

ПЯТНАДЦАТЫЙ АРБИТРАЖНЫЙ АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 10 октября 2011 г. N 15АП-9916/2011

Дело N А53-8094/2011

Резолютивная часть постановления объявлена 04 октября 2011 года.
Полный текст постановления изготовлен 10 октября 2011 года.
Пятнадцатый арбитражный апелляционный суд в составе:
председательствующего судьи Барановой Ю.И.
судей Ванина В.В., Ереминой О.А.
при ведении протокола судебного заседания секретаре судебного заседания
Науменко Т.М.
при участии:
от истца: не явился, извещен
от ответчика: не явился, извещен
рассмотрев в открытом судебном заседании апелляционную жалобу
закрытого акционерного общества "Углегорск-Цемент"
на решение Арбитражного суда Ростовской области от 19.07.2011 по делу N А53-
8094/2011
по иску общества с ограниченной ответственностью "Инстар Лоджистикс"
к ответчику закрытому акционерному обществу "Углегорск-Цемент"
о взыскании задолженности
принятое в составе судьи Корецкого О.А.,

установил:

общество с ограниченной ответственностью "Инстар Лоджистик" (далее - ООО "Инстар Лоджистик") обратилось в Арбитражный суд Ростовской области с иском к закрытому акционерному обществу "Углегорск-Цемент" (далее - ЗАО "Углегорск-Цемент") о взыскании задолженности по договору транспортной экспедиции N 0101/РНД от 27.01.2010 в размере 851 7887 руб. 81 коп., а также расходов по уплате госпошлины в размере 20 035 руб. 76 коп.

Решением Арбитражного суда Ростовской области от 19.07.2011 с ответчика в пользу истца взыскана задолженность в размере 851 7887 руб. 81 коп., а также расходы по уплате госпошлины в размере 20 035 руб. 76 коп.

Судебный акт мотивирован тем, что истцом представлены доказательства понесенных истцом убытков, в связи с задержкой ответчиком под погрузкой судна (демередж).

Не согласившись с указанным судебным актом, ответчик обжаловал его в порядке главы 34 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

В апелляционной жалобе заявитель указал на незаконность решения, просил отменить решение суда первой инстанции полностью и принять по делу новый судебный акт.

В обоснование жалобы заявитель сослался на то, что истец в нарушение договорных обязательств не проинформировал ответчика о дате прибытия судна в порт отгрузки. Судом необоснованно отклонены доводы о неверном расчете стальной нормы времени. Судом нарушены требования п. 3 ст. 129 КТМ.

Представитель ответчика в судебное заседание апелляционной инстанции не явился, поддержал доводы, изложенные в жалобе.

Представитель истца в судебное заседание апелляционной инстанции не явился, направлено ходатайство о рассмотрении жалобы в отсутствие представителя и отзыв, просил решение суда оставить без изменения, а апелляционную жалобу без удовлетворения.

В отзыве указано, что согласно условиям договора, а именно п. 2.2.20, ответчик (Клиент) обязан не позднее 20 (двадцати) календарных дней до предполагаемой даты приема груза в месте приема груза от грузоотправителя в письменном виде или

