

ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Дело № 303-ЭС14-31

О П Р Е Д Е Л Е Н И Е

г. Москва

«9» октября 2014 г.

Резолютивная часть определения объявлена 02.10.2014.
Полный текст определения изготовлен 09.10.2014.

Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации в составе:

председательствующего
судей

Павловой Н.В.,
Козловой О.А., Попова В.В.

рассмотрела в открытом судебном заседании кассационную жалобу открытого акционерного общества «Дальневосточное морское пароходство» (далее – пароходство, заявитель) о пересмотре постановления Пятого арбитражного апелляционного суда от 19.12.2013 и постановления Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 15.04.2014 по делу № А51-1943/2011 Арбитражного суда Приморского края в части иска пароходства к закрытому акционерному обществу «Русская экспертная и морская сюрвейерская корпорация «РИМСКО» (далее – корпорация, ЗАО «РИМСКО») о взыскании 80 000 000 рублей вознаграждения за спасательную

операцию, проведенную в отношении судна (транспортного рефрижератора «Берег Надежды»).

К участию в деле в качестве третьих лиц, не заявляющих самостоятельных требований относительно предмета спора, на стороне ответчиков привлечены Федеральное государственное унитарное предприятие «Тихоокеанский научно-исследовательский рыбохозяйственный центр» (далее – предприятие), общество с ограниченной ответственностью «Транзит» (далее – ООО «Транзит»), Российская Федерация в лице Федерального агентства морского и речного транспорта (далее – Росморречфлот).

Заслушав доклад судьи Верховного Суда Российской Федерации Павловой Н.В., выслушав объяснения представителя пароходства Звездиной Е.С., поддержавшей доводы жалобы, возражения представителей корпорации Алиева Ф.З., Поповой Е.В., Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации, руководствуясь статьями 167, 176, 291.12 – 291.15 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации

установила:

Судами по настоящему делу установлено и усматривается из материалов дела, что 30.12.2010 в 15:45 МСК в Государственный морской спасательно-координационный центр (далее – ГМСКЦ) обратилось Федеральное агентство по рыболовству (далее – Росрыболовство) с просьбой организовать спасательную операцию в отношении трех рыбопромысловых судов, зажатых льдами в Сахалинском заливе. 30.12.2010 года в 19:20 МСК в Сахалинский залив направлены спасательные суда «Рубин» и «Ирбис». 31.12.2010 в Сахалинском заливе было выявлено наличие десяти судов рыбопромыслового флота. Росморречфлот телеграммой от 31.12.2010 в адрес Росрыболовства предложил принять меры по выводу судов из опасного района.

В течение 31.12.2010 из десяти обнаруженных судов семь самостоятельно вышли на чистую воду, три остались зажатými во льдах: научно-исследовательское судно «Профессор Кизеветтер» (далее – НИС «Профессор Кизеветтер»), плавбаза «Содружество» (далее – ПБ «Содружество») и транспортный рефрижератор «Берег Надежды» (далее – ТР «Берег Надежды»).

31.12.2010 в 04:50 МСК НИС «Профессор Кизиветтер» подал сигнал бедствия; в тот же день (05:05 МСК) сигнал подала ПБ «Содружество». Указанные сигналы приняты Сахалинским МСКЦ, дублированы в ГМСКЦ, Владивостокский МСПЦ. Также 31.12.2010 в 05:05 МСК в Сахалинский МСПЦ поступила аварийная за подписью внешнего управляющего открытого акционерного общества холдинговой компании «Дальморепродукт» Сукача А.В. с просьбой направления ледокола в район Сахалинского залива для оказания помощи по вызволению из ледяного плена судам ПБ «Содружество» и ТР «Берег Надежды» с указанием на гарантию оплаты.

30.12.2010 Росморречфлотом в адрес ФГУП «Росморпорт», пароходства, капитана морского порта Магадан направлена телеграмма № СГ-27/12909, в которой выражена просьба о срочном направлении ледокола «Магадан» в Сахалинский залив с вышеназванной целью.

Распоряжением Росморречфлота от 31.12.2010 № СУ-387р создан оперативный штаб Росморречфлота по организации операции в Сахалинском заливе по выводу судов из ледового плена. Росморречфлотом в адрес пароходства направлена телеграмма от 31.12.2010 № СГ-27/12910 о направлении ледоколов «Адмирал Макаров» или «Красин» в Сахалинский залив с целью проведения операции по выводу судов из ледового плена.

В последующем телеграммой от 05.01.2011 № СГ-24/4 предписано направить в Сахалинский залив ледокол «Красин».

