



ВЫСШИЙ АРБИТРАЖНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации

№ 3659/12

Москва

11 сентября 2012 г.

Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации в составе:

председательствующего – Председателя Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации Иванова А.А.;

членов Президиума: Абсалямова А.В., Амосова С.М., Андреевой Т.К., Витрянского В.В., Дедова Д.И., Козловой О.А., Сарбаша С.В., Юхнея М.Ф. –

рассмотрел заявление открытого акционерного общества «НК «Роснефть» – «Смоленскнефтепродукт» о пересмотре в порядке надзора решения Арбитражного суда города Москвы от 13.04.2011 по делу № А40-101821/09-24-813, постановления Девятого арбитражного апелляционного суда от 11.07.2011 и постановления Федерального арбитражного суда Московского округа от 17.11.2011 по тому же делу.

В заседании приняли участие представители:

от заявителя – открытого акционерного общества «НК «Роснефть» – «Смоленскнефтепродукт» (истца) – Ким Н.Л., Николаевский А.В.;

от открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ответчика) – Кузнецова Н.Г., Лучкина Л.А.;

от федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» (третьего лица) – Эргешов В.Н.

Заслушав и обсудив доклад судьи Козловой О.А., а также объяснения представителей участвующих в деле лиц, Президиум установил следующее.

Открытое акционерное общество «НК «Роснефть» – «Смоленскнефтепродукт» (далее – общество) обратилось в Арбитражный суд города Москвы с иском к открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД», перевозчик) о взыскании 116 625 рублей 82 копеек убытков, возникших в результате недостачи груза.

К участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, привлечено федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – предприятие).

Решением Арбитражного суда города Москвы от 13.04.2011 в удовлетворении иска отказано.

Постановлением Девятого арбитражного апелляционного суда от 11.07.2011 решение суда первой инстанции оставлено без изменения.

Федеральный арбитражный суд Московского округа постановлением от 17.11.2011 названные судебные акты оставил без изменения.

В заявлении, поданном в Высший Арбитражный Суд Российской Федерации, о пересмотре указанных судебных актов в порядке надзора общество просит их отменить, ссылаясь на неправильное применение норм

материального права и несоответствие выводов судов фактическим обстоятельствам дела, и принять новый судебный акт об удовлетворении искового требования.

В отзывах на заявление ОАО «РЖД» и предприятие просят оспариваемые судебные акты оставить без изменения как соответствующие действующему законодательству.

Проверив обоснованность доводов, изложенных в заявлении, отзывах на него и выступлениях присутствующих в заседании представителей участвующих в деле лиц, Президиум считает, что заявление подлежит удовлетворению по следующим основаниям.

Во исполнение договора поставки от 25.12.2006 № 0000606/4403Д и дополнительного соглашения к нему от 30.01.2009 № 58, заключенных между обществом и открытым акционерным обществом «НК «Роснефть», ОАО «РЖД» для перевозки был передан груз, в том числе по досылочной транспортной железнодорожной накладной № ЭШ 568515. Грузоотправителем являлось закрытое акционерное общество «Юкос-Транссервис».

Перевозка груза (нефтепродуктов) осуществлялась в вагоне-цистерне № 73187551, который был опломбирован и сдан под охрану предприятию на основании договора на сопровождение и охрану грузов от 03.02.2009 № 9/НОР-3/855/ЮТС/143/2009.

При приемке груза на станции назначения Тычино выявлена недостача нефтепродуктов в количестве 7 870 килограммов, что зафиксировано в акте общей формы от 08.03.2009 № 1/299, составленном представителями общества и ОАО «РЖД».

Полагая, что перевозчик в ходе перевозки не обеспечил сохранность груза, общество обратилось в арбитражный суд с настоящим иском.

Отказывая в удовлетворении иска, суды исходили из отсутствия вины ОАО «РЖД» в несохранной перевозке по следующим основаниям.

В акте общей формы от 28.02.2009 № 24, составленном на станции Воеводское, зафиксировано, что в проследовавшем в направлении станции Воеводское поезде № 3421 в середине состава обнаружена течь груза. По прибытии названного поезда на станцию Воеводское у вагона-цистерны № 73187551 обнаружена течь груза через нижний сливной прибор многочисленными струями. Течь приостановлена путем затяжки нижней наружной крышки сливного прибора. Поезд отправлен до станции Рузаевка для комиссионного осмотра.