посредством факсимильной связи сообщить Истцу (Экспедитору) о дате готовности груза к приемке от грузоотправителя на условиях FOB (Инкотермс 2000). Пунктом 2.2.3 Договора на Истца (Экспедитора) возложена обязанность не позднее 15 (пятнадцати) дней до прибытия судна в место приема груза сообщить Ответчику (Клиенту) об ожидаемой дате прибытия судна. В этом же пункте указано, что Истец (Экспедитор) принимает к перевозке груз в местах приема груза на условиях FOB (Инкотермс 2000) в даты, которые оформляются в Приложении N 2 к Договору. В связи с неисполнением Ответчиком обязанности уведомления Истца за 20 календарных дней о дате готовности груза к приемке от грузоотправителя на условиях FOB (Инкотермс 2000) (п. 2.2.20 Договора), Истец, как следствие нарушения обязательств Ответчиком п. 2.2.20 Договора, не имел реальной возможности исполнить обязанность, возложенную на него п. 2.2.3 Договора. При исполнении взятых на себя обязательств по заключенному Договору, и в нарушение его условий изложенных выше (п. п. 2.2.20, 2.2.3. Приложение N 2), между Истцом и Ответчиком сложилась практика согласования всех действий путем обмена электронными письмами, что не противоречит ст. 434 ГК РФ и условиям Договора, а именно главе 11 Договора, и подтверждается доказательствами, представленными в материалы дела. Согласно п. 1 ст. 450 ГК РФ, а также, главе 11 и п. 13.2 Договора транспортной экспедиции N 0101/РНД от 27 января 2010 г., заключенного между Истцом и Ответчиком, стороны изменили ранее согласованные условия Договора, а именно п. п. 2.2.3, 2.2.20 и Приложение N 2, и достигли соглашения по срокам готовности груза и фрагования судна путем обмена электронными сообщениями между представителями сторон. Последующая переписка сторон, приложенная в материалы дела, полностью подтверждает не готовность груза к отгрузке. В связи с чем, директор филиала г. Ростов-на-Дону ООО "Инстар Лоджистикс" Ипполитову Д.А. и Эдуард Бовтунов, Руководитель отдела комплектации и логистики, Структура управления проектом ЗАО "Углегорск-Цемент" были отправлены в командировку в Шанхай, Китай, для ускорения действий поставщика СМС, что так же подтверждается электронной перепиской сторон. В нарушение Приложения N 3 к Договору, Ответчик так же не обеспечил надлежащую готовность документов на груз, в частности, упаковочных листов, которые неоднократно менялись, что подтверждается перепиской сторон. Согласно судебной практике (решение МКАС при ТПП РФ от 20.04.2004 г. N 150/2003), вышеизложенная норма является императивной, ни технические перерывы в работе порта, ни ожидание погрузки в связи с очередностью не могут быть основанием для не включения соответствующих периодов в стальнойное время. Таким образом, расчет стальнойного времени, с учетом имеющихся в материалах дела документов сделан правильно. Ответчик не является ни отправителем, ни фрагтователем судна, согласно п. 4 и 5 ст. 115 КТМ. Таким образом, у перевозчика отсутствовало обязательство уведомить непосредственно Ответчика о готовности судна. Ответчик, в рамках заключенного Договора с Истцом, был уведомлен последним, на условиях, изложенных в п. 1 настоящей письменной позиции (электронным сообщением, согласно гл. 11 Договора). При этом, именно Истец является фрагтователем, согласно Фрагтового сертификата от 09.04.2010 г. Получение фрагтователем, а именно Истцом, нотиса о готовности судна последним не оспаривается, и не подлежит доказыванию по настоящему делу, т.к. между сторонами заключен Договор транспортной экспедиции, регулируемый ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" N 87-ФЗ, а не договор морской перевозки. Истец считает доказанным факт несения расходов по оплате демереджа.

Стороны, будучи надлежащим образом извещенными о времени и месте рассмотрения апелляционной жалобы, явку своих представителей в судебное заседание суда апелляционной инстанции не обеспечили, что в силу статьи 156 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации не препятствует рассмотрению жалобы по существу.

Изучив материалы дела, оценив доводы апелляционной жалобы, арбитражный суд апелляционной инстанции пришел к выводу о том, что апелляционная жалоба не подлежит удовлетворению по следующим основаниям.

Как следует из материалов дела, 27.01.2010 между сторонами заключен договор транспортной экспедиции N 0101/РНД, согласно которому экспедитор (истец) на основании утвержденной клиентом транспортно-технологической схемы за счет клиента и в его интересах оказать клиенту (ответчику) транспортно-экспедиционные услуги по

осуществлению погрузки, перевозки, таможенного оформления, доставки груза от мест приема груза до места назначения (п. 1.1).