05.01.2011 в 04:15 МСК ледокол «Адмирал Макаров» вывел «Мыс Елизаветы» в район разряженного льда и проследовал к группе судов «Содружество», «Берег Надежды» и «Профессор Кизеветтер».

05.01.2011 22:50 МСК ледокол «Красин» вышел из порта Де-Кастри и направился в Сахалинский залив.

07.01.2011 в 08:00 МСК ледокол «Адмирал Макаров» закончил проводку в район разреженных льдов НИС «Профессор Кизеветтер».

В 04:00 10.01.2011 ледокол «Красин» подошел к ледоколу «Адмирал Макаров» и рыбопромысловым судам и в 05:00 караван из двух ледоколов и ТР «Берег Надежды» начал движение на выход в зону разряженных льдов.

На основании анализа результатов ледовой разведки, проведенной вертолетом МИ-8 МЧС России, в 07:45 11.01.2011 ТР «Берег Надежды» оставлен в безопасном месте и ледоколы проследовали к ПБ «Содружество» для вывода ее из ледового плена.

12.01.2011 в 02:20 караван из ледоколов «Красин», «Адмирал Макаров», ПБ «Содружество» начал движение. В связи со сложными условиями буксировка сопровождалась разрывами буксирных линий, что приводило к задержкам.

16.01.2011 в 02:00 в связи с нехваткой топлива на ТР «Берег Надежды» ледоколы оставили ПБ «Содружество» и вернулись к ТР «Берег Надежды» для продолжения его вывода.

18.01.2011 ТР «Берег Надежды» подвели к ПБ «Содружество», была произведена бункеровка, после которой продолжен вывод ПБ «Содружество» в зону разреженных льдов.

В 12:10 19.01.2011 ледокол «Адмирал Макаров» совместно с ледоколом «Красин», в соответствии с принятым решением, приостановили работы с ПБ «Содружество» и начали переход к ТР «Берег Надежды» для дальнейшей работы по его выводу.

24.01.2011 в 06:45 МСК завершилась проводка ТР «Берег Надежды» в зону разряженных льдов. Ледокол «Адмирал Макаров» принял 800 тонн дизельного топлива от танкера «Виктория» и в 16:00 проследовал к ПБ «Содружество», ледокол «Красин», вернувшийся раньше в район

ПБ «Содружество», производил околку льда и готовился к буксировке плавбазы.

25.01.2011 в 15:00 ледокол «Адмирал Макаров» подошел к каравану (ледокол «Красин», ПБ «Содружество»), производил околку каравана и подготовку к проводке. С 26.01.2011 проводилась операция по выводу ПБ «Содружество» из ледового плена. В 16:50 МСК 30.01.2011 спасательная операция вступила в завершающую стадию, началось подписание документов ледокольной проводки. Ледокольная проводка была завершена в 04:00 МСК 31.01.2011.

По завершении операции капитану ТР «Берег Надежды» был представлен акт об окончании спасательной операции, в котором с разбивкой по ледоколам приведены расходы в отношении названного судна. От подписания акта капитан ТР «Берег Надежды» отказался, сделав в акте соответствующую отметку.

Пароходство, ссылаясь на то, что вывод судов ледоколами из ледового плена, в том числе ТР «Берег Надежды», являлся спасательной операцией, за осуществление которой согласно положениям Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ) полагается вознаграждение, обратилось в арбитражный суд с требованием о взыскании с корпорации 80 000 000 рублей вознаграждения за спасательную операцию, проведенную в отношении ТР «Берег Надежды».

Решением Арбитражного суда Приморского края от 10.04.2012 в удовлетворении исковых требований в оспариваемой части отказано.

Постановлением Пятого арбитражного апелляционного суда от 07.08.2012 решение суда первой инстанции в оспариваемой части оставлено без изменения.

Постановлением Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 29.11.2012 постановление суда апелляционной инстанции от 07.08.2012 в части отказа в удовлетворении исковых требований пароходства

к корпорации отменено, дело в отмененной части направлено на новое рассмотрение в Пятый арбитражный апелляционный суд.

Постановлением Пятого арбитражного апелляционного суда от 23.04.2013 решение суда первой инстанции от 10.04.2012 в части отказа в удовлетворении исковых требований пароходства к корпорации отменено; с корпорации в пользу пароходства взыскано 70 000 000 рублей вознаграждения за осуществление спасательной операции; в удовлетворении исковых требований о взыскании с корпорации вознаграждения за осуществление спасательной операции в размере 10 000 000 рублей отказано.

