

Господарське право, господарський процес

УДК 346

Гужвій Наталія Миколаївна

студентка

Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Гужвий Наталия Николаевна

студентка

Киевского национального университета имени Тараса Шевченко

Huzhvi Nataliia

Student of the

Taras Shevchenko National University of Kyiv

**ОСОБЛИВОСТІ ПРЕТЕНЗІЙНОГО ПОРЯДКУ ВИРІШЕННЯ
СПОРІВ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ
ОСОБЕННОСТИ ПРЕТЕНЗИОННОГО ПОРЯДКА РАЗРЕШЕНИЯ
СПОРОВ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ
PECULIARITIES OF LETTERS BEFORE ACTION FOR DISPUTE
SETTLEMENT IN MARITIME TRANSPORT**

Анотація. У роботі проведено дослідження претензійного порядку врегулювання спорів, що виникають на морському транспорті. Здійснено аналіз законодавства, присвяченого претензійному порядку вирішення спорів, що виникають у сфері торговельного мореплавства, а також проаналізовано деякі його питання практичного застосування. Визначено прогалини у законодавчому регулюванні претензійного порядку та запропоновано можливі зміни до нормативно-правового регулювання претензійного порядку на морському транспорті.

Ключові слова: претензійний порядок, переговори, претензії, торговельне мореплавство.

Аннотация. В работе проведено исследование претензионного порядка урегулирования споров, возникающих на морском транспорте. Осуществлен анализ законодательства, посвященного претензионному порядку разрешения споров, возникающих в сфере торгового мореплавания, а также проанализированы некоторые вопросы его практического применения. Определены пробелы в законодательном регулировании претензионного порядка и предложены возможные изменения в нормативно-правового регулирования претензионного порядка на морском транспорте.

Ключевые слова: претензионный порядок, переговоры, претензии, торговое мореходство.

Summary. The study focuses on the pretentious procedure of dispute settlement arising in maritime transport. The legislation devoted to pretentious procedure of dispute settlement that arise during merchant shipping is analyzed, as well as questions regarding practical application are analyzed. The gaps in the legal regulation of the pretentious procedure are determined and possible changes to the legal regulation of pretentious procedure in the maritime transport are proposed.

Key words: pretentious procedure, negotiations, letter before action, merchant shipping.

Постановка проблеми. Законодавче регулювання і встановлення можливостей використання альтернативних способів вирішення спорів в Україні (далі - АВС) є недостатнім і фрагментарним. Сучасна судова практика «скептично» ставиться до АВС, тому досить рідко суди закликають сторін до спроб мирного врегулювання спору, а саме суспільство подекуди не готове нести виконувати «рішення без державного примусу». Тому, на нашу думку, популяризація та закріплення

«виконуваності» претензій як окремого способу АВС зі сторони держави мало б позитивний вплив на поширення тенденції розгляду спорів між сторонами на мирній стадії. У цьому контексті актуальним є питання дослідження та аналізу претензійного порядку в окремих сферах господарювання. Водночас, майже не дослідженим у вітчизняній літературі залишається питання претензійного порядку вирішення спорів на морському транспорті, зокрема у торговельному мореплаванні.

Аналіз останніх досліджень: Досудовий, і власне претензійний порядок вирішення господарських спорів досліджувало чимало науковців, серед яких Ямпольський Г. В., Щербина В. С., Любченко Я. П., Херсонцев А. І., Спектор О. М., Резнікова В. В., Гарман Дж. В., Цирфа Ю., Бартон Дж. В., Григор'єва В. В. та інші. Однак більшість досліджень стосувались переважно загальних питань претензійного порядку, а не претензійного порядку вирішення спорів на морському транспорті.

Метою роботи є дослідження та виявлення проблем законодавства та практики у сфері вирішення спорів на морському транспорті.

