



ВЫСШИЙ АРБИТРАЖНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Президиума Высшего Арбитражного Суда
Российской Федерации

№ 15497/12

Москва

23 апреля 2013 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., Бабкина А.И., Бациева В.В., Завьяловой Т.В.,
Иванниковой Н.П., Козловой О.А., Маковской А.А., Павловой Н.В.,
Першутова А.Г., Сарбаша С.В., Слесарева В.Л., Юхнея М.Ф. –

рассмотрел заявление общества с ограниченной ответственностью
«Сентябрь» о пересмотре в порядке надзора постановления
Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 29.03.2012
и постановления Федерального арбитражного суда Северо-Западного

округа от 18.07.2012 по делу № А21-10170/2010 Арбитражного суда Калининградской области.

Заслушав и обсудив доклад судьи Павловой Н.В., Президиум установил следующее.

Между обществом с ограниченной ответственностью «МИА Транс» (экспедитором; далее – общество «МИА Транс») и обществом с ограниченной ответственностью «Сентябрь» (клиентом; далее – общество «Сентябрь») 05.10.2010 заключен договор транспортной экспедиции (далее – договор), в соответствии с которым экспедитор принял на себя обязательства за вознаграждение и за счет клиента оказывать ему услуги, связанные с перевозкой груза клиента на основании письменной заявки.

Согласно пунктам 1.2 и 1.4 договора экспедитор обязан принять у клиента либо лица, указанного клиентом в заявке в качестве отправителя, груз по весу, объему и количеству мест, используя для этого третьих лиц, и выдать клиенту либо лицу, указанному клиентом в качестве получателя, груз в пункте назначения.

Из пункта 3.1 договора следует, что экспедитор вправе от своего имени и в интересах клиента заключать договоры с третьими лицами.

В соответствии с условиями договора клиент 05.10.2010 подал экспедитору заявку № 002105 на доставку груза (одежды марки «HOUSE») из Калининграда в Москву в адрес общества с ограниченной ответственностью «Внешторг».

При согласовании заявки экспедитор сообщил клиенту марку и номер транспортного средства, предоставляемого под погрузку, – автомобиль РЕНО О 972 МУ 39, а также сведения о водителе.

Для перевозки названного груза общество «МИА Транс» обратилось с отдельной заявкой от 07.10.2010 № 002105 к обществу

с ограниченной ответственностью «ЛСВ-Транс» (далее – общество «ЛСВ-Транс»), с которым у него заключен договор о предоставлении транспортно-экспедиционных услуг от 14.12.2009.

По товарно-транспортной накладной (CMR) от 08.10.2010 груз в количестве 443 картонных коробок, весом брутто 3579 килограммов, нетто 3078 килограммов и объявленной стоимостью 2 949 612 рублей 44 копейки был погружен в названный автомобиль и отправлен к месту назначения.

При перевозке по территории Литвы произошла частичная утрата груза, в связи с этим была составлена новая накладная CMR на меньшую партию груза.

При разгрузке товара на складе общества «Сентябрь» в Москве установлено, что груз прибыл не в полном объеме; заместитель заведующего складом Байкеев Х.В., главный бухгалтер Гавриш Г.Н., кладовщик Ключкин Д.В. и бухгалтер-ревизор Веселова А.С. составили акт от 22.10.2010 № 1 об установлении расхождений по количеству и качеству при приемке импортных товаров.

Кроме того, названными лицами 22.10.2010 подписан акт, удостоверяющий факты несанкционированного проникновения в перевозивший груз автомобиль (вскрытия прицепа, где находился товар, неустановленными лицами) и возбуждения уголовного дела о хищении товара.

Согласно этому же акту груз был принят по фактическому наличию единиц товара в количестве 8392 штук стоимостью 2 925 986 рублей, а по сведениям накладной CMR он доставлен грузополучателю в количестве 372 картонных коробок.

Общество «Сентябрь», ссылаясь на то, что вследствие недостачи груза ему причинены убытки в размере 593 251 рубля, в том числе

112 005 рублей 29 копеек упущенной выгоды, направило обществу «МИА Транс» претензию с требованием о возмещении ущерба.