Постановлением Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 08.10.2013 постановление суда апелляционной инстанции от 23.04.2013 отменено; дело направлено на новое рассмотрение в Пятый арбитражный апелляционный суд.

Постановлением Пятого арбитражного апелляционного суда от 19.12.2013 решение суда первой инстанции от 10.04.2012 в части отказа в удовлетворении исковых требований пароходства к корпорации о взыскании 80 000 000 рублей вознаграждения за спасательную операцию оставлено без изменения.

Постановлением Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 15.04.2014 постановление суда апелляционной инстанции от 19.12.2013 оставлено без изменения.

Не согласившись с постановлением суда апелляционной инстанции от 19.12.2013 и постановлением суда кассационной инстанции от 15.04.2014 пароходство обратилось в Высший Арбитражный Суд Российской Федерации с заявлением о пересмотре названных судебных актов в порядке надзора.

Определением Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 26.05.2014 № 1506/2013 заявление пароходства о пересмотре в порядке надзора постановления суда апелляционной инстанции от 19.12.2013 и постановления суда кассационной инстанции от 15.04.2014 принято к производству.

Определением Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 16.06.2014 № 1506/2013 материалы дела № А51-1943/2011 истребованы из Арбитражного суда Приморского края.

Согласно части 4 статьи 2 Федерального закона от 28.06.2014 № 186-ФЗ «О внесении изменений в Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации» (далее – Закон № 186-ФЗ) заявления лиц, участвующих в деле, о пересмотре вступивших в законную силу судебных актов арбитражных судов в порядке надзора, которые поступили в Высший Арбитражный Суд Российской Федерации и в отношении которых на день вступления в силу названного Федерального закона не вынесено определение о передаче дела в Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации для пересмотра обжалуемого судебного акта в порядке надзора, после дня вступления в силу названного Федерального закона передаются в Судебную коллегия Верховного Суда Российской Федерации для рассмотрения в соответствии со статьей 273 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации по правилам, установленным статьями 291.1-291.15 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (в редакции названного закона).

В жалобе пароходство ссылается на то, что обжалуемые постановления судов апелляционной и кассационной инстанций от 19.12.2013 и 15.04.2014 соответственно приняты с существенными нарушениями норм материального права, а именно положений статей 8, 15, 198, 206, 211, 217, 342 КТМ РФ. Заявитель полагает, что при вынесении оспариваемых судебных актов были сделаны выводы, противоречащие упомянутым нормам КТМ РФ: судами неправильно применены нормы пункта 2 статьи 342 КТМ РФ, устанавливающей обязательство по уплате вознаграждения за спасение всеми заинтересованными в суде лицами применительно к фактическим обстоятельствам; судами неправильно квалифицирован договор фрахтования морского судна (аренды), полностью укомплектованного экипажем, в качестве бербоут-чартера в результате неприменения статей 198, 206 КТМ РФ

и неправильного применения статей 211, 217 КТМ РФ; судами неправильно применены статьи 8, 15 КТМ РФ при квалификации иностранного фрахтователя в качестве судовладельца судна под флагом Российской Федерации.

До рассмотрения дела по существу корпорацией заявлено ходатайство об оставлении кассационной жалобы без рассмотрения в связи с тем, что кассационная жалоба не отвечает требованиям пункта 5 статьи 291.3 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (далее – Кодекс), поскольку заявителем не приложены документы, подтверждающие уплату государственной пошлины, документы, подтверждающие полномочия лица, подписавшего жалобу, не приложены копии заверенных судебных актов. При этом представитель корпорации указывал, что для устранения недостатков кассационной жалобы у заявителя было достаточно времени (два месяца с момента вступления в силу новой редакции Кодекса).

Норма статьи 291.3 Кодекса введена Законом № 186-ФЗ, который в силу положений статьи 4 названного закона вступает в силу по истечении ста восьмидесяти дней после дня вступления в силу Закона Российской Федерации о поправке к Конституции Российской Федерации от 05.02.2014 № 2-ФКЗ «О Верховном Суде Российской Федерации и прокуратуре Российской Федерации» (то есть 06.08.2014).

В соответствии с пунктом 2 статьи 2 Закона № 186-ФЗ дела, которые рассматривались Высшим Арбитражным Судом Российской Федерации в соответствии с частью 2 статьи 34 Кодекса, но не были рассмотрены на день вступления в силу настоящего Федерального закона, передаются для рассмотрения в Верховный Суд Российской Федерации.

