

Тема 10 (2 години)

Експедиторські доручення на правовий захист майнових інтересів клієнта:

- організація претензійної роботи;
- експедиторське доручення на оформлення претензій і позовів;
- відповідальність сторін за порушення умов перевезень вантажів

Организация претензионной работы в экспедиторском и агентском предприятии

Постановка договорно-правовой работы в экспедиторском и агентском предприятии, связанная с перевозками и транспортно-экспедиторским обслуживанием грузов, имеет важное значение для коммерческого благополучия и авторитета фирмы.

Законодательство предусматривает обязательный претензионный порядок урегулирования спора до обращения в судебные или арбитражные органы по требованиям, связанным с исполнением договора на перевозку груза, на агентское или на экспедиторское обслуживание. Соответственно в каждом Кодексе и Уставе, например, в ст. 135 ТУЖД, предусматривается обязательность предъявления к перевозчику претензии, возникшей в связи с осуществлением перевозки груза или грузобагажа. Непредъявление претензии (claim complaint) одной стороной к другой или предъявление ее с нарушением требований законодательства лишает получателя или отправителя груза возможности реализовать свое право на иск, т.е. права официального обращения в суд, арбитраж или третейский суд (например, в Морскую Арбитражную Комиссию) о защите своего нарушенного или оспариваемого права, охраняемого законом интереса.

Претензия, в применении к транспорту — это требование получателя, отправителя груза или экспедитора — к перевозчику об уплате денежных сумм за невыполнение своих обязательств по перевозке, если только перевозчик уже в момент начала перевозки не освободил себя от какой-либо ответственности за ее качественное осуществление, внеся в транспортный документ ту или иную оговорку, например, по отношению к массе и состоянию груза: «качество и количество неизвестны» («quality and quantity unknown»). (Кстати, применение подобных оговорок при приеме грузов на железнодорожном и воздушном транспорте не допускается).

Транспортные кодексы и уставы содержат детально разработанные положения о порядке и сроках предъявления (loading a claim), рассмотрения и удовлетворения (settlement a claim) претензий грузоотправителей, грузополучателей и перевозчиков по разного вида требованиям, связанных с утратой груза и с коммерческим браком в действиях сторон — участников договора перевозки.

В любом транспортном предприятии не только договорно-правовая служба в целом, но и претензионная работа в качестве составной части коммерческой деятельности должна быть четко организована.

Для этого необходимо, чтобы на соответствующем предприятии был издан на этот счет специальный документ (Приказ или Инструкция о порядке организации претензионной работы), в котором должен быть строго регламентирован порядок регистрации и проработки претензионных писем, сроки ответа на них, назначено лицо из состава руководства предприятия, ответственное за претензионную работу. Непосредственную же ответственность за состояние претензионной работы представляется целесообразным возлагать на руководителей коммерческих подразделений предприятия, поскольку практическими исполнителями работы по урегулированию претензий являются сотрудники, выполняющие оперативную работу, представляющие

себе все обстоятельства случая, выходящие на прямой контакт с грузоотправителями, грузополучателями и перевозчиками, а не юристы, как это иногда имеет место.

Юридическая служба должна заниматься методическим руководством исполняемой претензионной деятельностью, оказывать всемерную правовую помощь коммерческому составу и руководству предприятия. Юридическая служба должна располагать необходимым основополагающим и справочным материалом по законодательству и правовому регулированию (например, постановлениями Надзорной коллегии и Президиума Высшего Арбитражного суда РФ и т.д.), постоянно следить за публикуемыми нововведениями в этой области и обновлять свои досье.

Иск к перевозчику или к экспедитору-оператору перевозки может быть предъявлен только в случае, когда в результате расследования заявленной претензии перевозчик полностью или частично отказался удовлетворить требование заявителя (грузоотправителя, получателя).

Договоры экспедиторского предприятия с клиентами (грузоотправителями и грузополучателями) должны содержать ясные и четкие формулировки статей и параграфов, касающихся порядка предъявления и рассмотрения претензий. То же самое относится к положениям договоров, посвященным порядку передачи споров и разногласий, не урегулированных в претензионном порядке, в коммерческий суд или в арбитраж.

Необходимо исходить из того, что право на обращение с претензией и иском к перевозчику законодательство (кодекс, уставы отраслей транспорта) связывает с наличием определенных доказательств. Направление претензий без требуемых документов, в том числе в виде отметок на транспортных документах, является нарушением претензионного порядка.