Поскольку это требование не было удовлетворено, общество «Сентябрь» обратилось в Арбитражный суд Калининградской области с иском к обществу «МИА Транс» о взыскании 481 245 рублей 71 копейки убытков, составляющих стоимость утраченного при перевозке груза, 112 005 рублей 29 копеек упущенной выгоды, а также 50 000 рублей расходов по оплате услуг представителя.

В качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, к участию в деле привлечено общество «ЛСВ-Транс».

Решением Арбитражного суда Калининградской области от 01.04.2011 иск удовлетворен частично: с общества «МИА Транс» взыскано 23 626 рублей 44 копейки в возмещение реального ущерба от недостачи груза и 10 000 рублей расходов на представителя; в остальной части иска отказано.

Постановлением Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 12.09.2011 решение суда первой инстанции отменено на основании пункта 2 части 4 статьи 270 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации; при рассмотрении дела по правилам части 6.1 статьи 268 названного Кодекса суд апелляционной инстанции взыскал с ответчика 593 251 рубль долга и 50 000 рублей расходов на оплату услуг представителя.

Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа постановлением от 24.01.2012 отменил постановление от 12.09.2011, дело направил на новое рассмотрение в Тринадцатый арбитражный апелляционный суд, указав, что судом неправильно применены нормы права, подлежащие применению к спорным правоотношениям, а именно: к определению размера ответственности перевозчика

следовало применять нормы специального Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (далее – Закон № 87-ФЗ), регламентирующие ответственность экспедитора при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, предусматривающие, что ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза при таком сообщении не может превышать две расчетные единицы за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которое отвечает экспедитор (пункт 2 статьи 7). Упущенная выгода, по мнению суда кассационной инстанции, подлежит возмещению в полном объеме, но не более чем в размере ответственности, установленном этим Законом (пункт 5 статьи 7).

Постановлением Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 29.03.2012 решение суда первой инстанции от 01.04.2011 изменено: с общества «МИА Транс» взыскано 64 032 рубля 18 копеек ущерба и 5 400 рублей судебных расходов; в остальной части иска, в том числе по требованию о взыскании упущенной выгоды, отказано.

Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа постановлением от 18.07.2012 постановление от 29.03.2012 оставил без изменения.

В заявлении, поданном в Высший Арбитражный Суд Российской Федерации, о пересмотре в порядке надзора постановлений от 29.03.2012 и от 18.07.2012 общество «МИА Транс» просит их отменить, ссылаясь на нарушение единообразия в толковании и применении арбитражными судами норм материального и процессуального права, существенное нарушение прав и законных интересов в сфере предпринимательской и иной экономической

деятельности, и направить дело на новое рассмотрение в суд первой инстанции.

Заявитель полагает, что в части определения размера ущерба суды применили законодательство, которое не подлежит применению, поскольку, по его мнению, в настоящем деле следует применить Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов, заключенную 19.05.1956 в Женеве (далее – Женевская конвенция, Конвенция), а не внутреннее право Российской Федерации.

Общество «ЛСВ-Транс» в отзыве на заявление просит оставить обжалуемые судебные акты без изменения.

Проверив обоснованность доводов, изложенных в заявлении и отзыве на него, Президиум считает, что оспариваемые судебные акты подлежат отмене, дело – направлению на новое рассмотрение по следующим основаниям.

Предметом иска по настоящему делу является взыскание с ответчика убытков, причиненных утратой груза при международной автомобильной перевозке, оформленной международной товарно-транспортной накладной CMR.

Суды при определении размера ущерба, причиненного несохранной перевозкой груза, исходили из правомерности применения к спорным правоотношениям российского права – положений Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – Гражданский кодекс) о договоре транспортной экспедиции и Закона № 87-ФЗ.

При этом суды отклонили доводы общества «Сентябрь» о необходимости применения к спорной перевозке положений Конвенции. В обоснование такой позиции суд кассационной инстанции указал, что исковые требования общества «Сентябрь» основаны на положениях главы 41 Гражданского кодекса и Закона № 87-ФЗ, поскольку названный Закон устанавливает конкретную ответственность

за утрату груза при оказании экспедиторских услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, в то время как Конвенция регулирует вопросы ответственности перевозчика, связанной с ненадлежащим исполнением договора перевозки груза.