Виклад основного матеріалу. Водний (морський) транспорт більшістю дослідників у сфері права та економіки вважається найбільш універсальним видом транспорту, який спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі. Зауважимо, що морський транспорт у першу чергу виник і набув розвитку саме завдяки торговельній діяльності. Морський транспорт у сучасному світі широко використовується для міжнародних і внутрішніх перевезень. Він відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні всіх зовнішньоекономічних зв'язків, характеризується високою ефективністю перевезень порівняно з іншими видами транспорту [1].

Торговельне мореплавання, згідно з ч. 2 ст. 1 Кодексу торговельного мореплавання (далі - КТМ) визначається як діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування

корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей [2].

Із визначенням торговельного мореплавства, наведеним у КТМ, ми частково не погоджуємося, оскільки, на нашу думку, діяльність із науковими та культурними цілями не видається можливим співвідносити з торговельною або комерційною діяльністю. Тому, вважаємо, що віднесення останніх до розуміння торговельного мореплавства є недоречним і має бути виключено зі ст. 1 КТМ.

Перш за все маємо зазначити, що у КТМ претензії розглядаються саме як досудовий спосіб вирішення спору (при чому, КТМ не обмежує сторін виключно судовим розглядом спорів, про нами буде більш детально зазначено у наступному розділі).

Відповідно до ч. 1-3 ст. 379 КТМ право на заявлення претензій і позовів мають: 1) у разі неподачі судна або подачі його з запізненням - відправник вантажу; 2) у разі втрати вантажу - його одержувач або відправник за умови представлення коносаменту; 3) у разі нестачі або пошкодження вантажу - одержувач або відправник за умови подання коносаменту, а також комерційного акта або відповідного документа, складеного за правилами, що існують в іноземному порту; 4) у разі прострочення доставки або затримки видачі вантажу - одержувач за умови представлення коносаменту; 5) у разі втрати або прострочення доставки багажу - пред'явник багажної квитанції, а у разі нестачі або пошкодження багажу - пред'явник комерційного акта; 6) у разі перебору провізних платежів - відправник або одержувач вантажу за умови представлення коносаменту. Якщо пред'являються претензії, що виникли внаслідок морського перевезення вантажів, яке здійснювалося за морською накладною (накладною), замість коносаменту подається накладна, а якщо втрачено вантаж, що перевозиться за накладною, - квитанція. Відсутність

комерційного акта не позбавляє права на пред'явлення претензії і позову, якщо буде доведено, що у складанні акта було відмовлено і ця умова була оскаржена[2]. У КТМ також передбачається неможливість передачі права на заявлення претензій, за винятком випадків передачі такого права відправником одержувачу вантажу і навпаки, а також одержувачем або відправником вантажу - органу, до сфери управління якого вони відносяться, транспортно-експедиторській організації чи страховику. У зазначених виняткових випадках права засвідчуються відповідним написом на документах, що пред'являються разом із претензією [2].

Згідно із ч. 1 ст. 381 КТМ обставини, що можуть бути підставою для майнової відповідальності перевізника, відправників, одержувачів вантажу і пасажирів, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми. В іноземному порту ці обставини засвідчуються за правилами, що існують у даному порту [2].

Також, відповідно до ч. 3 ст. 58 КТМ під час аварійних морських подій з судном, а також у разі зіпсуття, пошкодження і втрати вантажу або багажу, що перевозиться, заподіяння травм людям та інших випадків, у результаті яких можуть бути пред'явлені претензії або позови до судновласника, капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для документального оформлення цих випадків у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також провести попереднє розслідування аварійної морської події незалежно від її класифікації [2].

Як ми бачимо із зазначеного вище, КТМ встановлює досить широке коло суб'єктів, до яких може пред'являтися претензія, на відміну від загальнорегулятивних нормативно-правових актів, в яких переважно мова йде виключно про перевізників.

Водночас, недоліком регулювання претензійного порядку при вирішенні спорів, що виникають із торговельного мореплавства є те, що заявлення претензії не за належним місцем або без наявності необхідних

документів прямо не передбачає права у особи, які таку претензію заявлено, залишати без розгляду, перенаправляти їх до належних адресатів тощо. Вважаємо відсутність таких положень недоліком чинного КТМ і пропонуємо внести зміни до останнього, шляхом доповнення зазначеними вище умовами. Претензії у відповідності до КТМ мають заявлятися у письмовій формі із додаванням доказів на її підтвердження. Перевізні документи подаються в оригіналі.

