



## ВЫСШИЙ АРБИТРАЖНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

---

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации

№ 6386/11

Москва

18 октября 2011 г.

Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации  
в составе:

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

членов Президиума: Андреевой Т.К., Бациева В.В.,  
Витрянского В.В., Завьяловой Т.В., Иванниковой Н.П., Исайчева В.Н.,  
Козловой О.А., Маковской А.А., Нешатаевой Т.Н., Павловой Н.В.,  
Першутова А.Г., Сарбаша С.В., Слесарева В.Л., Юхнея М.Ф. –

рассмотрел заявление открытого акционерного общества  
“Океанрыбфлот” о пересмотре в порядке надзора решения Арбитражного  
суда Приморского края от 25.08.2010 по делу № А51-3799/2010 и  
постановления Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа  
от 18.03.2011 по тому же делу.

В заседании принял участие представитель открытого акционерного общества “Дальморгеология” (ответчика) – Вешнякова И.А.

Заслушав и обсудив доклад судьи Нешатаевой Т.Н. и объяснения представителя участвующего в деле лица, Президиум установил следующее.

Открытое акционерное общество “Океанрыбфлот” (далее – общество “Океанрыбфлот”) обратилось в Арбитражный суд Приморского края с иском к открытому акционерному обществу “Дальморгеология” (далее – общество “Дальморгеология”) о взыскании 859 461 рубля 89 копеек, которые включают в себя 597 300 рублей убытков, возникших в связи с утратой 11 946 килограммов (нетто) мороженых щупалец кальмара (далее – груз) при осуществлении перевозки по коносаменту от 04.03.2009 № 01 (далее – коносамент), 226 464 рублей 48 копеек убытков, складывающихся из суммы расходов общества “Океанрыбфлот” по спасанию груза с судна “Сунгач” (идентификационный номер 8326084; далее – судно) в связи с его посадкой на мель при осуществлении морской перевозки указанного груза, 35 697 рублей 41 копейки процентов, начисленных на спорные суммы убытков за период с 05.06.2009 по 01.03.2010 в соответствии со статьей 413 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ).

Решением Арбитражного суда Приморского края от 25.08.2010 в удовлетворении требования отказано.

Федеральный арбитражный суд Дальневосточного округа постановлением от 18.03.2011 решение суда первой инстанции оставил без изменения.

В заявлении, поданном в Высший Арбитражный Суд Российской Федерации, о пересмотре в порядке надзора названных судебных актов общество “Океанрыбфлот” просит их отменить, ссылаясь на неправильное применение судами норм внутреннего законодательства Российской

Федерации и международного права о перевозке грузов морским транспортом, и принять новый судебный акт.

Общество “Дальморгеология” в отзыве на заявление просит оставить в силе оспариваемые судебные акты как соответствующие действующему законодательству и сложившейся судебной практике.

Проверив обоснованность доводов, изложенных в заявлении, отзыве на него и выступлении присутствующего в заседании представителя участвующего в деле лица, Президиум считает, что обжалуемые судебные акты подлежат отмене, дело – направлению на новое рассмотрение по следующим основаниям.

Как установлено судами и подтверждается материалами дела, капитаном судна Макухой А.Я. был выдан коносамент с приложением судовой печати с указанием общества “Дальморгеология” в качестве судовладельца. Согласно данному документу на судно от общества “Океанрыбфлот” был принят для перевозки в его адрес из порта Петропавловск-Камчатский в порт Владивосток груз весом 25 410 килограммов (нетто).

В результате того, что 08.03.2009 судно село на мель в районе острова Парамушир вследствие несоблюдения норм безопасности мореплавания, часть груза – 11 946 килограммов (нетто) – была утрачена.

Решением Арбитражного суда Приморского края от 27.04.2009 по делу № А51-4375/2009 общество “Дальморгеология” привлечено к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 3 статьи 14.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, поскольку в нарушение требований Положения о лицензировании перевозок морским транспортом, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 13.08.2006 № 490 “О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте”, и норм КТМ РФ общество

“Дальморгеология” как судовладелец в лице капитана судна не приняло все зависящие от него меры по предотвращению причинения вреда судну, а также находящимся на нем людям и грузу.

В результате аварии судна обществу “Океанрыбфлот” был причинен ущерб в размере 859 461 рубля 89 копеек.

Отклоняя исковое требование, общество “Дальморгеология” сослалось на то, что оно не несет ответственности за причиненный ущерб, поскольку судно было передано компании “Radnor Shipping Co., LTD” (Кипр) (далее – компания) по договору стандартного бербоут-чартера Балтийского и международного морского совета (БИМКО) от 15.09.2008 на шесть месяцев с 01.10.2008.

В последующем компания заключила с обществом с ограниченной ответственностью “АлдэмИнвестГруп” (далее – общество “АлдэмИнвестГруп”) договор универсального тайм-чартера (боксовая форма 1974, кодовое название “Балтайм 1939”) от 07.02.2009 о передаче судна во временное владение и пользование обществу “АлдэмИнвестГруп” с 11-12.02.2009 на срок шесть месяцев плюс пять месяцев (по согласованию сторон).

