

А.В.Супруненко
ООО «Юридическая фирма «Ремеди»
(г. Санкт-Петербург, Россия)

Третья Международная Ежегодная Конференция
«Практика морского бизнеса: делимся опытом»
Одесса 2007

Ключевые элементы в претензиях по грузу (Тезисы доклада)

1. Общая характеристика претензионного/досудебного порядка урегулирования споров, вытекающих из договора морской перевозки грузов.

Претензия – это обращенное к перевозчику письменное требование об уплате штрафа или о возмещении убытков в связи с ненадлежащим исполнением обязательства по перевозке.

Досудебный порядок может быть обязательным, предусмотренным законом и добровольным, согласованным сторонами при заключении договора и включенным в его текст (при этом следует учесть, что элемент обязательности появляется при условии заключения договора в пользу третьего лица, например, договор морской перевозки груза, когда право предъявить требования перевозчику получает получатель, держатель коносамента).

Арбитражный процессуальный кодекс РФ и Хозяйственный процессуальный кодекс Украины предусматривают досудебный порядок урегулирования споров.

Российская правовая доктрина наряду с претензионным порядком предусматривает иной досудебный порядок урегулирования спора, например:

- обязательное проведение переговоров;
- привлечение профессионального медиатора;
- привлечение независимого третьего лица (схоже с третейской оговоркой, хотя его решение не будет основанием для принудительного исполнения, как в случае с решением третейского суда);

Хозяйственный процессуальный кодекс Украины в ст.5 предписывает сторонам принимать меры досудебного урегулирования, т.е. дается общее понятие, которое в дальнейшем подразделяется на:

- предъявление претензий;
- досудебное урегулирование разногласий при заключении определенной категории хозяйственных договоров;
- досудебное урегулирование споров, возникающих в случае изменения и расторжения определенной категории хозяйственных договоров.

Оценивая правоотношения, возникающие в результате морских перевозок, следует отметить определенную динамику в позиции Украинского законодателя. Хозяйственный процессуальный кодекс Украины в редакции до 23.06.2005 г.

предусматривал возможность рассмотрения споров, вытекающих из договора перевозки, при условии соблюдения сторонами досудебного порядка. Соответственно Кодекс торгового мореплавания предусматривал обязательное предъявление перевозчику груза претензии до предъявления иска (ст.383 КТМ Украины). В настоящее время формулировка долженствования заменена возможностью предъявления претензии.

Кодекс торгового мореплавания РФ, принятый в 1999 году фактически продублировал положения КТМ СССР 1968 года, касающиеся досудебного порядка урегулирования споров, вытекающих из перевозки грузов. Претензионный порядок устанавливается различным для перевозок в каботаже и в заграничном сообщении, но если КТМ СССР различал сроки для предъявления исков, то КТМ РФ предусматривает обязательный претензионный порядок только для перевозок в каботаже.

Международное право, регулирующее морскую перевозку грузов (Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах) не знает института обязательного досудебного урегулирования споров.

2. Порядок предъявления претензий

Учитывая, что досудебный/претензионный порядок урегулирования споров существует как в силу прямого указания закона, так и в силу согласования сторонами в договоре, следует рассмотреть процедуру предъявления претензии.

Следует отметить, что по данному вопросу позиции законодательства обеих стран являются весьма схожими:

- претензии должны быть заявлены обязательно в письменном виде;
- к претензии должны быть приложены документы, подтверждающие право на ее предъявление;
- к претензии должны быть приложены документы, удостоверяющие стоимость и количество отправленного груза;
- перевозочные документы представляются в оригинале

3. Сроки для предъявления и рассмотрения претензий

КТМ Украина и РФ устанавливают различные сроки для предъявления претензий, если в России претензия к перевозчику, вытекающая из договора морской перевозки груза, может быть предъявлена в течение срока исковой давности, т.е. 1 года, то в Украине претензии могут быть предъявлены в течение первых шести месяцев срока исковой давности независимости от вида перевозки (каботаж или заграничное сообщение).

Российский законодатель установил более динамичный порядок рассмотрения претензии, перевозчик обязан рассмотреть ее в течение тридцати дней со дня получения, тогда как в Украине для аналогичных действий предоставлено три месяца.

