

**АРБИТРАЖНЫЙ СУД ПРИМОРСКОГО КРАЯ**

690091, г. Владивосток, ул. Светланская, 54

Именем Российской Федерации

РЕШЕНИЕ

г. Владивосток

Дело № А51-11990/2018

31 января 2019 года

Резолютивная часть решения объявлена 24 января 2019 года .

Полный текст решения изготовлен 31 января 2019 года.

Арбитражный суд Приморского края в составе судьи Чугаевой И.С., при ведении протокола судебного заседания секретарем Куклиной Т.С., рассмотрев в судебном заседании дело по иску общества с ограниченной ответственностью "ДНС Лес" (ИНН 2543097221, ОГРН 1162536070784, дата государственной регистрации 10.06.2016)

к обществу с ограниченной ответственностью "ФЕСКО Интегрированный Транспорт" (ИНН 7710293280, ОГРН 1027739043023, дата государственной регистрации 08.10.1998)

третьи лица, не заявляющие самостоятельных требований: «ФЕСКО Оушн Менеджмент Лимитед», ООО «ГСК Логистик», ООО «Судоходная компания «Гудзон», «Анге Шиппинг Ко. Пте., Лтд.»

о взыскании стоимости утраченного груза в размере 34 293 543,48 рублей; суммы понесенных убытков, причиненных повреждением рамы пресса, в размере 78 000 рублей

Для ограниченного доступа к оригиналам судебных актов с электронными подписями судей по делу № А51-11990/2018 на информационном ресурсе «Картотека арбитражных дел» (<http://kad.arbitr.ru>) используйте секретный код:

Возможность доступна для пользователей, авторизованных через портал государственных услуг (ЕСИА).

при участии: от истца – Тимоходцев Н.Е. (директор, Выписка из ЕГРЮЛ); Веклич А.Ю., представитель по доверенности от 30.08.2018 сроком на 3 года, от ответчика – Лазаревский Д.А., представитель по доверенности от 22.08.2018 №УК-0182/18 сроком на 1 год, Сидоров Д.О., адвокат по доверенности от 29.03.2018 №УК-0067/18 сроком на 1 год, от третьих лиц – Чепцов Н.Р., представитель по доверенности от 08.08.2018 сроком на 1 год (от ООО «Судоходная компания «Гудзон»», от ООО «ГСК Логистик» - Губина Н.В., представитель по доверенности от 13.06.2018 сроком на 1 год, от компании «Феско Оушн Менеджмент Лимитед» - Бабаев Т.И., представитель по доверенности от 06.09.2018 №УК-0190/18 сроком до 15.03.2019

установил: общество с ограниченной ответственностью «ДНС Лес» (далее – Общество) обратилось в Арбитражный суд Приморского края с исковым заявлением к обществу с ограниченной ответственностью «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» о взыскании стоимости утраченного груза в размере 34 293 543 рубля 48 копеек, убытков, причиненных повреждением рамы пресса в размере 78 000 рублей.

Определениями суда к участию в деле в качестве третьих лиц, не заявляющих самостоятельных требований относительно предмета спора, привлечены: компания «ФЕСКО Оушн Менеджмент Лимитед», ООО «Судоходная Компания «Гудзон», ООО «ГСК Логистик», компания «Анге Шиппинг Ко ПТЕ.ЛТП».

В судебное заседание не явилось третье лицо, не заявляющее самостоятельных требований относительно предмета спора – компания «Анге Шиппинг Ко ПТЕ.ЛТП», извещенная о дате и времени судебного заседания в установленном законом порядке, в связи с чем судебное заседание проведено в его отсутствие.

В судебных заседания 04.12.2018, 22.01.2019 в порядке статьи 163 АПК РФ объявлялся перерыв, информация о перерыва размещена в

информационной системе «Картотека арбитражных дел», а также на официальном сайте Арбитражного суда Приморского края.

Истец в обоснование исковых требований ссылается на факт заключения с ответчиком договора транспортной экспедиции, по условиям которого ответчик принял на себя обязательства по организации международной морской перевозки тяжеловесного груза, включающие в себя обязательства по доставке груза в целостности и сохранности. Однако в связи с ненадлежащим исполнением обязательств ответчиком, часть груза была утрачена, часть повреждена. Утрата и повреждение груза, по мнению истца, явились следствием ненадлежащего контроля ответчика за способом крепления и размещения тяжеловесного груза на морском судне, что отражено в заключении Дальневосточного управления государственного морского надзора №И-20/17 ОТ 26.03.2018 по расследованию аварийного случая на море.

Истец указал на то, что по условиям договора транспортной экспедиции, ответчик выступал в качестве договорного перевозчика, поскольку обязался выполнить от своего имени выполнение всей транспортировки с места, где груз принят к отгрузке, до места доставки (выгрузки) груза, что подтверждается коносаментом №NT201711QD08, в связи с чем несет ответственность за сохранность груза.