Пунктом 2.2.3 договора предусмотрено, что экспедитор принимает к перевозке груз в местах приема груза на условиях FOB (Инкотермс 2000) в даты, которые оформляются в Приложении N 2 к договору при условии соблюдения этих дат поставщиком/грузоотправителем при погрузке груза на борт судна. Организация погрузки, крепление и размещение груза на судне в месте приема осуществляется силами клиента и за его счет в соответствии с письменными инструкциями экспедитора. Сталийное время на погрузку каждой партии груза составляет 48 часов в порту погрузки. Суббота, воскресенье и праздничные дни включены. Простои относятся за счет клиента. Не позднее 15 дней до прибытия судна в место приема груза экспедитор сообщает клиенту об ожидаемой дате прибытия судна, транспортном агенте в месте приема груза и другую информацию, необходимую для отгрузки.

Согласно п. 8.6.3 договора в случае нарушения нормативного времени погрузки (выгрузки) груза, повлекшее за собой демередж судна по вине клиента, клиент обязан возместить экспедитору все документально подтвержденные расходы, уплаченные им третьим лицам.

Истец согласно условиям договора обязался произвести доставку груза ответчика на условиях FOB - порт Шанхай (КНР) до места назначения по адресу Россия, Ростовская область, Тагинский район, п. Углегорский, ул. Гагарина, 8-А.

Однако, ответчик не обеспечил своевременную готовность груза и погрузку его на судно, в связи с чем, возник простой судна Skylge.

Судно Skylge было готово к погрузке в порту Шанхай 12.04.2010. Время, разрешенное на погрузку, составило 60 часов (выходные и праздники включены) согласно подписанному дополнению к фрахтовому сертификату (п. а ст. 22) (т. 1 л.д. 67).

В соответствии с линейным фрахтовым сертификатом и дополнению к фрахтовому сертификату отчет сталийного времени начался с 13:00 час. 12.04.2010.

Согласно отметке в отчете капитана судна Skylge в сталийном отчете, а также акту, подписанному между истцом и ответчиком, груз был готов 15.04.2010 в 20:00 час.

Таким образом, истец считает, что ответчик не смог осуществить погрузку на судно Skylge в течение свободного от дополнительной оплаты времени и с 01:00 час. 15.04.2010 до момента окончания грузовых операций (23:00 час. 18.04.2010) судно находилось на демередже - 3,95833 суток, согласно расчету сталийного времени.

Истец 06.05.2010 платежным поручением N 130 произвел оплату демереджа по счету N 2-07/10 от 22.04.2010 выставленному судовладельцем EPC-C S.r.l. в размере 28 697,92 долларов США (851 787 руб. 81 коп. согласно курсу ЦБ РФ на 06.05.2010) (т. 1 л.д. 104-108).

В адрес ответчика истцом направлена претензия (т. 1 л.д. 119), на которую последний не отреагировал. Поскольку задолженность ответчиком не оплачена, истец обратился в суд с настоящими исковыми требованиями.

Оценив представленные доказательства в порядке ст. 71 АПК РФ, суд первой инстанции пришел к обоснованному выводу об удовлетворении исковых требований по следующим обстоятельствам.

В соответствии со ст. 309 ГК РФ обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона, иных правовых актов, а при отсутствии таких условий и требований - в соответствии с обычаями делового оборота или иными обычно предъявляемыми требованиями. Согласно ст. 310 ГК РФ односторонний отказ от исполнения обязательства недопустим.

В соответствии со статьей 801 Гражданского кодекса Российской Федерации 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. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору транспортной экспедиции согласно положениям статьи 803 Гражданского кодекса Российской Федерации и пункту 1 статьи 6 Федерального закона от 30.06.2003 г. N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые

определяются в соответствии с главой 25 Гражданского кодекса Российской Федерации и Федеральным законом "О транспортно-экспедиционной деятельности".