Однако при рассмотрении спорного вопроса настоящего дела судам необходимо было учесть следующее.

В соответствии со статьей 803 Гражданского кодекса, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

Согласно части 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора.

Статьей 7 Гражданского кодекса определено, что общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются в соответствии с Конституцией Российской Федерации составной частью правовой системы Российской Федерации (пункт 1). Международные договоры Российской Федерации применяются к отношениям, указанным в пунктах 1 и 2 статьи 2 этого Кодекса, непосредственно, кроме случаев, когда из международного договора следует, что для его применения требуется издание внутригосударственного акта (пункт 2). Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те,

которые предусмотрены гражданским законодательством, применяются правила международного договора (пункт 3).

Женевская конвенция вступила в силу 02.07.1961, СССР присоединился к ней 02.09.1983, то есть для Советского Союза Конвенция вступила в силу 01.12.1983 (Российская Федерация участвует в конвенции как государство – продолжатель СССР (нота Министерства иностранных дел Российской Федерации)).

Следовательно, в соответствии со статьей 15 Конституции Российской Федерации, статьями 7 и 803 Гражданского кодекса к ответственности экспедитора при ненадлежащем исполнении договора международной перевозки подлежат применению нормы Конвенции.

Как усматривается из судебных актов и подтверждается материалами дела, перевозка спорного груза осуществлялась из Калининграда в Москву транзитом через территории Литовской Республики (присоединилась к Конвенции 17.03.1993) и Республики Беларусь (присоединилась к Конвенции 05.04.1993) по накладным CMR, оформленным в соответствии с Конвенцией и содержащим ссылку на данную конвенцию.

Согласно части 1 статьи 1 Женевской конвенции она применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участницей конвенции. Применение конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.

По смыслу положений Конвенции именно местонахождение пунктов погрузки и доставки в различных государствах является определяющим основанием для применения к договору дорожной

перевозки грузов положений конвенции (постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 30.09.2003 № 7127/03).

Буквальное толкование положений Конвенции позволяет сделать вывод о том, что транзитные перевозки, осуществляемые через территорию иностранного государства, в сферу ее применения не попадают.

Вместе с тем согласно правилам толкования международных договоров, содержащимся в статьях 31–33 Венской конвенции о праве международных договоров, заключенной 23.05.1969 в Вене (далее – Венская конвенция), международный договор должен толковаться добросовестно в соответствии с обычным значением, которое следует придавать терминам договора в их контексте, а также в свете объекта и целей договора. При этом возможно обращение к дополнительным средствам толкования, в том числе к подготовительным материалам и к обстоятельствам заключения договора, чтобы подтвердить значение, вытекающее из применения статьи 31, или определить значение, когда толкование в соответствии со статьей 31 оставляет значение двусмысленным или неясным или приводит к результатам, которые являются явно абсурдными или неразумными.

Кроме того, в Венской конвенции содержится такое понятие, как «коренное изменение обстоятельств» (статья 62), относящееся к международно признанной клаузуле *rebus sic stantibus* (оговорке о неизменности обстоятельств).

При разрешении данного дела необходимо принимать во внимание следующие обстоятельства.

Женевская конвенция была принята в 1956 году, в период существования СССР, когда территория Калининградской области не

была отделена от единой территории государства. После распада СССР Калининградская область вошла в состав Российской Федерации, однако оказалась отделенной от остальной территории Российской Федерации территориями Литовской Республики и Республики Беларусь.

В настоящее время автомобильные перевозки из Калининграда в остальные субъекты Российской Федерации осуществляются посредством транзитного наземного сообщения через Литву и Беларусь, в связи с чем сопровождаются дополнительными организационными и временными затратами перевозчиков, обусловленными пересечением государственных и таможенных границ государств, необходимостью соблюдения иностранного законодательства (пограничного, таможенного, фитосанитарного, налогового и другого), в том числе требований иностранных государств о необходимости оформления накладных CMR при таких перевозках, а также рисками рассмотрения происшествий по праву иностранного государства. Эти обстоятельства отличают такие перевозки от внутренних перевозок, осуществляемых по территории Российской Федерации, и увеличивают их стоимость по сравнению с аналогичными по протяженности внутренними перевозками.