Согласно акту общей формы от 28.02.2009 № 64000-1-3п/1203, составленному на станции Рузаевка, вагон-цистерна № 73187551 отцеплен от групповой отправки на обесточенный путь станции Рузаевка для комиссионной проверки. Вагон прибыл без сопровождения стрелка предприятия. При осмотре выяснилось, что верхняя крышка загрузочного люка запломбирована, ЗПУ отправителя исправное, нижняя крышка сливного прибора плотно закрыта, течи груза нет. Груз был сдан под охрану стрелку предприятия и работнику пожарного поезда.

Из представленного в материалы дела акта общей формы от 02.03.2009 № 465 следует, что представитель предприятия отказал в предоставлении письменной заявки установленного образца на снятие отправительского ЗПУ, выделение нового ЗПУ, на проверку состояния груза, что визуально цистерна в коммерческом отношении в порядке, течи груза нет, крышка сливного прибора закрыта плотно. На основании указанных доказательств суды пришли к выводу о том, что в результате действий перевозчика течь груза была приостановлена.

В соответствии со статьями 118 и 119 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – Устав железнодорожного транспорта) при наличии договора с охраной обязанность перевозчика заключается только в самой перевозке груза на станцию назначения, а за сохранность груза в пути следования ответственность несет грузоотправитель, поскольку охрана не

является самостоятельным участником договора перевозки, а является представителем грузоотправителя.

В силу требований статьи 20 Устава железнодорожного транспорта грузоотправитель проверяет исправность котлов, арматуры и универсальных сливных приборов вагонов-цистерн, не принадлежащих перевозчику.

На основании пункта 3.9 Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и в вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума, утвержденных приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 № 25, (далее – Правила перевозок грузов наливом) грузоотправитель обязан по окончании налива обеспечить правильность установки соответствующей диаметру крышки уплотнительной прокладки; герметичное закрытие крышки загрузочного люка, бункера, сливо-наливной арматуры, заглушек; пломбирование ЗПУ колпака цистерны в соответствии с правилами пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте.

Оценив представленные доказательства в совокупности и взаимосвязи, суды сочли, что грузоотправитель – общество – не обеспечил правильность закрытия сливо-наливной арматуры, это вызвало течь груза; данное обстоятельство было установлено в пути следования до снятия перевозчиком пломбы грузоотправителя и вскрытия вагона; у перевозчика была необходимость вскрытия вагона-цистерны исходя из обстоятельств, рода груза, степени его опасности и определения размера вытечки и сделали вывод, что вины перевозчика в недостатке груза не имеется.

Между тем судами не учтено следующее.

Согласно статье 796 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – Гражданский кодекс) перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые

перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Статьей 118 Устава железнодорожного транспорта предусмотрены основания, по которым перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого к перевозке груза, в частности, если перевозка груза осуществлялась с сопровождением и охраной.

При этом согласно пункту 37 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 06.10.2005 № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» перевозчик должен доказать, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли, как указано в статье 796 Гражданского кодекса, вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В постановлении Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 20.10.2010 № 3585/10 изложена правовая позиция, согласно которой перевозчик несет ответственность за несохранность груза, произошедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Из представленных истцом доказательств усматривается, что на станции отправления непосредственно перед наливом груза вагон-цистерна № 73187551 прошел технический и коммерческий осмотр, а также подготовку под налив груза на промывочно-пропарочной станции и был признан годным к перевозке опасного груза (нефтепродуктов).

Технологией выполнения железнодорожной перевозки грузов под сопровождением и охраной исключена возможность приема перевозчиком и ведомственной охраной вагонов-цистерн с грузом с признаками течи.

Пунктами 23, 23.1, 24 Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 28, предусмотрен порядок приема перевозчиком грузов к перевозке в подвижном составе крытого типа, опломбированном с наложением ЗПУ (проведение визуального осмотра коммерческого состояния вагонов: исправность ЗПУ, закруток, люков, шелевок, обивки).

В случаях обнаружения перевозчиком обстоятельств, свидетельствующих о коммерческой неисправности вагонов, вагоны с грузами к отправлению не принимаются, памятка приемосдатчика перевозчиком не подписывается и вагоны с грузами находятся на ответственном простое грузоотправителя. При этом грузоотправитель обязан устранить выявленные перевозчиком неисправности и вновь предъявить вагоны с грузами перевозчику.