Истец возразил против доводов ответчика о применении ограничения ответственности экспедитора, предусмотренной пунктом 3 статьи 6, пунктом 2 статьи 7 Федерального закона от 30.06.2003 N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности", считает, что данные правила в рассматриваемом случае не применяются, поскольку в соответствии с пунктом 4 статьи 6 данного закона, ответчик не доказал, что утрата и повреждение груза возникли не вследствие собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Полагает, что в рассматриваемом случае имеет место быть бездействие ответчика, выраженное в отсутствие контроля за действиями лиц, осуществляющих крепление тяжеловесного груза на палубе морского судна, выраженное в грубой неосторожности.

Ответчик возражает против заявленных требований, указал на то, что в рассматриваемом случае имеют место обстоятельства, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Ответчик возражает против доводов истца об утрате и порче груза по причине ненадлежащего контроля за способом крепления и размещения тяжеловесного груза на морском судне, поскольку полагает, что утрата и повреждение спорного груза произошли по вине судовладельца судна, поскольку в заключении ДВУ Госморнадзор №И20/17 от 20.03.2018 причинами аварийного случая на море указаны в том числе чрезмерная остойчивость судна, приведшая к стремительной бортовой качке и чрезмерным ускорениям и нагрузкам на детали крепежа крупногабаритных тяжеловесов на крышках №6, №7 грузовых трюмов, а также недостаточный контроль со стороны руководящего состава т/х «Нептун» за производством погрузочных работ в порту. Следовательно, по мнению ответчика, он не несет ответственность за утрату и повреждение груза истца. Кроме того, ответчик со ссылкой на положения п.3 статьи 6, п.2 статьи 7 Федерального закона от 30.06.2003 N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности", считает, что в рассматриваемом случае подлежат применению пределы ответственности экспедитора, в связи с чем ответственность экспедитора не может превышать 12 883 824 рубля, рассчитанная по следующей формуле: 152 000 (масса груза по коносаменту) x СДР (единица специального права заимствования) x 84,7620 (курс СДР к рублю).

Третье лицо – компания «ФЕСКО Оушн Менеджмент Лимитед» поддержала позицию ответчика, просит отказать в удовлетворении заявленных требований.

Третьи лица - ООО «Судоходная Компания «Гудзон», ООО «ГСК Логистик» поддержали позицию истца, изложили свои доводы, согласно представленным письменным отзывам.

Из материалов дела судом установлено следующее.

Между ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» (Экспедитор) и обществом с ограниченной ответственностью «ДНС Лес» (Клиент) заключен договор транспортной экспедиции от 11.05.2017 №ОМЕ-17/05253.

Согласно пункту 1.1 данного договора Экспедитор взял на себя обязательства оказать Клиенту комплекс транспортно-экспедиционных услуг по организации международной перевозки грузов Клиента, в том числе морским видом транспорта, а Клиент обязался оплатить услуги Экспедитора.

Как следует из пункта 1.1 договора в рамках договора по организации международной перевозки груза в числе услуг, предусмотренных данным договором, указаны услуги по разработке и согласованию технических условий погрузки и крепления грузов.

Пунктом 1.2 договора предусмотрено оказание услуг по организации транспортно-экспедиционного обслуживания на основании Заявок, которые являются неотъемлемой частью договора. Форма и содержание Заявки согласованы в Приложении 1 к договору. Каждая Заявка оформляется клиентом в письменной форме, подписывается уполномоченным лицом и заверяется печатью.

Заявки, подтвержденные Экспедитором, являются поручениями Экспедитору.

Согласно пункту 2.4 Экспедитор обязан оказывать услуги по данному договору в соответствии с согласованной Заявкой Клиента.

Пунктом 2.5 договора предусмотрено, что Экспедитор имеет право привлекать третьих лиц, заключать с ними договоры от своего имени.

В соответствии с пунктом 5.2 договора Экспедитор несет ответственность за полную или частичную потерю груза либо его повреждение в рамках действующего законодательства РФ и международных норм, ратифицированных РФ.

Согласно Заявке на организацию и выполнение перевозки грузов №1 от 16.10.2017 к договору транспортной экспедиции №ОМЕ-17/0525В, Клиент поручил Экспедитору осуществить перевозку на палубе судна из порта Китая (Циндао) в Россию (Приморский край, г.Спасск-Дальний) следующего груза: элемент производственной линии «OSB60»: корпус сушильного барабана НУ3320 – 2 штуки; рама пресса RYJ4X8/24 – 1 штука. Общий вес груза 78 000 кг.

17.11.2017 груз был принят к перевозке на морское судно «Нептун», что подтверждается коносаментом NT201711QD08 от 17.11.2017.

