

Циркуляр No.: 2-17-22-08

Претензии по недостатке/перегрузке в Турции

После ряда обращений Страхователей по возникающим вопросам в отношении недостачи груза/перегрузки в Турции, СПАО “Ингосстрах” хочет обобщить текущую ситуацию и обратить внимание Судовладельцев на ряд практических рекомендаций, которые позволят Судовладельцам минимизировать убытки, которые могут возникнуть в результате таких инцидентов.

Этот Циркуляр подготовлен при содействии P&I Корреспондента Ингосстраха в Турции - юридической компании GUR Law Firm.

Ввиду свойств сыпучих грузов не всегда возможно определить его точное количество, поскольку различные методы измерения, использующие разные параметры при расчетах, а иногда и простая ошибка в расчете могут привести к нежелательным результатам.

Предвидение рисков, проявление осмотрительности и принятие предупредительных мер являются ключевыми факторами при защите интересов судна с целью предотвращения возможных последствий.

В турецкой юрисдикции могут возникнуть трудности с двух углов рассмотрения грузовых претензий: со стороны лиц, заинтересованных в грузе (Грузополучателей) и со стороны таможенных органов.

- **Трудности, которые могут возникнуть со стороны Грузополучателей**

При рассмотрении претензий, связанных с недостачей груза, которые могут быть предъявлены Грузополучателями; поскольку стоимость груза обычно рассчитывается по его количеству, указанного в коносаменте, Покупатели/Получатели ожидают на своих складах увидеть точное количество груза, которое они оплатили. По этой причине, когда возникает вопрос в отношении разницы показателей веса выгруженного груза, рассчитанного по береговым весам, даже иногда имея данные веса груза, рассчитанное по осадке судна (драфт сюрвей) – Получатели, как правило, возлагают на судно ответственность за недостачу груза и требуют компенсацию от Судовладельцев.

В качестве меры предосторожности, чтобы свести к минимуму “виртуальные потери”, которые могут возникнуть из-за методов измерения (расчет по береговым весам в сравнении с расчетом по осадке судна) и измеряемых величин (различия в калибровке береговой шкалы), рекомендуется добавлять такие пункты, как "определение количества груза по осадке судна" или аналогичные пункты в Чартеры. Следует также отметить, что метод драфт сюрвейей всегда является лучшим вариантом, поскольку он показывает более достоверный результат по сравнению с данными, получаемыми по береговым весам, и его следует рассматривать в качестве предупредительной меры для избегания “виртуальных потерь”.

Важно отметить, что в ситуациях, когда Получатели не являются Фрахтователями, будет более эффективным включить условия Чартера в коносамент, указав ссылку на Чартер с целью, чтобы не допустить возможности для Получателей, которые потенциально могут предъявить претензию, утверждать, что они не связаны оговоркой “об определении веса по осадке судна”.

Таким образом, в соответствии со статьей 1237 Коммерческого кодекса Турции (“ТКК”), инкорпорированные условия Чартера могут быть применены к держателю коносамента при условии, что копия Чартера также предоставляется держателю во время передачи коносамента. Соответственно, для того чтобы оговорки полностью функционировали в коносаменте, рекомендуется к коносаментам прикладывать и Чартеры.

Независимо от условий Чартера, в случаях обращений Грузополучателей в суд по претензиям о недостатке груза, результаты драфт сюрвейей рассматриваются турецкими судами в качестве веских доказательств. Еще одной превентивной мерой, которую можно использовать во избежание получения необоснованных претензий о недостатке груза, является опечатывание трюмов после погрузки.

Сертификаты опломбирования трюмов, выданные сюрвейерскими компаниями, успешно используются в судах в качестве доказательств, что Судовладельцы не ответственны за предполагаемые ущербы.

Даже несмотря на то, что подход турецких судов может различаться, существуют прецеденты, когда суды отклоняли требования о недостатке груза, указывая, что Грузополучатели должны доказать Судовладельцам наличие небрежности с их стороны в отношении недостачи, учитывая, что трюма были опломбированы во время рейса. Несмотря на то, что процедура опломбирования трюмов может показаться лишней тратой времени и нести дополнительные расходы для Судовладельцев, она, безусловно, принесет ощутимую пользу в спорных ситуациях, и поэтому настоятельно рекомендуем рассматривать опломбирование трюмов предупредительной мерой при осуществлении торговли с незнакомыми или сомнительными сторонами.