При этом согласно пункту 4 статьи 3 Кодекса судопроизводство в арбитражных судах осуществляется в соответствии с федеральными законами, действующими во время разрешения спора и рассмотрения дела (далее – рассмотрение дела), совершения отдельного процессуального действия или исполнения судебного акта.

Таким образом, нормы процессуального законодательства не имеют обратной силы, в связи с чем правила об уплате государственной пошлины, предусмотренные положениями статьи 291.3 Кодекса, вступившей в силу с 06.08.2014, не могут применяться к настоящей жалобе, которая подавалась 19.05.2014 в Высший Арбитражный Суд Российской Федерации в качестве заявления о пересмотре оспариваемых судебных актов в порядке надзора и была передана на рассмотрение Судебной коллегии Верховного Суда Российской Федерации на основании части 4 статьи 2 Закона № 186-ФЗ как поступившая в Высший Арбитражный Суд Российской Федерации, была принята им к рассмотрению, и в отношении которой на день вступления в силу Закона № 186-ФЗ не вынесено определение о передаче дела для пересмотра обжалуемого судебного акта в порядке надзора.

В связи с изложенным, судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации оставляет без удовлетворения ходатайство корпорации об оставлении кассационной жалобы без рассмотрения.

Основаниями для отмены или изменения судебных актов в порядке кассационного производства в Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации являются существенные нарушения норм материального права и (или) норм процессуального права, которые повлияли на исход дела и без устранения которых невозможны восстановление и защита нарушенных прав, свобод, законных интересов в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, а также защита охраняемых законом публичных интересов (часть 1 статьи 291.11 Кодекса).

Изучив материалы дела, обсудив доводы жалобы, заслушав объяснения заявителя и возражения корпорации, Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации пришла к следующим выводам.

Отказывая в удовлетворении иска (решение от 10.04.2012) суд первой инстанции, исходя из положений Федерального Закона Российской Федерации

от 21.12.1994 № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», пришел к выводу о том, что поскольку фактически расходы, понесенные истцом на осуществление ледовой проводки ТР «Берег Надежды», возникли в связи с ликвидацией последствий сложной ледовой обстановки, условия которой свидетельствуют о создании в спорный период в районе Сахалинского залива чрезвычайной ситуации федерального характера, то лицом, обязанным возместить истцу данные расходы, является не ответчик, как судовладелец ТР «Берег Надежды», а Российская Федерация в лице уполномоченных субъектов.

Руководствуясь нормами подпункта 1 пункта 2 статьи 337 КТМ РФ, дающего дефиницию спасательной операции, и пункта 2 статьи 342 КТМ РФ, устанавливающего правила выплаты вознаграждения за спасательную операцию, суд первой инстанции пришел к выводу о недоказанности паромством (истцом) факта того, что вывод из ледового плена ТР «Берег Надежды» носил характер спасательной операции, поскольку суду не были представлены доказательства, достаточно и достоверно подтверждающие обстоятельство наличия реальной опасности для находившихся в спорный период в Сахалинском заливе судов, имущества, лиц, находившихся на данных судах. При этом суд указал, что обстоятельство сложности имевшей место в спорный период в Сахалинском заливе ледовой обстановки само по себе не свидетельствует о наличии такой опасности для указанных судов, находившихся на данных судах людей, имущества.

Суд также указал, что истец не представил в материалы дела доказательства, подтверждающие то обстоятельство, что судно ответчика ТР «Берег Надежды» подавало сигнал бедствия при его нахождении в Сахалинском заливе в спорный период. Кроме того, суд заключил, что отсутствовало прямое волеизъявление ответчика, направленное на осуществление истцом спасания ТР «Берег Надежды», имущества, лиц, находившихся на данном судне. Как следствие, суд посчитал, что истец не доказал возникновение обязанности ответчика выплатить ему вознаграждение

и возместить расходы в спорной сумме по приведенным по настоящему делу основаниям в связи с проведенной спасательной операцией.

Кроме того, суд указал, что истец не представил в материалы дела доказательства, которые достаточно и достоверно подтверждали бы то обстоятельство, что данная спорная ледовая проводка имела в полном объеме полезный результат. Также истцом не был доказан размер предъявленного к взысканию с ответчиков вознаграждения за осуществление ледовой проводки и расходов, понесенных им в связи с осуществлением этой проводки, о чем свидетельствует также представленное в материалы дела составленное постоянно действующей при МОО «Дальневосточная ассоциация морских капитанов» экспертной группой специалистов по морским авариям, происшествиям, коммерческим спорам экспертное заключение от 10.11.2011, в соответствии с которым размер реальных убытков ответчика (корпорации), который он мог бы понести в случае, если ледоколы истца «Адмирал Макаров», «Красин» не осуществляли ледовую проводку судна «Берег Надежды», составили бы чуть более трех миллионов рублей.