Правовым основанием возмещения убытков является статья 15 Гражданского кодекса Российской Федерации. Согласно статьям 15 и 393 Гражданского кодекса Российской Федерации под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

Для взыскания понесенных убытков истец, в соответствии со статьей 65 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, должен представить доказательства, подтверждающие: а) нарушение ответчиком принятых по договору обязательств; б) причинную связь между понесенными убытками и неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств; в) размер убытков (реальных и упущенной выгоды), возникших у истца в связи с нарушением ответчиком своих обязательств. Доказыванию подлежит каждый элемент убытков.

Следовательно, при предъявлении требования о возмещении убытков, потерпевшее лицо должно доказать факт нарушения обязательств или то обстоятельство, что действия (бездействие) ответчика причинили истцу ущерб, размер расходов, которые оно понесло из-за неисполнения обязательств, а также причинную связь между нарушением (неисполнением) обязанности и убытками.

Как видно из материалов дела, между сторонами заключен договор транспортной экспедиции N 0101/РНД от 27.01.2010, в соответствии с которым истец обязался организовать транспортно-экспедиционное обслуживание грузов ответчика.

Согласно п. 2.2.20 договора, ответчик (Клиент) обязан не позднее 20 (двадцати) календарных дней до предполагаемой даты приема груза в месте приема груза от грузоотправителя в письменном виде или посредством факсимильной связи сообщить истцу (Экспедитору) о дате готовности груза к приемке от грузоотправителя на условиях FOB (Инкотермс 2000).

Пунктом 2.2.3 договора на истца (Экспедитора) возложена обязанность не позднее 15 (пятнадцати) дней до прибытия судна в место приема груза сообщить ответчику (Клиенту) об ожидаемой дате прибытия судна. В этом же пункте указано, что истец (Экспедитор) принимает к перевозке груз в местах приема груза на условиях FOB (Инкотермс 2000) в даты, которые оформляются в Приложении N 2 к договору.

Между тем, судом установлено, что ответчиком не исполнена обязанность по уведомлению истца за 20 календарных дней о дате готовности груза к приемке от грузоотправителя на условиях FOB (Инкотермс 2000) в связи с чем, истец, как следствие нарушения обязательств ответчиком п. 2.2.20 договора, не располагал возможностью исполнить обязанность, возложенную на него п. 2.2.3 договора.

Кроме того, в Приложении N 2 к договору стороны не согласовали даты приема груза экспедитора, несмотря на условия п. 2.2.3 договора.

Условиями договора (п. 2.2.20 и п. 11.10) сторонами достигнуто соглашение по срокам готовности груза и фрахтования судна путем обмена электронными сообщениями между представителями сторон.

В связи с чем, довод ответчика о нарушении истцом обязательств об информировании ответчика о дате прибытия судна в порт отгрузки и не уведомления последнего в письменной форме, судом отклонен.

Представленная в материалы дела электронная переписка свидетельствует о том, что ответчик подтвердил готовность груза к отгрузке в определенные даты и указал срок, в который судно должно быть зафрахтовано, а груз отправлен (т. 1 л.д. 119-122).

Судом установлено, что 09.04.2010 истцом направлено уведомление в адрес ответчика о том, что судно забронировано на 12-13 апреля 2010 года, с просьбой считать данное уведомление официальным. 12.04.2010 ответчик уведомлен о прибытии судна на рейд порта Шанхай 10.04.2010 и проинформирован об условиях фрахта, а именно о стальнойном времени. Этим же сообщением истец сообщил ответчику о полной неготовности груза к отгрузке. В связи с чем, директор филиала г. Ростов-на-Дону ООО "Инстар Лоджистикс" Ипполитов Д.А. и Эдуард Бовтунов, руководитель отдела комплектации и логистики, структура управления проектом ЗАО "Углегорск-Цемент"

отправлены в командировку в Шанхай, для ускорения действий поставщика СМС, что так же подтверждается электронной перепиской сторон (т. 1 л.д. 141-166).