Согласно ст. 405 КТМ РФ претензия предъявляется в письменной форме, а перевозчик имеет право в двухнедельный срок после получения претензии возратить ее без рассмотрения, если к претензии не приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза.

Обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчиков, отправителей, получателей и пассажиров, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы (в портах России и Украины — также генеральными актами, актами извещениями).

В иностранных портах указанные обстоятельства удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту, (out-turn report, certificate shortage, cargo boat note и др.).

Экспедиторское поручение на оформление претензий и исков по договорам перевозки

Большое значение в претензионной работе имеет организация экспертизы. Экспертиза проводится по инициативе как грузополучателя, так и перевозчика или страховщика (и опять-таки страховщика перевозчика и страховщика грузовладельца). Часто проводится совместное обследование груза (joint cargo survey) — осмотр поврежденного груза сюрвейерами (surveyors), назначенными перевозчиком и грузоотправителем. Следует отметить, что, как правило, в конце экспертизы разные эксперты выносят общее или единое мнение в виде акта или сертификата освидетельствования груза (сертификата повреждения груза — certificate of damage, certificate of survey).

При расхождении во мнениях экспертов дело решается в суде, который может назначить своего сюрвейера, выступающего уже в качестве арбитра. Очень часто эксперты высказывают предложения по мирному урегулированию претензии, вносят предложения

по устранению ущерба или альтернативному использованию поврежденного товара и т.д., которые рассматриваются сторонами конфликта.

Законом (уставами) точно определен круг лиц, имеющих право на предъявление претензий, а затем исков к перевозчику. Так, например, Устав железнодорожного транспорта определяет, что претензию и иск к железной дороге по поводу перевозки может предъявить как грузоотправитель, так и грузополучатель. По правилам СМГС, при утрате груза это право могут осуществлять и получатель и отправитель, а при недостатке, порче или повреждении груза, а также при просрочке в доставке и задержке выдачи — только получатель.

В настоящее время Кодексами и Уставами устанавливаются одинаковые сроки претензионных сроков и сроков исковой давности. Требуется вместе с тем следить за выполнением требований по составу прилагаемых к претензиям и искам документов (оригиналов, копий и т.д.), а также по адресатам приема претензий (грузовая служба дороги, финансовая служба и т.д.). Для правильного решения вопроса рекомендуется обращаться к публикуемым «Комментариям» к Кодексам и Устам.

Передача права на предъявление претензий и исков грузоотправителем получателю, грузополучателем отправителю, или вышестоящей организации, или экспедитору оформляется посредством надлежащего оформления договора поручения или выдачей надлежаще оформленной доверенности (как правило, переуступочной подписью на грузовой квитанции, накладной следующего содержания: «Право на предъявление претензии и иска передано: наименование юридического или физического лица»), подтвержденной двумя подписями и печатью.

Может иметь место выдача свидетельства о переуступке права требования (a certificate of subrogation), например, от страхователя к страховщику (суброгация).

Претензии «Экспедитора» к инопфирмам, предприятиям и организациям РФ и стран СНГ, с которыми заключены агентские и другие соглашения, могут основываться на условиях заключенных «Экспедитором» соглашений и договоров и нормах национального российского законодательства, подлежащих к применению в соответствии с положениями международных конвенций и международным частным правом.

«Экспедитор» может предъявить претензии и требования по уплате штрафов, за несвоевременное представление документов, при неполноценности представленных документов, в случае просрочек в оплате счетов, ненадлежащем выполнении контрагентом по сделке или соглашению своих обязанностей.

Претензии и иски в этом случае могут быть заявлены в течение 3 лет (ст. 196 ГК) со дня, когда стало известно или должно быть известно о нарушении прав «Экспедитора» (ст. 200 ГК).

В претензионной работе находит свое применение залоговое право на груз или транспортное средство (lien). Такое право представляется для покрытия убытков, расходов и т.п. и предусматривается в договорах перевозки.

Так, например, залоговое право предусмотрено в договорах спасания для покрытия расходов по спасанию судна путем его ареста или продажи (maritime lien). Может применяться право задержания (possessory lien), когда кредитор имеет право задержать имущество должника (например, груз) до уплаты долга, однако не имеет права продавать его (груз) до покрытия долга. Наибольшее распространение имеет генеральное залоговое право (general lien), по которому перевозчик имеет право приостановить выгрузку груза до уплаты фрахта и других платежей.