Оставляя решение суда первой инстанции от 10.04.2012 без изменения постановлениями от 19.12.2013 и 15.04.2014 соответственно, суды апелляционной и кассационной инстанций выводы суда первой инстанции поддержали, указав при этом, что корпорация в момент спасательной операции являлась управляющим (менеджером) ТР «Берег Надежды» в силу возложенных на нее полномочий компанией «Клаудфри Шипменеджмент Лтд.» (Республика Кипр) по Стандартному соглашению Балтийского и международного морского комитета (БИМКО) об эксплуатационном управлении судами (Менеджменте) (Кодовое название «Шипмен») от 29.12.2009. Также суды сочли, что указанная компания владела судном на основании димайз-чартера, заключенного с корпорацией.

Суд апелляционной инстанции также пришел к выводу о том, что ни статьями 232, 237 КТМ РФ, ни условиями Шипмена не предусмотрено, что корпорация, как агент по договору от 29.12.2009, в силу только наличия у него

такого гражданско-правового статуса обязана нести ответственность перед третьими лицами, каковым в данном случае является пароходство. Апелляционный суд посчитал, что фактические обстоятельства свидетельствуют о том, что действия корпорации в момент спасательной операции обусловлены возложенными на нее, как на морского агента, действующего от имени судовладельца, обязанностями и полномочиями по условиям Шипмена, в том числе приложить все свои старания для обеспечения управления (менеджмента) от имени судовладельцев в соответствии с разумной практикой управления эксплуатацией судов. В связи с указанными обстоятельствами суд апелляционной инстанции пришел к окончательному выводу о том, что корпорация является ненадлежащим ответчиком по делу, поскольку не являлась в спорный период ни собственником ТР «Берег Надежды», ни его судовладельцем, что обуславливает отсутствие на ее стороне обязательств по оплате вознаграждения за проведенную спасательную операцию в отношении ТР «Берег Надежды».

Однако Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации полагает, что обжалуемые судебные акты вынесены с существенными нарушениями норм материального и процессуального права, которые повлияли на исход дела и без устранения которых невозможны восстановление и защита нарушенных прав, свобод, законных интересов заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, восстановление баланса прав сторон, а также защита охраняемых законом публичных интересов ввиду следующего.

Из материалов дела следует, что ТР «Берег Надежды» находился в спорный период в коммерческом рейсе (в целях перегрузки и транспортировки рыбопродукции) и оказался в зоне тяжелой ледовой обстановки в Сахалинском заливе. Публичные власти Российской Федерации признали данную зону в спорный период времени зоной с тяжелыми ледовыми условиями, вызванными экстремальной погодной обстановкой, в которой создаются угроза жизни лиц, в ней находящихся, имуществу, окружающей

среде. В связи с этим власти признали необходимым проведение спасательной операции.

В силу Международной конвенции о спасании 1989 года (заключена в Лондоне 28.04.1989; ратифицирована Российской Федерацией 25.05.1999 с оговоркой в соответствии с Федеральным законом от 17.12.1998 № 186-ФЗ; вступила в силу для России 25.05.2000; далее – Конвенция) спасательная операция означает любое действие или деятельность, предпринимаемые для оказания помощи судну или любому другому имуществу, находящимся в опасности в судоходных водах или в любых других водах (статья 1 Конвенции).

Аналогичные положения имплементированы в российское законодательство. Согласно подпункту 1 пункта 2 статьи 337 КТМ РФ спасательной операцией является любое действие или любая деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу, находящимся в опасности в судоходных водах или в любых других водах.

Отказывая в удовлетворении искового требования пароходства в части спасания ТР «Берег Надежды», суд первой инстанции посчитал, что вывод из ледового плена указанного судна в спорный период не носил характер спасательной операции в связи с недоказанностью наличия реальной опасности.

Однако из материалов дела следует, в судебных актах по делу установлено и не отрицается ответчиком, что судно «Берег Надежды» самостоятельно зону бедствия покинуть не смогло (в отличии от ряда иных судов), данное судно вышло из зоны бедствия, воспользовавшись услугами спасателей (истца), которые предпринимали специальные усилия, направленные на вывод данного конкретного судна из зоны бедствия.

От услуг спасателей судно не отказалось.