Оба нормативных акта устанавливают, что течение срока исковой давности приостанавливается до получения ответа на претензию или истечения установленного для ответа срока

4. Включение положений об обязательном досудебном урегулировании в условия договора морской перевозки груза

Включение специальной статьи об обязательном досудебном урегулировании споров между грузовладельцем и перевозчиком представляется весьма и весьма проблематичным в силу унификации перевозочных документов. Для реализации данной задачи перевозчик должен разработать свою проформу коносамента с включением соответствующей статьи на его оборотную сторону.

Возможен также вариант включения ссылки на правила перевозки, разработанные судовладельцем, но в этом случае необходимо письменное подтверждение грузовладельца об ознакомлении с ними (в нынешних условиях работы флота задача почти невыполнимая).

Сопоставляя сложности включения вышеуказанных положений в условия договора и практическую ценность такого включения, следует сделать вывод о нецелесообразности этих действий, поскольку расчет на «забывчивость» грузовладельца является весьма слабой защитой.

Согласование же сложной процедуры досудебного урегулирования также ничего не дает, поскольку даже возврат претензии без рассмотрения в силу несоответствия ее формы (как это предусмотрено в п.2 ст.405 КТМ РФ) не предусматривает признания претензии незаявленной и не дает права суду оставить исковое заявление без рассмотрения.

5 Ключевые моменты претензий

- Доказательственная база – требования заявителя претензии должны быть должным образом обеспечены доказательствами, в свою очередь аргументация перевозчика также должна базироваться на грамотно собранных и преподнесенных фактах и документах;

- Социальный фактор – для успешного урегулирования требований, явившихся основанием для предъявленной претензии, в целях обеспечения вышеназванного аспекта необходимо, чтобы сотрудники обеих сторон, участвующих в претензионном разбирательстве были должным образом подготовлены:

Персонал грузовладельца должен представлять все особенности организации перевозочного процесса, иметь представление о документообороте судоходной компании, стивидоров, инструкциях, действующих на морском транспорте – объем собранной информации пропорционален степени доказательственной силы предъявленной претензии.

Персонал судовладельца должен помимо обладания перечисленной выше информацией представлять какие документы и кому он имеет право

предоставлять (очень важно, чтобы полная картина случившегося стала известна представителям (адвокатам, либо сюрвейерам) судовладельца, а не представителям оппонентов. Капитаны судов должны быть обеспечены инструкциями, содержащими основной перечень его действий в случае возникновения той или иной ситуации, которая может повлечь предъявление претензий.

- Коммерческий аспект – данный момент касается, прежде всего, судовладельца, поскольку желание сохранить клиента часто препятствует отклонению претензии, несмотря на абсолютную обоснованность такого отказа. В данном случае возникает конфликт со страховщиком ответственности перевозчика, который, обладая набором аргументов для отказа в претензии, естественно откажет в возмещении выплаченных по претензии средств.

- Взаимоотношения со страховщиками – правильный выбор страховой компании во многом определяет финансовую устойчивость компании, независимость в выборе методов реагирования на требования оппонентов, запас времени для принятия решений.

- Поиск и использование мельчайших деталей – в процессе оценки обстоятельств возникновения претензии важно тотально оценить ситуацию с точки зрения причин возникновения убытки (наличие скрытых дефектов, неправомерные/ошибочные действия представителей грузовладельца, метеорологическая обстановка в районе рейса и т.п.)

- Привлечение консультантов – сравнительно незначительное количество претензий, которые возникают у сторон в процессе морской перевозки груза делает экономически нецелесообразным содержание в штате большого претензионного подразделения, состоящего из опытных специалистов, поэтому целесообразно выстроить схему в которой бы участвовали сотрудники фирмы и компании, специализирующиеся на «лос превеншен менеджменте», поскольку в этих компаниях аккумулируется практика ведения различного рода претензий. Уровень взаимоотношений со страховщиками и степень известности на рынке значительно выше чем у среднего судовладельца.

6. Целесообразность претензионного разбирательства

Использование досудебного порядка урегулирования споров имеет следующие положительные моменты:

- возможность урегулировать спор в более короткие сроки;
- рассмотрение спора в претензионном порядке даже при отсутствии положительного результата содействует установлению истины и ускоряет разрешение спора юрисдикционным органом;
- снижение расходов на ведение дела, путем исключения судебных расходов (пошлины, оплата экспертов);
- сохранение нормальных коммерческих отношений между контрагентами