Аналогичное требование предусмотрено также и пунктом 2.5 Правил перевозок грузов наливом.

Кроме того, как следует из подпункта «а» пункта 4.2.2 Типовой должностной инструкции приемосдатчика груза и багажа ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 15.02.2005 № 198р, при проведении наружного осмотра вагонов приемосдатчик обязан проверить коммерческую исправность кузовов вагонов, закрытие крышек сливных приборов цистерн и погрузочно-разгрузочных люков вагона типа «хоппер», а также отсутствие видимых следов утраты груза, повреждения вагона, груза или его упаковки.

Согласно отметке в железнодорожной накладной № ЭШ 488587 груз общества принят к перевозке ОАО «РЖД» 27.02.2009 без замечаний, о чем оформлена квитанция о приеме груза от 27.02.2009.

Приняв груз к перевозке и оформив документы, перевозчик фактически подтвердил (засвидетельствовал документами) соблюдение грузоотправителем требования Правил перевозок грузов наливом и факт отсутствия течи груза у вагона-цистерны № 73187551 при его отправке.

Отсутствие течи груза в названном вагоне-цистерне при отправке, а следовательно, и обеспечение грузоотправителем герметичного закрытия клапана сливного прибора подтверждается также актом приема вагонов с грузами, охраняемых работниками предприятия, от 27.02.2009 № 170. Данный акт оформлен предприятием без замечаний по результатам осмотра вагона-цистерны № 73187551 с грузом.

В соответствии с пунктом 2.3 договора от 01.03.2006 № НОР-3/03/15/ЮТС/688/2006 и пунктом 3.7 приложения № 2 к договору от 03.02.2009 № 9/НОР-3/855/ЮТС/143/2009 при обнаружении коммерческих неисправностей, угрожающих сохранности перевозимых грузов, вагоны-цистерны, контейнеры с грузами под охрану не принимаются.

Пункт 3.9 Правил перевозок грузов наливом предусматривает со стороны грузоотправителя обеспечение выполнения герметичного закрытия сливо-наливной арматуры по окончании налива грузов. Названные Правила разграничивают понятия «сливо-наливная арматура» и «клапан сливного прибора». Кроме того, закрытие клапана сливного прибора производится перед наливом груза.

ОАО «РЖД» не представило доказательств ненадлежащего исполнения обществом обязанности по закрытию сливо-наливной арматуры.

Согласно разделу 4 Правил составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 45, в случаях обнаружения течи груза, происшедших по причине технической неисправности вагона, в день обнаружения неисправности составляется акт (форма ГУ-106) о

техническом состоянии вагона, контейнера. В акте обязательно указываются характер неисправности, ее происхождение, причины. При вскрытии вагона (раздел 5 Правил) также предусмотрено составление соответствующего акта о вскрытии вагона с обязательным внесением отметки об этом в железнодорожную накладную.

Между тем данных документов перевозчик не представил.

С учетом указанных фактов Президиум считает, что перевозчик не доказал, что утрата части груза произошла вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, поэтому должен нести ответственность за несохранную перевозку.

При названных обстоятельствах обжалуемые судебные акты нарушают единообразие в толковании и применении арбитражными судами норм права и согласно пункту 1 части 1 статьи 304 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации подлежат отмене.

Вступившие в законную силу судебные акты арбитражных судов по делам со схожими фактическими обстоятельствами, принятые на основании нормы права в истолковании, расходящемся с содержащимся в настоящем постановлении толкованием, могут быть пересмотрены на основании пункта 5 части 3 статьи 311 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, если для этого нет других препятствий.

Учитывая изложенное и руководствуясь статьей 303, пунктом 3 части 1 статьи 305, статьей 306 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации

ПОСТАНОВИЛ:

решение Арбитражного суда города Москвы от 13.04.2011 по делу № А40-101821/09-24-813, постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 11.07.2011 и постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 17.11.2011 по тому же делу отменить.

Взыскать с открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в пользу открытого акционерного общества «НК «Роснефть» – «Смоленскнефтепродукт» 116 625 рублей 82 копейки.

Председательствующий

А.А. Иванов