Также ответчик в нарушение Приложения N 3 к договору не обеспечил надлежащую готовность документов на груз, в частности, упаковочных листов, которые неоднократно менялись, что подтверждается перепиской сторон (т. 1 л.д. 161).

Акт, фиксирующий доставку груза на терминал Люочжин 15.04.2010 в 20:00 часов по местному времени, и готовность к погрузке на борт судна Skylge, был подписан между представителями истца и ответчика только 15.04.2010. Данный факт подтверждается приложенными в материалы дела складскими документами: график загрузки судна от 15.04.2010, таблица учета количества продукции 78746 за N 0060912 от 15.04.2010, таблица учета количества продукции 78746 за N 0060915 от 15.04.2010, лист загрузки от 14.04.2010 и 15.04.2010 (т. 1 л.д. 85-117).

При таких обстоятельствах, суд пришел к выводу о том, что между сторонами, посредством электронной переписки, предусмотренной условиями договора, достигнуто согласование даты готовности груза к отгрузке и даты подачи судна в сроки, удовлетворяющие на тот момент требованиям ответчика.

В обоснование жалобы заявитель сослался на то, судом необоснованно отклонены доводы о неверном расчете сталийного времени.

Данный довод подлежит отклонению.

В силу статьи 130 Кодекса торгового мореплавания срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей (сталийное время), определяется соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения сроками, обычно принятыми в порту погрузки.

Сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах начиная со следующего дня после подачи уведомления о готовности судна к погрузке груза. В сталийное время не включается время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от перевозчика, либо вследствие непреодолимой силы или гидрометеорологических условий, создающих угрозу сохранности груза или препятствующих его безопасной погрузке. Время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от фрахтователя, включается в сталийное время. В случае, если погрузка груза началась до начала течения сталийного времени, фактически затраченное на погрузку груза время засчитывается в сталийное время.

Сталийное время было согласовано истцом с EPC-C S.r.l., являющимся судовладельцем судна Skylge путем подписания фрахтового сертификата от 09.04.2010, с дополнительными статьями к нему (т. 1 л.д. 57-74).

Ссылки ответчика на ст. 129 Кодекса торгового мореплавания, согласно которой перевозчик обязан в письменной форме уведомить фрахтователя или отправителя о готовности груза, и отсутствие такого уведомления судом обоснованно не приняты, поскольку ответчик не является ни отправителем, ни фрахтователем судна, в силу п. 4 и 5 ст. 115 Кодекса торгового мореплавания.

В связи с этим, у перевозчика отсутствовало обязательство уведомить непосредственно ответчика о готовности судна. Ответчик, в рамках заключенного договора с истцом, был уведомлен последним электронным сообщением. При этом, именно истец является фрахтователем, согласно фрахтового сертификата от 09.04.2010. Получение фрахтователем, а именно истцом, нотиса о готовности судна последним не оспаривается, и не подлежит доказыванию, поскольку между сторонами заключен не договор морской перевозки, а договор транспортной экспедиции, регулируемый ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" N 87-ФЗ.

Согласно пункту 2 статьи 130 Кодекса торгового мореплавания сталийное время начинается со следующего дня после подачи нотиса о готовности судна к погрузке груза. Таким образом, законодатель не связывает момент получения уведомления с моментом начала отсчета сталийного времени. Сталийное время исчисляется со следующего дня после подачи уведомления, а не с даты его получения.

Ответчик ссылается также на то, что уведомление подавалось, когда судно находилось на рейде (стоянке в акватории) и соответственно не могло принимать грузы, тем самым нарушено требование п. 3. ст. 129 Кодекса торгового мореплавания.