Во исполнение условий договора Клиент на основании платежного поручения №419 от 13.12.2017 перечислил Экспедитору по счету №АDEV0002/170 от 12.12.2017 оплату транспортно-экспедиционных услуг по организации международной перевозки (автоперевозка (маршрут Владивосток - Спасск-Дальний) 1 560 000 рублей, а также на основании платежного поручения №420 от 13.12.2017 перечислил 6 180 575 рублей по счету №АDEV0002/170 от 12.12.2017 за транспортно-экспедиционные услуги, включающие в себя, в числе прочего морской фрахт по маршруту Циндао – Владивосток.

20.12.2017 Экспедитор уведомил Клиента посредством электронной почты о полной утрате груза - элемент производственной линии «OSB60»: корпус сушильного барабана НУ3320 – 2 штуки.

Загруженная также 17.11.2017 на палубу судна «Нептун» рама пресса RYJ4X8/24 – 1 штука была доставлена морем с порта Циндао, Китай, в порт Владивосток, откуда 05.01.2018 доставлена в г.Спасск-Дальний автотранспортным средством.

05.01.2018 при приемке рамы пресса грузополучателем в г.Спасск-Дальний в центральной части рамы пресса было выявлено механическое повреждение – деформация несущей плиты, о чем в транспортной накладной б/н от 05.01.2018 была сделана соответствующая отметка.

Факт наличия повреждений зафиксирован актом выявленных дефектов №01 от 09.01.2018 и актом совместного осмотра повреждений б/н от 21.02.2018.

Стоимость ремонтных работ по восстановлению рамы пресса составила 58 000 рублей, что подтверждается сметой №18 от 18.01.2018 ООО «Приморский механический завод».

Кроме того, истец понес затраты на доставку рамы пресса до подрядной организации и обратно, погрузку- разгрузку в размере 20 000 рублей.

29.01.2018 истец обратился к ответчику с претензией №01/05 от 22.01.2018 о возмещении ущерба от утраты груза, а 20.03.2018 истец обратился к ответчику с претензией №03/08 от 19.03.2018 о возмещении суммы понесенных убытков в связи с повреждением рамы пресса с приложением документов, обосновывающих размер понесенных убытков.

Отказ ответчика возместить понесенные убытки явился основанием для обращения истца в арбитражный суд с рассматриваемым заявлением.

Суд, рассмотрев материалы дела, заслушав доводы лиц, участвующих в деле, считает требования обоснованными и подлежащими удовлетворению в полном объеме в силу следующего.

Давая оценку спорным правоотношениям сторон, суд полагает необходимым применить нормы главы 41 Гражданского кодекса

Российской Федерации (далее - ГК РФ) и Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" (далее - Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ), поскольку отношения сторон урегулированы договором транспортной экспедиции №ОМЕ-17/05253 от 11.05.2017.

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

Условия выполнения договора транспортной экспедиции определяются соглашением сторон, если иное не установлено законом о транспортно-экспедиционной деятельности, другими законами или иными правовыми актами.

Основная функция экспедитора заключается в том, что он обязуется за определенное вознаграждение выполнить операции, связанные со сдачей груза транспортной компании (перевозчику) в целях его отправки и принятием груза от перевозчика по его прибытии в пункт назначения. Основные функции клиента заключаются в предоставлении груза, принятии его от экспедитора после его прибытия и уплате экспедитору соответствующего вознаграждения за оказанные услуги.

В соответствии с абзацем 1 статьи 803 ГК РФ и пунктом 1 статьи 6 Закона о транспортной экспедиции за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору транспортной экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами главы 25 ГК РФ и данного Закона.

Исковые требования мотивированы ненадлежащей организацией ответчиком доставки груза путем морской перевозки, грубой

неосторожностью ответчика, выразившейся в ненадлежащем контроле за лицами, привлеченными экспедитором к погрузке и креплению крупногабаритного груза на палубе морского судна, который мог или должен был предвидеть возможность утраты палубного груза при ненадлежащем креплении груза при выбранном им способе транспортировке, что повлекло за собой утрату груза.

Истец полагает, что действиями ответчика ему причинен ущерб от утраты груза на общую сумму стоимости утраченного груза – 581 148 долл.США, что эквивалентно 34 293 543 рублей 48 копеек по курсу ЦБ РФ на день оплаты – 23.11.2017 (платежное поручение №3 от 23.11.2017), а также убытков от повреждения части груза – рамы прессы на общую сумму 78000 рублей, включающих 58 000 рублей – стоимость работ по восстановлению рамы прессы и 20 000 рублей – стоимости доставки рамы прессы до подрядной организации и обратно, погрузочно-разгрузочные работы.

В качестве доказательств подтверждающих сумму ущерба от утраты груза - элемент производственной линии «OSB60»: корпус сушильного барабана НУ3320 – 2 штуки, истец указал, что производственная линия «OSB60» приобретался у иностранной компании (импортно-экспортная компания Сянъин г.Линьи, ЛТД) по контракту №20160908 от 15.12.2016 общей стоимостью 2 078 917 долл.США, в том числе стоимость корпусов сушильных барабанов НУ3320 – 2 штуки составила 581 148 долл.США, что эквивалентно 34 293 543,48 рублей по курсу ЦБ РФ на день оплаты 23.11.2017, что подтверждается платежным поручением №3 о валютном переводе от 23.11.2017 на сумму 645239,40 долл.США), письмом импортно-экспортная компания Сянъин г.Линьи, ЛТД от 27.02.2018, контрактом от 21.12.2017 №20171221, ДТ №10702070/010618/0072252.