При тайм-чартере по договору такое право может предоставляться как судовладельцу в части груза, так и фрахтователю в части судна.

Ответственность сторон и санкции за нарушения сторонами условий перевозок грузов

Экспедитору и транспортному агенту в повседневной работе по организации перевозок, ее исполнении приходится учитывать как факты ответственности сторон — участниц перевозки, так и анализировать правомерность применения и размер санкций за всякого рода «нарушения».

Поясним проблему на примере железнодорожного транспорта.

Прежде всего следует исходить из того, что «предъявителем претензии», в основном, является грузополучатель. Это связано с тем, что согласно базисным условиям поставки СРТ риск за товар переходит от продавца к покупателю в момент погрузки груза в транспортное средство.

Статья 109 ТУЖД содержит большой перечень обстоятельств, при которых бремя доказательства вины железной дороги за несохранность груза лежит на грузополучателе. Это прибытие груза в исправном вагоне, контейнере с исправленными запорно-пломбировочными устройствами (ЗПУ), в исправном подвижном составе без перегрузки в пути следования; в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя и др. Потеря или ущерб грузу могут объясняться естественными причинами, связанными с перевозкой груза в открытом подвижном составе; естественной убылью и погрешностями измерения массы нетто. Особое внимание обращается на последствия, вызванные недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными в накладной.

С другой стороны, арбитражная практика свидетельствует о том, что даже при наличии приведенных обстоятельств виновником несохранности груза признавалась железная дорога за гибель груза от ударов вагонов при сортировке на горках, хищений грузов, перевозимых с проводником, по причине отсутствия охраны на станционных путях и т.д.

Утратой груза считается факт признания железной дорогой невозможности выдать груз грузополучателю по истечении определенного срока после сдачи его грузоотправителем к перевозке.

Частичной утратой или недостачей называется количественное уменьшение груза: его массы, меры, числа мест, составлявшее одну отправку согласно накладной.

Повреждение (порча) груза выражается ущербом в виде снижения стоимости груза в результате изменения его качества в худшую сторону (груз поломан, разбит, загрязнен, подмочен и т.п.). Груз считается поврежденным (непригодным, годным в меньшей степени, чем при сдаче его к перевозке) также в тех случаях, когда он станет пригодным только после с/х переработки (очистки, просушки и т.п.).

Принцип определения стоимости груза соответствует Гражданскому законодательству.

Величина ущерба может быть установлена: экспертизой; стоимостью ремонта и устранения дефектов; остаточной стоимостью за минусом выручки от сдачи груза в утиль и т.п.

При поставке на базисном условии СРТ («перевозка оплачена до...») провозная плата входит в цену товара и отдельно железной дорогой не возмещается. Взысканная плата за перевозку возмещается грузополучателю при поставке товара продавцом на условии «франко-вагон», «франко-железнодорожная станция отправления».

Железная дорога в любом случае ее ответственности не должна возмещать убытки в большей сумме, чем при полной \ фате груза. Если в силу предписаний СМГС железная дорога должна возместить отправителю или получателю груза ущерб за полную или частичную его утрату, то размер такого возмещения исчисляется по цене, указанной в счете иностранного поставщика или в выписке из этого счета, заверенной в порядке, установленном в стране предъявления претензии. Подлежат возврату провозные платежи, таможенные сборы и другие расходы по перевозке утраченного груза или утраченной его части, если они не включены в его цену. Расходы и убытки

отправителей или получателей, не вытекающие из договора перевозки, не подлежат возмещению железной дорогой (ст. 25 СМГС).

Имущественная ответственность железной дороги за несохранность груза после принятия его для перевозки и до выдачи его грузополучателю, предусмотренная ст. 108, Устава соответствует норме Гражданского Кодекса РФ (ст. 796).

Железная дорога несет бремя доказательств своей невиновности в несохранности груза. Грузоотправитель и грузополучатель не обязаны доказывать виновность железной дороги в нанесении ущерба грузу.

Ссылка на обстоятельства случайного происшествия, на явление стихийного характера требуют осторожной оценки: железнодорожный транспорт — самый надежный вид транспорта, технические средства железных дорог совершенны, и поэтому, большой снегопад, обильные дожди и др. вряд ли могут рассматриваться как стихийные бедствия.