Відповідно до ст. 386 КТМ претензії до перевізника, що впливають з договору перевезення вантажу, пасажирів і багажу, можуть бути заявлені протягом перших шести місяців строку позовної давності незалежно від того, здійснювалось перевезення у каботажному чи закордонному сполученні. Особливий строк пред'явлення претензії передбачено ч. 3 ст. 218 КТМ, згідно з яким претензії з приводу несправності судна та інших недоліків щодо його стану можуть бути пред'явлені лізингоодержувачем протягом року з дня передачі судна [2].

Недотримання сторонами досудового порядку врегулювання спору не перешкоджає зверненню до суду в порядку, встановленому законом. Зауважимо, що КТМ не визначає таку обставину серед переліку підстав за настання яких сторони мають право пред'являти претензії у ст. 279 КТМ. Тому, вважаємо, що такий перелік є невичерпним і тому наявна потреба у внесенні змін до КТМ, шляхом доповнення пунктом про можливість пред'явлення претензій в інших випадках, що впливають із відносин, врегульованих зокрема, але не виключно нормами КТМ.

Відповідно до ч. 1 ст. 387 КТМ перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію протягом трьох місяців і сповістити заявника про задоволення чи відхилення її, а претензії, що впливають з перевезення у змішаному сполученні, - протягом шести місяців. Важливо у цьому контексті звернути увагу на те, що згідно з ч. 2 ст. 387 КТМ з дня заявлення перевізнику претензії збігання терміну позовної давності припиняється до

одержання відповіді на претензію або закінчення терміну, встановленого для відповіді [2].

Така норма має важливе значення, оскільки мотивує учасників до розгляду справи у першу чергу в претензійному порядку та не ставить перед учасниками спору вибір між втратою частини строку позовної давності у випадку зловживань зі сторони адресата претензії та спробою мирного врегулювання. Зауважимо, що така норма в інших транспортних законодавчих актах щодо претензійного порядку не передбачена, що також можна вважати певним недоліком нормативно-правового регулювання.

Тому, ми пропонуємо доповнити положення транспортного законодавства, яким регулюється претензійний порядок умовами про зупинення обчислення строку позовної давності на період вирішення спору шляхом неогоціації.

Щодо пред'явлення претензій зауважимо також на те, що у відповідності до загальних вимог до претензій, вони мають містити певні вимоги. У цьому контексті цікавим є висновок у постанові ВГСУ, яким останній звернув увагу на «помилку» судів щодо відмови у задоволенні вимог про стягнення інфляційних та річних від суми боргу по сплаті збору за послуги служби регулювання руху суден з огляду на те, що направлені на адресу відповідача рахунки на оплату, отримання яких не заперечується відповідачем і встановлено у судовому засіданні, не є вимогою виконати зобов'язання у розумінні частини 2 статті 530 ЦК України, виходячи з того, що доказів отримання відповідачем направлених на його адресу претензій до позову не надано.

Тобто, суди у даному випадку вважали, що самі по собі надіслані рахунки не мали характеру вимоги, і власне оплата мала б відбутись на підставі надісланої кредитором претензії з вимогою про сплату за рахунком. Відтак, ВГСУ у своїй постанові від 12.11.2013 у справі № 915/219/13-г зазначив, що такий висновок є помилковим, оскільки судами не враховано,

що ч. 2 ст. 530 ЦК України не передбачає форму вимоги про виконання зобов'язання, а відтак суд зобов'язаний надати оцінку будь-якому документу, на який посилається позивач як на вимогу з огляду на те чи містить такий документ вимогу до боржника виконати конкретне зобов'язання, чи співпадає таке зобов'язання із спірним та чи є докази пред'явлення вимоги для вирішення питання про настання строку виконання такого зобов'язання [3].