В качестве доказательств суммы ущерба от повреждения груза – рамы прессы RYJ4X8/24 – 1 штука, истцом представлены: транспортная

накладная от 05.01.2018, акт выявленных недостатков от 09.01.2018 №01, акт совместного осмотра повреждений от 21.02.2018, договор на оказание услуг строительной техники и автотранспорта от 15.01.2018 №23, справка №12 от 09.02.2018 по форме ЭСМ-7, акт на выполнение работ №25 от 12.02.2018, счет №25 от 12.02.2018 №25, платежное поручение №64 от 13.02.2018, заявка на оказание услуг строительной техники (приложение №1 к договору №23 от 15.01.2018), справка №13 от 07.03.2018 по форме ЭСМ-7, акт №10 от 07.03.2018, счет №10 от 07.03.2018, платежное поручение №96 от 14.03.2018, смета №18 от 18.01.2018 ремонт рамы пресса, договор оказания услуг №015/2018 от 31.01.2018, счет на оплату №39 от 31.01.2018, платежное поручение №59 от 08.02.2018, счет на оплату №75 от 02.03.2018, платежное поручение №81 от 05.03.2018, акт №87 от 02.03.2018, счет-фактура №87 от 02.03.2018.

На основании статей 15, 393 ГК РФ должник обязан возместить кредитору убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства. Лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение в меньшем размере.

Под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено.

Лицо, требующее возмещения убытков, должно доказать следующую совокупность обстоятельств: факт причинения убытков и их размер, противоправное поведение причинителя вреда, наличие причинно-следственной связи между возникшими убытками и действиями указанного лица.

Основаниями для возмещения убытков могут являться: нарушение обязательств (ст. ст. 393 - 395 ГК РФ), деликты (противоправное поведение лица, причинившего вред, не состоящего в договорных отношениях с потерпевшим лицом - ст. 1064 ГК РФ), действия (бездействие) государственных органов.

Заявляя требование о взыскании убытков, истец должен доказать одновременное наличие следующих обстоятельств:

- совершение ответчиком противоправного (незаконного) деяния;
- наступление последствий этого деяния в виде причинения убытков и вреда;
- размер причиненных убытков (ущерба, вреда, упущенной выгоды);
- наличие причинной связи между противоправным деянием ответчика и наступившими последствиями.

Отсутствие доказательств хотя бы одного из указанных обстоятельств, влечет недоказанность всего сложного состава гражданско-правового института убытков и отказ в удовлетворении исковых требований, вследствие их необоснованности.

В соответствии с положениями абзаца один статьи 803 Гражданского кодекса Российской Федерации и пункта 1 статьи 6 Федерального закона от 30.06.2003 N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами главы 25 Гражданского кодекса Российской Федерации и Федерального закона от 30.06.2003 N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" (далее - Закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ).

В силу статьи 805 Гражданского кодекса Российской Федерации, если из договора транспортной экспедиции не следует, что экспедитор должен исполнить свои обязанности лично, экспедитор вправе привлечь к

исполнению своих обязанностей других лиц. Возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора.

Пунктом 8 "Обзора судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции", утвержденного Президиумом Верховного Суда Российской Федерации 20.12.2017, предусмотрено, что экспедитор несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на основании статьи 7 Закона о транспортной экспедиции, если он фактически осуществлял перевозку своими собственными транспортными средствами (фактический перевозчик), выписал свой транспортный документ или иным образом выразил намерение взять на себя ответственность перевозчика (договорный перевозчик).

Из части 1 статьи 7 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ следует, что экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачу груза получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, либо уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

По смыслу указанных норм экспедитор несет ответственность независимо от наличия или отсутствия его вины в нарушении обязательства по перевозке и единственным основанием освобождения его от ответственности за утрату груза является наличие препятствий вне разумного контроля экспедитора - обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, поскольку от него нельзя было разумно ожидать принятия этих препятствий в расчет

при заключении договора, а равно их предотвращения и преодоления последствий. При этом ссылки на наличие события недостаточно, сторона обязана доказать, что было невозможно разумно избежать или преодолеть его последствия.

Экспедитор, не исполнивший или ненадлежащим образом исполнивший обязательство, являясь субъектом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, несет гражданско-правовую ответственность независимо от наличия или отсутствия вины и может быть освобожден от нее лишь при наличии обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В силу положений статей 393, 401 ГК РФ, статьи 7 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ, вина экспедитора в случае нарушения обязательства презюмируется.

Как установлено судом и подтверждено материалами дела, утраченный и поврежденный груз перевозился на т/х «Нептун», погруженный на его палубу.