К причинам несохранности груза, зависящих от грузоотправителя, можно отнести убытки, возникшие в результате неправильной погрузки и размещения груза в вагоне, контейнере; отсутствие специальной предупредительной маркировки, факты использования нестандартной тары и упаковки, погрузки груза в непригодные в коммерческом отношении вагоны и контейнеры.

Несохранность груза по вине грузополучателя может возникнуть в связи с несвоевременным получением груза от станции, невыдачи грузовому складу инструкции по хранению, неосторожном обращении с грузом при выгрузке своими средствами.

Железная дорога обязана проверить наружное состояние тары или упаковки. Только скрытые недостатки тары или упаковки, несоответствие ее установленным стандартам или свойствам груза при отсутствии следов повреждения тары и упаковки могут учитываться в качестве оправдывающего обстоятельства при рассмотрении вины железной дороги за повреждения грузов.

Грузоотправитель обязан отгружать грузы с влажностью, уровень которой не превышает максимума, установленного Правилами.

Железная дорога несет ответственность за просрочку в доставке груза, за ущерб, возникший вследствие полной или частичной его утраты, недостачи массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам за время с момента принятия его к перевозке до выдачи на станции назначения или до момента оформления перевозки груза по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении. Железная дорога несет ответственность за последствия утраты по ее вине сопроводительных документов, приложенных отправителем или таможенным учреждением к накладной, а также за последствия невыполнения по ее вине заявлений об изменении договора перевозки (ст. 23 СМГС).

Железная дорога освобождается от ответственности за полную или частичную утрату груза, уменьшение массы, повреждение, порчу или снижение по другим причинам качества груза, принятого к перевозке, если перечисленные изменения груза произошли вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело, или вследствие ненадлежащего качества груза при его приеме к перевозке на станции отправления, а также в других обстоятельствах, указанных в СМГС (параграф 3, ст. 23 СМГС).

Грузоотправитель может быть освобожден от уплаты штрафа при наличии обстоятельств местного стихийного характера, которые вызвали перерыв движения на железнодорожном подъездном пути, или при которых действующими положениями было запрещено местными административными и судебными органами проводить погрузочно-разгрузочные работы, а также при аварии у грузоотправителя, в результате которой было прекращено осуществление его основной производственной деятельности. Во избежание споров такие обстоятельства должны оформляться двусторонним актом

за подписью начальника станции и грузоотправителя с представлением справки о случившемся факте.

Грузоотправитель освобождается от уплаты штрафов за невыполнение принятой железной дорогой заявки на перевозку грузов, если авария у грузоотправителя вызвала прекращение основной производственной деятельности грузоотправителя, независимо от срока прекращения. Такое освобождение действует со дня прекращения основной производственной деятельности до ее возобновления. Если авария у грузоотправителя не привела к прекращению главной производственной деятельности предприятия, оснований к освобождению грузоотправителя от уплаты штрафа не имеется.

Клиентуре рекомендуется поручать экспедиторским предприятиям операции слежения за подачей и уборкой вагонов, и также контроль за использованием специализированного подвижного состава, осуществление диспетчеризации и транспортной логистики, ведение хронометража обработки каждого вагона с учетом того, что задержка подачи или уборки вагона свыше 15 минут принимается за один час.

Штрафные санкции дополняются требованием компенсации железной дорогой клиентуре утраченных и поврежденных вагонов, контейнеров в виде передачи ей во временное бесплатное пользование соответствующих вагонов и контейнеров МПС с последующей передачей их клиентуре в собственность по истечении трех месяцев эксплуатации.

При редактировании транспортных условий контракта купли-продажи на базисных условиях поставки СРТ («перевозка оплачена до...») в обязанности покупателя, связанные с доставкой товара, следует предусматривать имущественную ответственность покупателя перед перевозчиком — железной дорогой после прибытия товара на станцию назначения и получения покупателем уведомления станции о прибытии груза в его адрес.

С учетом того, что стороной договора перевозки является грузоотправитель, то в случае отсутствия «третьего лица», в адрес которого следует груз, а также, если отсутствует возможность уведомления получателя о прибытии груза, то имущественную ответственность перед железной дорогой за окончательные расчеты несет грузоотправитель.