Норма естественной убыли также является еще одним фактором, который необходимо учитывать при рассмотрении претензий о недостатке груза. Убыль рассматривается как “ потеря, вызванная свойствами груза” согласно статье 1182 “ТКК” и согласно которой Перевозчик/Судовладелец освобождается от ответственности за естественную убыль груза в пределах определенных лимитов. В то же время, границы естественных потерь не определены в турецком законодательстве. Поэтому, в спорах, где речь идет об естественной убыли, как показывают прецеденты Апелляционного суда, судьи обращаются к различным торговым палатам, чтобы получить информацию о норме естественной убыли для каждого рассматриваемого груза. К сожалению, невозможно утверждать, что существует единое мнение по нормам естественной убыли даже по одному и тому же грузу, и на практике суды могут выносить разные решения. Существуют прецеденты, когда один суд признавал 3% в качестве нормы естественной убыли, в то время как как другой суд принимал 0,3% в качестве нормы естественной убыли при перевозке угля.

На этом этапе необходимо подчеркнуть, что “ ТКК” был составлен в соответствии с Международной конвенцией об аресте судов, принятой в Женеве в 1999 году. Учитывая этот факт, недостача груза может быть рассмотрена как “ убыток или повреждение, вызванное эксплуатацией судна” согласно статье 1352 “ТКК” и, поэтому, претензии по недостатке груза представляют собой морские претензии, которые могут повлечь арест судов. Таким образом, последствия недостачи груза не ограничиваются только требованиями о компенсации, но также несут риск ареста судов.

Конечно, всегда следует помнить, что у каждого Грузополучателя имеется свой индивидуальный подход, и правильно выбранный курс действия является ключевым фактором для разрешения ситуации. Некоторые Грузополучатели могут не обратить внимания на расхождение до 5%, в то время как другие могут угрожать арестом судна даже и при расхождении в 0,5% между данными, указанными в коносаменте и результатами драфт сюрвейей. Учитывая серьезные риски, которые могут исходить от претензий Грузополучателей, в ситуациях, где существует потенциальная угроза получения претензии по недостатке груза, наиболее разумным способом справиться с ситуацией будет назначение местного корреспондента, включая, но не ограничиваясь назначением сюрвейера и ведением переговоров с Грузополучателями.

- **Трудности, которые могут возникнуть при взаимодействии с таможенными органами**

При работе с таможенными органами Агенты играют ключевую роль, поскольку они официально подают декларацию/заявление, которое называется “Краткое заявление”, информирующее таможенные органы о типе и количестве груза, которое подлежит выгрузке.

После завершения выгрузки представители власти сравнивают заявленное количество груза с данными береговых весов для того, чтобы выяснить, имеется ли недостача груза или перегруз. Даже несмотря на то, что на практике этот метод является единственным официальным и признанным со стороны властей, во время подачи заявления для выполнения необходимых формальностей Агент может запросить определить количество выгруженного груза согласно данным драфт сюрвейя. Важно отметить, что для исчисляемого количества груза судно должно выгрузить определенное количество единиц груза, указанное в заявлении и общее количество, указанное в грузовых документах.

Статья 237/4 Таможенного кодекса предусматривает, что “Расхождения в количестве груза, указанного в Кратком заявлении и фактически выгруженным до 3% в навалочных грузах, не подлежат расследованию”. Имеется в виду, что если количество выгруженного груза начинается от 3% больше или меньше заявленного количества, таможенные власти инициируют расследование на несоответствие.

Некоторые виды груза, такие как производные сырой нефти (например “Парафин”, “Толуол”, “Бензол”, Лигроин”, “Сольвент”, “Соляр:” 0,5%, “Мазут”: 0,4%, “Сырая нефть, полученная из нефтепродуктов и битуминозных пород: 1%) имеют специальные ограничения, определенные в соответствии с присвоенными им кодами внутри “Гармонизированной системы описания и кодирования товаров”, разработанной Всемирной таможенной организацией.

На практике, когда возникает вопрос и расхождение более чем на 3% (обращаем внимание, что таможенные органы обычно учитывают показатели береговых весов для определения количества выгруженного груза), власти выдают Уведомление, в котором информируют, что началось расследование о расхождении в показателях. В первую очередь уведомление передается стороне, которая предоставила Краткое заявление в таможенные органы, и, как правило, такой стороной является Агент судна.