При таких обстоятельствах факт отсутствия подписания сторонами спора отдельного договора о спасательной операции сам по себе не исключает

наличия между истцом и ответчиком правовых отношений в связи с осуществлением спасания, на что верно указывал суд апелляционной инстанции в постановлении от 23.04.2013.

Согласно сложившемуся в международном торговом мореплавании подходу, закрепленному в праве Российской Федерации в норме статьи 349 КТМ РФ, не дают права на оплату в соответствии с нормами о вознаграждении за спасание только услуги, оказанные вопреки прямому и разумному запрещению владельца находящегося в опасности судна или его капитана, владельца имущества, находящегося в опасности. В данном случае наличие таких запретов не установлено, напротив, установлен факт потребления услуг спасателей судном (правило «согласия на услуги»). При этом заключение письменного договора о спасании не является в международном торговом мореплавании единственным основанием выплаты вознаграждения спасателю, что следует из нормы статьи 338 КТМ РФ. Отношения сторон могут быть выражены посредством конклюдентных действий. Однако право на вознаграждение и обязанность уплатить его зависят не от факта оказания услуг и согласия на них, а от достижения успеха.

В силу части 1 статьи 12 Конвенции спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на вознаграждение. Если не предусмотрено иное, никакая плата согласно настоящей Конвенции не полагается, если спасательные операции не имели полезного результата (часть 2 статьи 12 Конвенции).

В соответствии со статьей 341 КТМ РФ спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на вознаграждение.

Наличие полезного результата в виде вывода ТР «Берег Надежды» на чистую воду подтверждено материалами дела. ТР «Берег Надежды» покинул зону бедствия благодаря усилиям ледоколов истца. Следовательно, спасатель имеет право претендовать на получение вознаграждения за спасение указанного судна с ответственного за вознаграждение субъекта.

Требования к такому субъекту содержатся в нормах Конвенции и КТМ РФ.

В соответствии с пунктом 2 статьи 342 КТМ РФ, устанавливающей правила выплаты вознаграждения за спасательную операцию, вознаграждение, установленное в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, уплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и другом имуществе, пропорционально соответствующей спасенной стоимости судна и другого имущества.

Таким образом, согласно правилам выплаты вознаграждения за успешно проведенную спасательную операцию, определенными нормами КТМ РФ, лицо, обязанное уплатить искомое вознаграждение, определено шире, чем судовладелец в понимании статьи 8 КТМ РФ. Таковым обязанным лицом является всякое заинтересованное в судне и другом имуществе лицо, то есть лицо, имеющее фактический (экономический) и юридический интерес в спасенном имуществе и, соответственно, в успешном завершении спасательной операции.

Судами установлено и материалами дела подтверждается, что ряд совершенных корпорацией юридически значимых действий, позволяет определить ее как лицо, заинтересованное в спасенном имуществе. Собственник судна ТР «Берег Надежды» (зарегистрированное в Международном реестре коммерческих судов Белиза) – иностранное лицо VN Marine Company Ltd. («БН Марин Компании Лтд.»; Республика Кипр) – передало судно по акту приёма-передачи корпорации на основании договора фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартера) от 28.04.2009. В период осуществления спасательной операции Корпорация являлась фрахтователем судна по указанному договору бербоут-чартера. Соответствующая запись была внесена в публичный реестр Российской Федерации. Согласно выданной Федеральным государственным учреждением «Администрация морского порта Владивосток» выписке из бербоут-чартерного реестра морского порта Владивосток от 09.02.2011 (то есть после завершения спасательной операции),

корпорация продолжала являться судовладельцем судна «Берег Надежды», под которым согласно статье 8 КТМ РФ понимается лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или эксплуатирует его на ином законном основании.

Именно на основании заявления корпорации в ФГУ «Администрация морского порта Владивосток» судну ТР «Берег Надежды» было предоставлено временное право плавания под флагом Российской Федерации. Кроме того, корпорация получила позывной сигнал для данного судна, в рейс в период спасательной операции судно было отправлено корпорацией и судовой журнал в этот период велся на судне от ее имени. Наконец, судно использовалось корпорацией в целях извлечения прибыли, осуществления коммерческой, предпринимательской деятельности в период фрахтования, в том числе в декабре 2010 – январе 2011 г.г.

Выписка из бербоут-чартерного реестра в отношении судна «Берег Надежды» информацию о передаче указанного судна в димайз-чартер (как разновидность бербоут-чартера) компании «Клаудфри Шипменеджмент Лтд.» не содержала, до публичного сведения ЗАО «РИМСКО» такую информацию не доводило (изменения в публичный реестр не вносились), нарушив требования статьи 41 КТМ РФ, предусматривающей обязанность информировать об изменении сведений, вносимых в реестры судов.