Из материалов дела следует, что по факту морского инцидента, связанного со смещением крупногабаритного тяжеловесного палубного груза (КТГ) и утраты трех КТГ, произошедшего 19.12.2017 в 01:20 в Японском море, в ходе перевозке на судне «Нептун» по маршруту Циндао (КНР) - Донгхе (Южная Корея) – Владивосток, Дальневосточным управлением государственного морского надзора, проведено расследование аварийного случая на море, по результатам которого составлено заключение, утвержденное начальником Дальневосточного управления государственного морского надзора от 26.03.2018 №И-20/17.

Согласно п.9.3 заключения ДВУ Госоморнадзора от 26.03.2018 №И-20/17, причинами аварийного случая явились:

- просчет грузоотправителя и фрахователя судна в способе размещения и крепления КТГ на крышках трюма в п.Циндао стивидорной компанией (Кодекс РКГ, глава I, ПП.1.5.1 И 1.5.2);

- внезапное возникновение в рейсе воздействия непреодолимой силы природы на судно (значительное смешанное волнение 2,5-3,5 м и шквалистый ветер до 18-20 м/с, порывами 27 м/с в левый борт);

- чрезмерная остойчивость судна, приведшая к стремительной бортовой качке и чрезмерным ускорениям и нагрузкам на детали крепежа крупно габаритных тяжеловесов (КТГ) на крышках №№6-7 грузовых трюмов;

- недостаточный контроль со стороны руководства состава т/х «Нептун» за производством погрузочных работ.

Согласно подпункту 6, 7, 11, 18 пункта 9.2 заключения, в результате расследования установлены следующие факты: согласно договору перевозки и надписей в коносаменте отправитель груза был согласен на перевозку КТГ на крышках трюма/верхней палубе. Расчет крепления крупногабаритного тяжеловесного груза в трюме и на крышках трюмов производился морским грузовым бюро КНР, однако ни расчет крепления КТГ, ни сертификаты на использованный крепежный материал администрации судна (капитану не были предъявлены. Сертификат о безопасной укладке и креплении КТГ и установленных ограничениях для суда по волнению 3% обеспеченности на переходе в Восточно-Китайском и Японском море капитану т/х «Нептун» не были выданы отправителем груза в нарушение РД 31.11.21.24-96 на перевозку КТГ. На люковые крышки в местах установки опор грузовых мест не укладывались прокладки из бруса 150*150 мм длиной 2,5 м, что снизило коэффициент трения груз/палуба до 0,1.

Таким образом, как следует из заключения ДВУ Госморнадзора, первопричиной полной утраты палубного груза явился просчет

грузоотправителя и фрахтователя судна в способе размещения и крепления КТГ на крышках тросов в п.Циндао.

Между тем, данное обстоятельство не может расцениваться судом как обстоятельство, освобождающее экспедитора от возложенной на него ответственности, поскольку являясь профессиональным экспедитором, ответчик не мог не предполагать, что при перевозке крупногабаритного груза (78000 кг), о чем истец известил экспедитора в заявке на организацию и выполнение перевозки грузов №1 от 16.10.2017 к договору транспортной экспедиции №ОМЕ-17/0525В, морским транспортом в качестве палубного груза, возможна его утрата при ненадлежащем креплении данного груза на палубе морского судна.

Следовательно, он должен был принять меры для обеспечения надлежащего контроля за креплением крупногабаритного груза на палубе судна.

Ответчик, принимая на себя обязательства по доставке товара морским транспортом и обеспечению сохранности груза, как экспедитор на основании абз. 1 статьи 803 ГК РФ, пункта 1 статьи 7 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ, несет ответственность перед истцом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза в виде возмещения убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства (статья 393 ГК РФ), что соотносится с позицией Верховного Суда РФ, изложенной в пункте 10 "Обзора судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции", утвержденного Президиумом ВС РФ от 20.12.2017.

Таким образом, суд считает обоснованным довод истца о неисполнении ответчиком принятых на себя обязательств по договору транспортной экспедиции №ОМЕ-17/0525В, что повлекло за собой утрату и повреждение груза, что соответственно нанесло ущерб истцу.

Ответчик в обоснование освобождения его от ответственности за утрату и повреждение спорного груза указал, что причиненный истцу ущерб имел место по вине третьих лиц, в частности по вине судовладельца судна, поскольку в заключении ДВУ Госморнадзор №И20/17 от 20.03.2018 причинами аварийного случая на море указаны, в том числе чрезмерная остойчивость судна, приведшая к стремительной бортовой качке и чрезмерным ускорениям и нагрузкам на детали крепежа крупногабаритных тяжеловесов на крышках №6, №7 грузовых трюмов, а также недостаточный контроль со стороны руководящего состава т/х «Нептун» за производством погрузочных работ в порту. Следовательно, по мнению ответчика, он не несет ответственность за утрату и повреждение груза истца, поскольку имели место обстоятельства, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Как следует из материалов дела, ввиду того, что по условиям договора транспортной экспедиции №ОМЕ-17/0525В, ответчику предоставлена право привлекать третьих лиц, заключать с ними договоры от своего имени в целях исполнения своих обязательств перед Клиентом действуя как Клиент, заключило с компанией «ФЕСКО Оушн Менеджмент Лимитед» договор перевозки от 01.01.2012 №FIT-A-11/130VF.