Между тем, согласно ст. 129 Кодекса торгового мореплавания при перевозке груза по чартеру перевозчик обязан в письменной форме уведомить фрахтователя или

отправителя о том, что судно готово или будет готово в определенное время к погрузке. Такое уведомление может быть подано только в случае, если судно находится в порту погрузки или в обычном для данного порта месте ожидания.

Уведомление (нотис о готовности) должно быть сделано перевозчиком в письменной форме (которая включает такие электронные средства передачи информации, как радио и телеинформацию). Не обязательно, чтобы к моменту подачи нотиса судно получило свободную практику, то есть, незавершение некоторых формальностей не должно служить препятствием для подачи нотиса. Однако, в том случае, если в результате неполучения свободной практики произойдет задержка в погрузке, время этой задержки не должно включаться в стальнойное время. Кроме того, если судно не готово к погрузке груза в указанное в уведомлении время, нотис считается неподанным и убытки, причиненные в связи с этим фрахтователю, подлежат возмещению перевозчиком.

Согласно п. 3 ст. 130 Кодекса торгового мореплавания в стальнойное время не включается время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от перевозчика, либо вследствие непреодолимой силы или гидрометеорологических условий, создающих угрозу сохранности груза или препятствующих его безопасной погрузке. Таким образом, ни технические перерывы в работе порта, ни ожидание выгрузки в связи с очередью не могут быть основанием для невключения соответствующих им периодов в стальнойное время. (Указанная позиция отражена в Решении МКАС при ТПП РФ от 20.04.2004 по делу N 150/2003)

Ответчиком не представлено доказательств, что место нахождения судна является не надлежащим и не представлены доказательства, которые могли бы в соответствии со ст. 130 Кодекса торгового мореплавания послужить основанием для отказа во взыскании размера демереджа, заявленного истцом.

Согласно отчету стального времени судно Skylge извещение о готовности груза доставлено 11.04.2010 в 00:00 часов.

Пунктом (а) статьи 22 дополнительной статьи к фрахтовому сертификату от 09.04.2010 предусмотрено, что погрузка производится в течение 60 последовательных погожих рабочих часов с учетом воскресных и праздничных дней. Пунктом (б) статьи 22 дополнительной статьи к фрахтовому сертификату предусмотрено, что стальнойное время для погрузки начинается в 13:00, если уведомление о готовности подается до 12:00 включительно, и в 06:00 следующего рабочего дня, если уведомление подается в рабочее время после 12:00.

Согласно расчету стального времени начала отсчета стального времени началось 12.04.2010 в 13:00 часов.

Истечение 60 последовательных погожих рабочих часов, согласно пункту (а) статьи 22 дополнительной статьи к фрахтовому сертификату, закончилось 15.04.2010 в 1:00, и общее количество свободных дней для погрузки составило - 2,5 дня.

Таким образом, расчет стального времени, с учетом имеющихся в материалах дела документов произведен верно.

Согласно отчету капитана о стальном времени о неготовности груза к погрузке, а также расчету стального времени, с 15.04.2010 с 1:00 часов началось исчисление времени простоя судна Skylge, которое составило 3, 95833 дней (с 15.04.2010 1:00 часов до 18.04.2010 24:00 часов). Груз был погружен 18.04.2010, что подтверждается Отчетом о стальном времени и линейным коносаментом БИМКО (л.д. 54).

Согласно п. 11 фрахтового сертификата тариф за простой судна (демередж) составляет 7 250 долларов США пропорционально в день. Таким образом, общая сумма демереджа составляет 28 697,89 долларов США (7 250 x 3, 95833 дней).

Ссылка ответчика на недействительность акта, фиксирующего дату готовности груза, судом не принимается.