Кроме того, судами установлено, что даты заключения договора бербоут-чартера между собственником судна и ЗАО «РИМСКО» и димайз-чартера между ЗАО «РИМСКО» и компанией «Клаудфри Шипменеджмент Лтд.» совпадают – 28.04.2009. Однако в последующий период ЗАО «РИМСКО» идентифицировало себя в качестве фрахтователя и судовладельца судна перед публичными властями Российской Федерации (регистрация в публичном реестре), эксплуатировало судно от своего имени в спорный период времени, взаимодействовало с публичными властями Российской Федерации по всем вопросам, включая отходы и приходы в морские порты, набор экипажа, заключение договоров страхования, ведение судового журнала с указанием

ЗАО «РИМСКО» в качестве судовладельца, осуществление претензионной переписки по урегулированию споров с истцом и т.д.). При этом судом апелляционной инстанции установлено и подтверждается материалами дела, что последние не содержат доказательств эксплуатации судна иным лицом.

Также судом апелляционной инстанции установлено и подтверждается материалами дела, что корпорация признавала судно своим в деловой переписке, в судебных процессах, ходатайствуя об отмене обеспечительных мер в отношении судна, указывала на совершение действий по привлечению своего страховщика для урегулирования сложившейся ситуации, высказывала просьбу о включении её судна ТР «Берег Надежды» в состав спасательной операции с возмещением всех понесенных судном расходов корпорации как судовладельцу со стороны государства.

В связи с изложенным, судом апелляционной инстанции (постановление от 23.04.2013) верно указано в силу невозможности по указанным выше основаниям признания правового действия димайз-чартера от 28.04.2009 на невозможность оценки договора тайм-чартера от 05.10.2010, заключенного компанией «Клаудфри Шипменеджмент Лтд.» с компанией «Ivash Ink» (Япония) в отношении судна, в качестве сделки, соответствующей требованиям действующего российского законодательства в сфере торгового мореплавания. При этом ответчиком не доказан реальный характер отношений по димайз-чартеру и тайм-чартеру (с помощью первичных документов, документов, свидетельствующих о передаче имущества, денежных средств, уплате налогов и т.д.).

Изложенные обстоятельства свидетельствуют о том, что корпорация осуществляла юридический и эффективный контроль над судном.

Кроме того, в целях оценки статуса корпорации и её поведения важно также учитывать, что довод об отсутствии статуса ответчика по настоящему требованию корпорация заявила только при новом рассмотрении дела, что свидетельствует о недобросовестном процессуальном поведении (статья 65 Кодекса) и может быть расценено, особенно в совокупности с

вышеизложенными обстоятельствами, подтверждающими юридический и фактический контроль ответчика над судном, как потеря права на возражение (принцип эстоппель).

Таким образом, именно корпорация посредством публичной легализации в правовой системе Российской Федерации (в государственном публичном реестре) идентифицировала себя как субъекта, эксплуатирующего судно в российской юрисдикции, перед публичной властью и всеми иными третьими лицами. Следовательно, публичные власти и иные лица обоснованно рассматривали ЗАО «РИМСКО» в качестве судовладельца судна.

При этом важно учитывать, что правовой статус фрахтователя по бербоут-чартеру в современном международном торговом мореплавании имеет характерную особенность, свидетельствующую о приравнивании статуса такого фрахтователя в ряде вопросов к статусу собственника судна (и отличающую, соответственно, его статус от статуса фрахтователя по договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру)). Такие особенности касаются, в частности, вопросов ареста судов, ответственности фрахтователя перед третьими лицами, убытков, причиненных спасанием, гибелью или повреждением судна.

К фрахтователю по бербоут-чартеру переходят владение судном и контроль над ним. Такой фрахтователь с точки зрения всех практических целей рассматривается как владелец судна в течение срока действия чартера. Фрахтователь несет все расходы по эксплуатации судна, а также риски, возникающие в связи с эксплуатацией судна.

Так, согласно статье 219 КТМ РФ фрахтователь по бербоут-чартеру несет ответственность перед третьими лицами по любым их требованиям, возникающим в связи с эксплуатацией судна, за исключением требований возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ.

В соответствии со статьей 220 КТМ РФ убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением судна, несет фрахтователь по бербоут-чартеру, если не докажет, что убытки причинены не по его вине.

При этом в отличии от фрахтователя судна по бербоут-чартеру фрахтователь по тайм-чартеру согласно статье 207 КТМ РФ не несет ответственности за убытки, причиненные спасанием судна, если не доказано, что убытки причинены по вине фрахтователя.