Компания «ФЕСКО Оушн Менеджмент Лимитед», выступая в качестве фрахтователя, на основании фиксчюр-нот от 25.10.2017, зафрахтовала у судовладельца компании «Анге Шиппинг Ко.ПТЕ.ЛТД» (Сингапур) судно Нептун, руководство которым при осуществления морской перевозки утраченного и поврежденного груза истца осуществлялось экипажем ООО «Судоходная компания «Гудзон».

Ответчик, ссылаясь на наличие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, указало на вину экипажа судна «Нептун», в частности, его руководящего состава в ненадлежащем контроле за креплением и размещением груза на палубе.

Данный довод судом отклоняется, поскольку как было ранее указано, статьей 805 ГК РФ предусмотрено, если из договора транспортной экспедиции не следует, что экспедитор должен исполнить свои обязанности лично, то экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц. Возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора.

Учитывая вышеизложенное, лицом, ответственным перед клиентом за перевозку и, соответственно, утрату груза, является экспедитор вне зависимости от того обстоятельства, что обязательство по выполнению определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, исполняется третьим лицом. Экспедитор несет ответственность как за свои действия, так и за действия привлеченных им лиц.

В рассматриваемом случае, ответчик, выступая в качестве экспедитора перед истцом в нарушение требований статьи 65 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, не представил суду доказательств наличия обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В материалах дела отсутствуют доказательства, свидетельствующие о том, что утрата и повреждение груза произошла не вследствие собственного действия ответчика или собственного бездействия, совершенных умышленно или по неосторожности.

При этом как следует из представленного в материалы дела акта о морском протесте капитана судна «Нептун», перед погрузкой груза на судно был утвержден грузовой план. В соответствии с грузовым планом тяжеловесное и крупногабаритное оборудование было погружено на крышки трюма. Погрузка на открытую палубу была выполнена в соответствии с п.15 оборотной стороны коносаменты и была подтверждена представителем отправителя груза. После погрузки груза стивидорами

порта Циндао, нанятыми фрахтователем, было выполнено крепление груза. Весь крепежный материал (стальной трос, талрепы, зажимы, скобы) был представлен фрахтователем. Правильность крепления была проверена сюрвейерами фрахтователя и грузоотправителя и была ими одобрена. Однако представить копию сертификата они отказались, мотивируя это тем, что груз перевозиться «на страх и риск отправителя».

Согласно протоколу опроса капитана судна, полученного Дальневосточным управлением государственного морского надзора в рамках расследования аварийного случая на море, капитан судна указал на то, что старший помощник капитана судна обращался с требованием предоставить сертификаты на крепежные материалы, расчет и схему крепления груза, однако к моменту окончания всех операций документов доставлено не было. Судно не подписывало даже акта о количестве затраченного крепежного материалы (вопрос 16).

Доказательств, опровергающих данные обстоятельства, изложенные в акте морского протеста, а также в протоколе опроса капитана судна, связанные с обеспечением руководства судна всей необходимой документацией на крепежный материал спорного груза, подтверждающих факт осуществления экспедитором всех действий, связанных с обеспечением сохранности груза, со стороны ответчика в материалы дела не представлено.

Оценив представленные сторонами доказательства в их совокупности и взаимосвязи по правилам статьи 71 АПК РФ, руководствуясь указанными выше нормами права, суд приходит к выводу, что поскольку груз принят ООО «ФИТ» к перевозке, однако часть груза не доставлено в пункт назначения, а часть груза в результате доставки получило повреждения, то в силу статьи 803 ГК РФ и статьи 6 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ, именно ООО «ФИТ» обязано возместить истцу убытки, причиненные утратой и повреждением груза.

Доводы ответчика о том, что заключение Дальневосточного управления государственного морского надзора №И-20/17 в результате расследования аварийного случая на море не может быть достоверным и относимым доказательством причин утраты спорного груза, поскольку им не определена вина и ответственность перевозчика, фрахтователя и иных лиц, его содержание и выводы указывают на наличие в нем существенных противоречий и недостатков, судом отклоняются в силу следующего.

Заключение № И-20/17 по расследованию аварийного случая на море от 26.03.2018 выполнено в полном соответствии с Положением о порядке расследования аварий или инцидентов на море, утвержденным приказом Министерства транспорта РФ от 8 октября 2013 г. № 308, а также с учетом требований и методики Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Резолюция MSC.255(84) Комитета по безопасности на море Международной морской организации). Выполнено специалистами Дальневосточного управления морского надзора, являющегося структурным подразделением Федеральной службы по надзору в сфере транспорта «Ространснадзор».

