании.

Решением суда первой инстанции иск удовлетворен, действия по списанию спорной суммы квалифицированы как неосновательное обогащение. Постановлением апелляционного суда решение отменено, в иске отказано.

Суд кассационной инстанции не нашел оснований для отмены постановления апелляционного суда.

В соответствии с пунктом 1 статьи 1102 ГК РФ неосновательным обогащением признается неосновательно приобретенное или сбереженное имущество одним лицом за счет другого лица без установленных законом, иными правовыми актами или сделкой оснований.

В соответствии со статьей 22 УЖД РФ расходы подлежат возмещению перевозчику за счет грузополучателей, грузоотправителей. Спорная сумма, списанная экспедитором (ответчиком) с клиента (истца, грузоотправителя), была начислена перевозчиком и перечислена перевозчику экспедитором.

Таким образом, отсутствует неосновательное обогащение экспедитора за счет клиента.

(Постановление ФАС ЗСО от 12.03.2010 по делу № А45-11694/2009)