Между тем по смыслу общепризнанных норм международного права и международных договоров Российской Федерации, заключенных в области международных перевозок, подобные транзитные перевозки считаются международными (Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, заключенная 28.05.1999 в Монреале, Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, заключенная 12.10.1929 в Варшаве и др.).

Это подтверждается и положениями статьи 1 Федерального закона от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», согласно которым к категории международных автомобильных перевозок относится проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, с территории Российской Федерации на территорию иностранного государства и обратно, либо на территорию Российской Федерации транзитом через территорию иностранного государства, либо с территории одного иностранного государства на территорию другого иностранного государства транзитом через территорию Российской Федерации, а также проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, на территорию Российской Федерации и обратно либо транзитом через территорию Российской Федерации.

Таким образом, системное и телеологическое толкование статьи 1 Женевской конвенции в соответствии с положениями Венской конвенции, принятие во внимание коренного изменения обстоятельств (изменение государственных границ Российской Федерации по сравнению с границами СССР), оформление перевозки по накладной CMR позволяют сделать вывод о том, что в настоящем деле при привлечении ответчика к ответственности за несохранную международную перевозку груза суды должны были применять положения Женевской конвенции. Иное толкование положений этой Конвенции способно привести к результатам, которые являются явно абсурдными и неразумными (в частности, к лишению грузоотправителей/грузополучателей права на эффективную судебную защиту, соразмерную компенсацию в силу занижения суммы компенсированного ущерба по нормам национального права при более

высокой стоимости самой перевозки для грузоотправителя по сравнению с внутренними перевозками).

С учетом изложенного подхода при определении размеров ответственности перевозчика по международной перевозке согласно Женевской конвенции необходимо иметь в виду следующее.

В соответствии со статьей 23 Конвенции перевозчик обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер которого определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, за отсутствием таковой, на основании текущей рыночной цены. При отсутствии и той и другой – на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества, однако в силу положений дополнительного Протокола к Женевской конвенции от 05.07.1978 (далее – протокол) в любом случае размер возмещения не должен превышать 8,33 единицы специальных прав заимствования за 1 килограмм недостающего веса брутто (постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 30.09.2003 № 7127/03).

При этом размер ответственности перевозчика должен рассчитываться на основе положений протокола исходя из сложившейся практики применения протокола в форме признания за его нормами статуса обычных международно-правовых норм, а также в связи с тем, что в настоящее время золотой франк не является международной расчетной единицей и эквивалентом валют мира, определение механизма пересчета золотых франков в национальную валюту затруднительно, и, кроме того, применение золотого франка в качестве эквивалента утраты груза приведет к возложению неоправданно высокого бремени на перевозчика, так как курс золотого франка значительно выше курса специальных прав заимствования, которые в

настоящее время выступают в качестве эквивалента валют. При расчете ответственности на основе золотого франка она возрастет приблизительно в 11 раз, что явно не соответствует критерию экономической обоснованности и приводит к умалению прав участников экономического оборота.

При названных обстоятельствах оспариваемые судебные акты нарушают единообразие в толковании и применении арбитражными судами норм права, права и свободы человека и гражданина согласно общепризнанным принципам и нормам международного права, международным договорам Российской Федерации, поэтому в соответствии с пунктами 1, 2, 3 части 1 статьи 304 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации подлежат отмене.

Дело подлежит направлению на новое рассмотрение в суд первой инстанции.

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 2 части 1 статьи 305, статьей 306 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации

ПОСТАНОВИЛ:

постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 29.03.2012 и постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 18.07.2012 по делу № А21-10170/2010 Арбитражного суда Калининградской области отменить.

Направить дело на новое рассмотрение в Арбитражный суд Калининградской области.

Председательствующий

А.А. Иванов