Указанная служба является единственным официальным государственным органом в Российской Федерации, которая в соответствии с нормами ряда международных конвенций, в частности, правилом 21 Приложения к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (далее - МК СОЛАС 74), наделено полномочиями проводить расследования любой аварии, произошедшей с любым из судов под флагом Российской Федерации, к которым применяются требования международных конвенций.

Специалисты Федеральной службы, проводящие расследования аварий имеют необходимые компетенции по перевозке грузов, обеспечении безопасности мореплавания и прошли специальную

подготовку по расследованию аварий с морскими судами в соответствии с национальными и международными требованиями.

Все специалисты Ространеннадзора являются государственными служащими и выполняют свою работу в рамках должностных обязанностей без привязки к оплате их работы любым иным заказчиком помимо работодателя.

По действующей в настоящее время процедуре расследования после утверждения Заключения руководителем регионального управления Заключение проверяется Центральным органом «Ространеннадзора» и в случае обнаружения несоответствий, либо неполноты расследования, либо несоответствие выводов обстоятельствам дела Заключение возвращается на доработку.

Указанное заключение выполнено в полном соответствии с процедурой (содержание, оформление, порядок составления и исследования) соответствует требованиям процессуального законодательства.

При этом, настаивая на недостоверности заключения Дальневосточного управления государственного морского надзора №И-20/17, ответчик не представил неоспоримых, опровергающих доказательств недопустимости принятия указанного заключения и содержащихся в нем выводов.

При этом, ходатайствуя о проведении судебной экспертизы, ООО «ФИТ» в качестве доказательства опровергающего выводы заключения Дальневосточного управления государственного морского надзора №И-20/17 представило в материалы дела сюрвейерский отчет №DНМ1711157QD с нотариальным переводом.

Частью 1 статьи 82 АПК РФ предусмотрено, что для разъяснения возникающих при рассмотрении дела вопросов, требующих специальных

знаний, арбитражный суд назначает экспертизу по ходатайству лица, участвующего в деле, или с согласия лиц, участвующих в деле.

Согласно разъяснениям, изложенным в пунктах 12, 13 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 04.04.2014 N 23 "О некоторых вопросах практики применения арбитражными судами законодательства об экспертизе" суд оценивает доказательства, в том числе заключение эксперта, исходя из требований частей 1 и 2 статьи 71 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации. В силу положений частей 4 и 5 названной статьи Кодекса заключение эксперта не имеет для суда заранее установленной силы и подлежит оценке наряду с другими доказательствами.

Согласно части 2 статьи 64 АПК РФ заключения экспертов относятся к доказательствам, на основании которых арбитражный суд устанавливает наличие или отсутствие обстоятельств, обосновывающих требования и возражения лиц, участвующих в деле, а также иные обстоятельства, имеющие значение для правильного рассмотрения дела.

По смыслу приведенных норм процессуального права вопрос о назначении экспертизы отнесен на усмотрение суда, разрешается в зависимости от необходимости разъяснения возникающих при рассмотрении дела вопросов, требующих специальных знаний, и является правом, а не обязанностью суда. При этом экспертное заключение оценивается арбитражным судом наряду с другими доказательствами, имеющимися в материалах дела, и не имеет заранее установленной силы.

В заявленном ходатайстве о назначении экспертизы ответчик представил список экспертных учреждений и кандидатур экспертов, просит поставить на разрешение эксперта следующие вопросы:

- каковы причинные факторы гибели и повреждения палубного груза, перевозившегося на т/х «Нептун» (размещение груза, крепление груза, погодные условия, иные обстоятельства?;

- Каков круг лиц, причастных к этому происшествию?

При этом, ходатайство содержит указание, что для проведения экспертизы необходимы дополнительные документы, которые у ООО «ФИТ», но в отношении которых им ранее заявлялось ходатайство об истребовании.

Однако как установлено судом, экспертной организацией ООО «ГЛОБУС – Транспортный и Страховой Консалтинг» дан ответ о возможности проведения экспертизы, представлены сведения о сроках, стоимости, кандидатуре эксперта и указан перечень документов из 51 пункта, необходимый для исследования, который не коррелируется с перечнем испрашиваемых ООО «ФИТ» документов.

При этом доказательств того, что документы, испрашиваемые экспертной организацией, находятся в распоряжении ООО «ФИТ» и будут представлены, в материалы дела не содержат.

В соответствии с частями 4, 5 статьи 71 АПК РФ каждое доказательство подлежит оценке арбитражным судом наряду с другими доказательствами. Никакие доказательства не имеют для арбитражного суда заранее установленной силы. Согласно части 3 статьи 86 АПК РФ заключение эксперта исследуется наряду с другими доказательствами по делу.