Компания и общество “АлдэмИнвестГруп” в качестве третьих лиц к участию в деле не привлекались.

Суды при рассмотрении дела сочли недоказанным факт заключения обществом “Дальморгеология” договора морской перевозки с обществом “Океанрыбфлот”, в подтверждение которого последнему был выдан коносамент, и наличия у капитана судна Макухи А.Я. полномочий на заключение данного договора от имени общества “Дальморгеология”. Суды обосновали этот вывод тем, что на момент выдачи коносамента общество “Дальморгеология” не являлось владельцем судна в смысле статьи 8 КТМ РФ, поскольку судно было передано компании как фрахтователю по договору бербоут-чартера от 15.09.2008, и поэтому не могло являться перевозчиком по договору морской перевозки груза. В

материалы дела обществом “Дальморгеология” была предоставлена справка от 08.04.2010 № 26, согласно которой Макуха А.Я. в период с 01.01.2009 по 31.12.2009 не являлся его работником.

Однако совокупность доказательств, которые являются относимыми к рассматриваемому делу согласно статье 67 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, не позволяет сделать вывод о реальности сделки бербоут-чартера и ее способности создавать правовые последствия для третьих лиц (грузоотправителей) в условиях отсутствия доказательств извещения таких лиц о фактическом перевозчике груза.

В силу части 2 статьи 117 КТМ РФ наличие и содержание договора морской перевозки груза могут подтверждаться коносаментом, чартером и иными письменными доказательствами.

В соответствии с частью 1 статьи 142 КТМ РФ коносамент выдается перевозчиком. Коносамент, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика (часть 1 статьи 144 КТМ РФ).

В выданном обществу “Океанрыбфлот” коносаменте, подписанном Макухой А.Я., действовавшим в качестве капитана судна, на котором перевозился груз, указано в качестве перевозчика общество “Дальморгеология”.

Согласно статье 71 КТМ РФ капитан судна в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца.

Таким образом, никаких специальных полномочий капитану судна на заключение договора морской перевозки грузов не требовалось.

Исходя из статьи 182 Гражданского кодекса Российской Федерации полномочия лица (представителя) на совершение сделки от имени другого

лица (представляемого) могут основываться не только на доверенности, указании закона либо акте уполномоченного на то государственного органа или органа местного самоуправления, но и явствовать из обстановки, в которой действует представитель.

Как следует из материалов дела, при составлении коносамента капитан судна Макуха А.Я. заверил свою подпись находящейся в его распоряжении судовой печатью, свидетельствующей о том, что общество “Дальморгеология” является владельцем судна. Данное обстоятельство подтверждается выпиской из государственного судового реестра Российской Федерации от 12.03.2009 № 630, согласно которой судно принадлежит на праве собственности обществу “Дальморгеология” в отсутствие каких-либо зарегистрированных ограничений и обременений права собственности.

При выходе судна из порта 06.03.2009 для исполнения заключенного договора морской перевозки груза в администрацию морского порта Находка капитаном судна были поданы документы (судовая роль и заявление на право отхода судна), в которых в качестве судовладельца и оператора судна также было указано общество “Дальморгеология”.

Учитывая изложенное, у общества “Океанрыбфлот” при заключении договора перевозки грузов отсутствовала и не могла быть получена из общедоступных источников информация о передаче судна по договору бербоут-чартера иностранной компании с возложением на нее обязанности по возмещению ущерба, причиненного в результате ненадлежащего исполнения обязательств по коносаменту, выданному капитаном.

В этой ситуации возложение на общество “Океанрыбфлот” дополнительного бремени по обращению с аналогичным исковым требованием о возмещении убытков, причиненных утратой груза при осуществлении морской перевозки по коносаменту, к компании в иностранный суд по ее местонахождению, в отсутствие спора о факте причинения убытков обществу “Океанрыбфлот” в связи с утратой части

груза, не согласуется с принципом защиты добросовестных участников делового оборота.

При названных условиях оспариваемые судебные акты как нарушающие единообразие в толковании и применении арбитражными судами норм права в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 304 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации подлежат отмене.

Дело подлежит направлению на новое рассмотрение в суд первой инстанции с целью установления следующих обстоятельств: кто являлся субъектом (перевозчиком) по договору морской перевозки груза, заключенному обществом «Океанрыбфлот», были ли в действительности заключены договоры бербоут-чартера с компанией и универсального тайм-чартера с обществом «АлдэмИнвестГруп» либо эти договоры были представлены в материалы дела с целью создания видимости их наличия и для создания препятствий грузоотправителю (обществу «Океанрыбфлот») в судебной защите своих требований путем предъявления иска к обществу «Дальморгеология» («хамелеонские» сделки).

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:

решение Арбитражного суда Приморского края от 25.08.2010 по делу № А51-3799/2010 и постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 18.03.2011 по тому же делу отменить.

Дело направить на новое рассмотрение в Арбитражный суд Приморского края.

Председательствующий

А.А. Иванов