Як бачимо, судова практика йшла шляхом розуміння претензії не як мирного способу врегулювання спору до звернення до суду, а виключно як до формального закріплення вимог кредитора до боржника перед зверненням до суду. Вважаємо такий підхід поверхневим і спрямованим лише на відносини недобросовісних контрагентів, для яких збереження партнерських відносин відіграє другорядну роль, а відтак критерій мети АВТС не дотримується і такі відносини стають лише «підлаштуванням» як прогашним видом переговорів.

З аналізу судової практики можемо зробити висновок про відсутність будь-якої відповідальності за ненадання відповіді на претензію при виникненні морського спору.

Так, ВГСУ у своїй постанові від 25.02.2014 року у справі № 923/1308/13 констатував факт надсилання претензії і відсутності відповіді на неї як підставу позову: «Вказані рахунки відповідачем оплачені не були, у зв'язку з чим на адресу ТОВ "СКЛ" позивачем були направлені претензії від 23.04.2013 р., від 21.05.2013р., від 22.07.2013р., від 28.08.2013р. № 1060, які були залишені відповідачем без відповіді та задоволення, що і зумовило звернення позивача до суду з даним позовом» [4].

Ігнорування судами змісту та підстав пред'явлених претензій, відповідей на них або відсутності таких, не приділення уваги їм як письмовим доказам у справі, якщо сторони на них посилаються, можна розглядати як недотриманням вимог ст. 86 ГПК України, відповідно до якої

суди зобов'язані оцінювати належність, допустимість, достовірність та достатність кожного доказу окремо і їх взаємний зв'язок у сукупності.

Висновки. Таким чином, ми вважаємо, що регулювання претензійного порядку вирішення спорів у сфері морського транспорту, як особливого виду АВС потребує вдосконалення. Відтак, ми пропонуємо приведення чинного законодавства до встановлення певних загальних вимог щодо вирішення господарських спорів (включаючи морські), а саме щодо прав та обов'язків сторін спору, відповідальності за здійснення ними зловживань своїми правами у цьому процесі, зупинення обчислення строків позовної давності протягом періоду мирного врегулювання спору та можливості їх звернення результатів до примусового виконання.

Література

1. Транспортне право: навчальний посібник / М.В. Гаєвець, І.В. Горіславська, Ю.С. Канарик, Л.О. Панькова, Н.А. Поліно, О.П. Світличний – К.: ЦП Компрінт, 2015. – 368 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://pidruchniki.com/79992/pravo/transportne_pravo
2. Кодекс торговельного мореплавства від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>
3. Постанова ВГСУ у справі № 915/219/13-г від 12.11.2013 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/35298878>
4. Постанова ВГСУ від 25.02.2014 року у справі № 923/1308/13 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/37370587>

References

1. Transportne pravo: navčal'nij posibnik / M.V. Gaêvec', Ì.V. Gorislavs'ka, Û.S. Kanarik, L.O. Pan'kova, N.A. Polino, O.P. Svìtličnij – K.: CP Komprint, 2015. – 368 s. [Elektronnij resurs]. – Režim dostupu: [gttps://pìdručniki.com/79992/pravo/transportne_pravo](https://pìdručniki.com/79992/pravo/transportne_pravo)
2. Kodeks torgovel'nogo moreplavstva vùd 23.05.1995 r. # 176/95-VR. - [Elektronnij resurs]. - Režim dostupu: [gttps://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-vr](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-vr)
3. Postanova VGSU u spravì # 915/219/13-g vùd 12.11.2013 [Elektronnij resurs]. - Režim dostupu: [gttp://www.reiestr.court.gov.ua/Review/35298878](http://www.reiestr.court.gov.ua/Review/35298878)
4. Postanova VGSU vùd 25.02.2014 roku u spravì # 923/1308/13 [Elektronnij resurs]. - Režim dostupu: [gttp://www.reiestr.court.gov.ua/Review/37370587](http://www.reiestr.court.gov.ua/Review/37370587)