Исследовав в порядке статьи 71 АПК РФ, представленный сюрвейерский отчет №DHM1711157QD с нотариальным переводом, как документ, опровергающий заключения Дальневосточного управления государственного морского надзора №И-20/17, суд установил, что содержание, выводы, сведения данного документа относятся к событиям, произошедшими 20.11.2017, 24.11.2017, 25.11.2017, 28.11.2017 на т/х «Нептун», тогда в рассматриваемом случае затоплении груза произошло 19.12.2017. Описанные события и сделанные выводы сюрвейерского

отчета №ДНМ1711157QD полностью отличны от обстоятельств рассматриваемого дела.

В силу части 1 статьи 64, статей 71, 168 АПК РФ арбитражный суд устанавливает наличие или отсутствие обстоятельств, обосновывающих требования и возражения лиц, участвующих в деле, а также иные обстоятельства, имеющие значение для правильного рассмотрения дела, на основании представленных доказательств, при оценке которых он руководствуется правилами статей 67, 68 АПК РФ об относимости и допустимости доказательств.

В соответствии со статьей 67 АПК РФ арбитражный суд принимает только те доказательства, которые имеют отношение к рассматриваемому делу.

Арбитражный суд не принимает поступившие в суд документы, не имеющие отношения к установлению обстоятельств по рассматриваемому делу, и отказывает в приобщении их к материалам дела.

Таким образом, в силу принципа относимости доказательств, закрепленного в статье 67 АПК РФ, сюрвейерский отчет №ДНМ1711157QD с нотариальным переводом, а соответственно и довод ООО «ФИТ» со ссылкой на данный документ, судом не принимаются, как не обладающие признаками относимости к настоящему спору.

В отношении приведенного ответчиком контррасчета со ссылкой на п.3 ст.6, п.2 ст.7 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ, по которому предел ответственности экспедитора составляет 12 883 824 рубля, считает необходимым указать следующее.

В силу п. 3 ст. 6 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ, при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, и использовании при этом соответствующих экспедиторских документов предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей,

предусмотренных договором транспортной экспедиции, не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки, за исключением ответственности экспедитора, предусмотренной пунктом 2 статьи 9 настоящего Федерального закона.

Пунктом 2 статьи 7 Федерального закона "О транспортно-экспедиционной деятельности" при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, предусмотренная настоящей статьей, 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.

Для целей настоящего Федерального закона при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, под расчетной единицей понимается единица специального права заимствования, определенная Международным валютным фондом. Стоимость рубля в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и сделок. В соответствии со стоимостью рубля в единицах специального права заимствования перевод в рубли осуществляется на дату принятия судебного решения или на дату, установленную соглашением сторон.

В данном случае, применяя ограничения п.2 ст. 7 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ, ответчик в расчете ошибочно не учел, что нормой указанной статьи установлено «две расчетные единицы (СДР) за килограмм общего веса».

Кроме того, согласно пункту 4 статьи 6 Закона от 30.06.2003 №87-ФЗ правила ограничения ответственности, предусмотренные частью 2 статьи 7

названного закона, не применяются, если экспедитор не докажет, что утрата принятого для экспедитора груза возникла не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Как указано судом ранее, в материалах дела отсутствуют доказательства, свидетельствующие о том, что утрата груза произошла не вследствие собственного действия или бездействия ответчика, совершенных умышленно или по неосторожности, и судом обстоятельств, при которых может быть ограничена ответственность экспедитора, не установлено.

При таких обстоятельствах, исследовав и оценив все имеющиеся в материалы дела доказательства и пояснения сторон, лиц, участвующих в деле, в их совокупности и взаимной связи по правилам статьи 71 АПК РФ, а также учитывая положения положений статей 309, 310, 15 ГК РФ, суд приходит к выводу о наличии оснований для удовлетворения иска в полном объеме.

В соответствии со статьей 110 АПК РФ судебные расходы по оплате государственной пошлины относятся на ответчика.

Руководствуясь статьями 110, 167-170, 176 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, суд

р е ш и л:

Взыскать с общества с ограниченной ответственностью "ФЕСКО Интегрированный Транспорт" в пользу общества с ограниченной ответственностью "ДНС Лес" 34 293 543 рубля 48 копеек ущерба от утраты груза, 78 000 рублей убытков, причиненных повреждением рамы пресса, всего по иску: 34 371 543 рубля 48 копеек, а также 194 858 рублей госпошлины по иску.

Выдать исполнительный лист после вступления решения в законную силу.

Решение может быть обжаловано через Арбитражный суд Приморского края в течение месяца со дня его принятия в Пятый арбитражный апелляционный суд и в Арбитражный суд Дальневосточного округа в срок, не превышающий двух месяцев со дня вступления решения в законную силу, при условии, что оно было предметом рассмотрения апелляционной инстанции.

Судья

Чугаева И.С.

Электронная подпись действительна.
Данные ЭП: Удостоверяющий центр ФГБУ ИАЦ Судебного
департамента
Дата 14.03.2018 5:34:08
Кому выдана Чугаева Ирина Сергеевна