Из приложенной к материалам дела переписки сторон усматривается, что именно руководитель ответчика, в своих электронных письмах от 13.04.2010, просил составить вышеуказанный акт. Данный акт подписан между сторонами и свидетельствует, что представители сторон зафиксировали, находясь на месте в командировке, Шанхай, Китай, фактическую готовность груза к погрузке, что соответствует отчету стального времени.

Ссылка ответчика на то, что он не имеет никакого отношения к срокам погрузки, поскольку погрузка велась на условиях FOB (Инкотермс 2000) несостоятельна.

Согласно Международным правилам толкования торговых терминов "Инкотермс 2000" термин FOB (свободно на борту) означает, что продавец выполняет поставку с момента перехода товара через борт судна в поименованном порту отгрузки. С этого момента покупатель несет все риски утраты или повреждения товара. Согласно термину FOB от продавца требуется выполнение таможенных формальностей, необходимых для вывоза. Данный термин может быть использован только при перевозке морским или внутренним водным транспортом. Продавец обязан погрузить товар на борт указанного покупателем судна в согласованную дату или в пределах оговоренного срока в названном порту отгрузки в соответствии с обычаями порта. Продавец обязан на свой риск и за свой счет получить импортную лицензию или иное официальное разрешение, а также выполнить, если потребуется, все таможенные формальности, необходимые для вывоза товара.

Таким образом, ответчик в порядке ст. 403 ГК РФ несет ответственность за действия своего поставщика СМС в полном объеме, с учетом базиса поставки FOB (Инкотермс 2000), согласованного в Контракте поставки, заключенного между ответчиком и Китайской Государственной компанией по импорту и экспорту машин N 09RU01GTB4EZCO016, а также условий, согласованных между ответчиком и истцом в договоре транспортной экспедиции N 0101/РНД от 27.01.2010.

Довод ответчика о непредставлении доказательств понесенных истцом убытков отклоняется, поскольку между истцом и судовладельцем заключен фрахтовой сертификат от 09.04.2010.

Судовладельцем ЕРС-С S.r.l. выставлен истцу инвойс 2-07/10 от 22.04.2010, в котором подробно сделан расчет за задержку под погрузкой (демередж), с указанием судна, рейса, с полным расчетом демереджа. Указанный счет был оплачен истцом платежным поручением N 130 от 06.05.2010 с указанием в назначении платежа инвойса 2-07/10 от 22.04.2010.

При таких обстоятельствах, суд первой инстанции пришел к обоснованному выводу об удовлетворении требований истца в полном объеме.

Доводы жалобы были предметом исследования суда первой инстанции и им дана надлежащая оценка.

В соответствии со ст. 71 АПК РФ арбитражный суд оценивает доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном, объективном и непосредственном исследовании имеющихся в деле доказательств.

Арбитражный суд оценивает относимость, допустимость, достоверность каждого доказательства в отдельности, а также достаточность и взаимную связь доказательств в их совокупности.

Каждое доказательство подлежит оценке арбитражным судом наряду с другими доказательствами.

Суд первой инстанции всесторонне, полно и объективно установил фактические обстоятельства, исследовал имеющиеся в деле доказательства. При принятии обжалуемого судебного акта судом первой инстанции не допущено нарушений норм материального и процессуального права. Оснований для изменения или отмены судебного акта, апелляционная инстанция не установила.

В соответствии со статьей 110 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации расходы по госпошлине по жалобе возлагаются на заявителя.

Руководствуясь статьями 258, 269 - 271 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Пятнадцатый арбитражный апелляционный суд

постановил:

решение Арбитражного суда Ростовской области от 19.07.2011 по делу N А53-8094/2011 оставить без изменения, а апелляционную жалобу без удовлетворения.

В соответствии с частью 5 статьи 271, частью 1 статьи 266 и частью 2 статьи 176 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации постановление арбитражного суда апелляционной инстанции вступает в законную силу со дня его принятия.

Постановление может быть обжаловано в порядке, определенном главой 35 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, в Федеральный арбитражный суд Северо-Кавказского округа.