Таким образом, корпорация как субъект, владеющий судном на основании бербоут-чартера, идентифицировавший себя в таком статусе в публичном реестре в юрисдикции в Российской Федерации и посредством фактических действий, отвечает по любым требованиям, связанным с эксплуатацией судна, в том числе как заинтересованное лицо (ответчик) по иску спасателя пропорционально своему интересу в спасенном имуществе.

В связи с этим, квалификация судами корпорации как морского агента и неправильное применение положений статьи 342 КТМ РФ лишили истца права на получение вознаграждения, гарантированного ему законом в случае осуществления успешной спасательной операции.

Однако Судебная коллегия отмечает, что, исходя из принципа обеспечения баланса прав сторон и в целях поощрения спасательных операций, названное вознаграждение выплачивается с учетом определенных в законе критериев.

В силу названных положений КТМ РФ и Конвенции вознаграждение устанавливается с учетом таким критериев как: 1) спасенная стоимость судна и другого имущества; 2) мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде; 3) степень успеха, достигнутого спасателями; 4) характер и степень опасности; 5) мастерство и усилия спасателей в спасании судна, другого имущества и людей; 6) затраченное спасателями время и понесенные расходы и убытки; 7) риск ответственности и иные риски, которым подвергались спасатели или их оборудование; 8) быстрота оказания услуг; 9) наличие и использование судов или другого

предназначенного для спасательных операций оборудования; 10) состояние готовности оборудования спасателя, эффективность и стоимость такого оборудования (пункт 1 статьи 342 КТМ РФ).

При этом вознаграждение, установленное в соответствии с пунктом 1 статьи 342 КТМ РФ, уплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и другом имуществе, пропорционально соответствующей спасенной стоимости судна и другого имущества (пункт 2 статьи 342 КТМ РФ).

Кроме того, вознаграждение, за исключением любых процентов и возмещаемых судебных и арбитражных расходов, которые могут подлежать уплате в связи с вознаграждением, не должно превышать спасенную стоимость судна и другого имущества (часть 3 статьи 342 КТМ РФ).

В связи с вышеизложенным суду при определении размера вознаграждения следует учесть положения статьи 220 КТМ РФ, пункта 1 статьи 342 КТМ РФ (корреспондирующие нормам статьи 13 Конвенции), определяющие соответствующие критерии и, установив их наличие либо отсутствие, определить размер вознаграждения, соответствующий пропорционально спасенной стоимости судна и другого имущества, в котором заинтересован ответчик, а также иные лица (например, собственник груза). При этом в целях обеспечения баланса интересов сторон при определении размера вознаграждения суду следует оценить применительно к спорному случаю также критерии мастерства спасателя и затраченного им времени.

Принимая во внимание также, что статьей 312 КТМ РФ установлена обязанность всех заинтересованных лиц по уплате спорного вознаграждения, подлежит решению судом вопрос об иных заинтересованных в судне и спасенном имуществе лицах и, исходя из этого - вопрос о размере вознаграждения, которое подлежит уплате ответчиком.

Учитывая изложенное, вступившие в силу по настоящему делу судебные акты в оспариваемой части подлежат отмене, дело в этой части подлежит направлению на новое рассмотрение в суд первой инстанции для рассмотрения по существу.

Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации, руководствуясь статьями 167, 176, 291.11-291.15 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации,

определила:

Ходатайство закрытого акционерного общества «Русская экспертная и морская сюрвейерская корпорация «РИМСКО» об оставлении кассационной жалобы открытого акционерного общества «Дальневосточное морское пароходство» без рассмотрения оставить без удовлетворения.

Решение Арбитражного суда Приморского края 10.04.2012 по делу № А51-1943/2011 в части отказа в удовлетворении исковых требований открытого акционерного общества «Дальневосточное морское пароходство» к закрытому акционерному обществу «Русская экспертная и морская сюрвейерская корпорация «РИМСКО» о взыскании 80 000 000 рублей, постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 19.12.2013 и постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 15.04.2014 по делу № А51-1943/2011 Арбитражного суда Приморского края отменить.

Дело в этой части направить на новое рассмотрение в Арбитражный суд Приморского края.

Настоящее определение вступает в законную силу со дня его вынесения и может быть обжаловано в порядке надзора в Верховный Суд Российской Федерации в трехмесячный срок.

Председательствующий судья

Н.В. Павлова

Судья

О.А. Козлова

Судья

В.В. Попов