Со дня вручения уведомления власти предоставляют 3-месячный срок для получения объяснений от Судовладельцев/их агентов для выяснения причин недостачи груза/перегрузки. Если необходимо продлить 3х месячный период, то таможня может предоставить дополнительные 3 месяца. До истечения второго трехмесячного срока может быть запрошен дополнительный один месяц. Однако, предоставление продления сроков находится на усмотрении Таможенных органов, и власти могут запросить удовлетворительное объяснение и подтверждающие документы для обоснования причины продления.

Статья 237/7 Таможенного закона гласит, что штраф налагается на лицо, которое подавало “Краткое заявление”, кем и является местный агент судна. Однако, обращаем внимание, что это не означает, что Судовладельцы/Перевозчики не несут ответственности за штрафы, и причина такой практики заключается в том, чтобы обеспечить государству оплату штрафа. Конечно, после оплаты штрафа агентами следуют обращения по его взысканию с Судовладельцев/Перевозчиков. На практике, агенты требуют гарантийные письма для того, чтобы обезопасить свои позиции.

Для отмены наложенного штрафа необходимо предоставить письмо из порта погрузки, в котором излагаются и обосновываются соответствующие причины недостачи/ перегруза. Письмо должно подтверждать исправленные данные в соответствии с данными, полученными в порту выгрузки и должно быть заверено Торговой палатой или, в случае ее отсутствия, Капитаном порта. Турецкое консульство или посольство

должно легализовать письмо. Непредоставление письма или отказ от получения повлечет штраф в отношении недостачи или перевеса допустимого значения выгруженного груза.

Также может быть получено официальное письмо от портовых властей в случае, если в порту выгрузки обнаружилась недостача, в то время как в следующем порту обнаружился перевес того же груза, для предъявления этого письма в тот порт, где обнаружилась недостача для того, чтобы обосновать разницу.

При расчете суммы штрафа;

- В случае превышения, принимается во внимание только то количество, которое превышает установленный законом лимит
- В случае недостачи; таможенный налог + НДС + специальный налог на потребление, которые в целом равны налогам на импорт

Если налог будет оплачен в течение 30 дней с даты уведомления без возражений, то будет применена скидка в размере 25% за быструю оплату. Сторона, на которую наложен штраф, имеет право обратиться в Таможенную согласительную комиссию в течение 15 дней с даты уведомления о штрафе с просьбой о мировом урегулировании. Комиссия должна принять свое решение в течение 30 дней с даты подачи заявки и пригласить заявителя на встречу для урегулирования дела, где они, как правило, могут сделать скидку более 25%. Однако, оштрафованная сторона имеет право подать официальное возражение в “Управление таможенной торговли” в течение 15 дней с даты уведомления. Если возражение отклонено, то оштрафованная сторона имеет право обратиться в Административный суд в течение 60 дней с даты отклонения.

В свете вышесказанного и принимая во внимание насколько тяжело, а иногда и невозможно решить проблемы, которые могут возникнуть из-за неверной документации в порту выгрузки, действовать осмотрительно и перепроверять, чтобы в коносаменте было указано правильное количество груза- сможет защитить интересы судна от серьезных последствий. В качестве меры предосторожности перед подписанием документации в порту погрузки, следует тщательно проверить количество груза. На практике, даже несмотря на то, что результаты сюрвейя, бывает, не признаются таможенными властями, с целью двойного контроля количественных показателей и для возможных будущих переговоров с Грузополучателями, в порту выгрузки следует провести совместный первоначальный и окончательный драфт сюрвей и талли сюрвей совместно с мониторингом показателей береговых весов. Что касается жидких грузов, все измерения во время погрузки/выгрузки должны тщательно контролироваться/проводиться на судах и в береговых резервуарах (если это возможно) доверенным сюрвейером от имени Судовладельцев для обеспечения внесения правильных измерений.

Также очень важно, чтобы капитаны судов следили за процессом образования отпарного газа и поддерживали его потребление судном в пределах 6% от общей цифры, указанной в коносаменте, когда перевозимый СПГ предназначен для выгрузки в портах Турции, чтобы избегать чрезмерных штрафов и недостачи.

Принимая во внимание серьезные последствия получения претензий по недостатке груза, даже в сомнительных ситуациях немедленное обращение в “Ингосстрах” для привлечения к делу местных R&I Корреспондентов будет иметь важное значение для ведения дела в наиболее профессиональной и эффективной форме.