

ЦИРКУЛЯР

ПЕРЕВОЗКА ЗЕРНА И САХАРА-СЫРЦА НАВАЛОМ

После ряда обращений клиентов по возникающим проблемам в отношении перевозки зерна и сахара-сырца навалом Ингосстрах составил данный циркуляр и предлагает его вниманию судовладельцев.

Большая часть претензий по зерну и сахару-сырцу на самом деле являются чисто «бумажными» претензиями по недостатке груза, которая происходит из-за различных методов взвешивания в портах погрузки и разгрузки, естественной убыли, неизбежных потерь, а также других факторов, за которые судовладелец не несет ответственности. Надлежащие способы эксплуатации и должный учет на судне являются хорошим подспорьем в отклонении претензий или успешном ведении дела, если таковое потребует.

Мы рекомендуем следующие действия:

1. До начала погрузки следует убедиться, что все грузовые помещения зачищены и освобождены от предыдущего груза. Если возможно, необходимо получить сертификат от грузоотправителя, который подтверждает надлежащее состояние грузовых помещений.
2. Осмотры по осадке следует проводить до начала или сразу после погрузки с целью определения количества груза на борту.
3. Следует делать записи о методах взвешивания груза в портах погрузки, и должна быть сделана отметка о возможной разнице в показаниях судна и береговых измерениях (весов).
4. Информацию о весе, указанном в коносаменте, обычно предоставляет отправитель. В подобной ситуации следует отметить, что перевозчик информацию о весе не предоставлял и не подтверждал, сделав следующие пометки в коносаменте: «вес согласно данным отправителя» (“shippers’ weight”) или «сообщено, что взвешено» (“said to weigh”) или «вес, количество и содержание неизвестны» (“weight, quality and contents unknown”). Если существует значительная разница в весовых показаниях, заявленных отправителем и установленных в процессе осмотра судна по осадке, следует внести в коносамент обе цифры. Как и в случаях с жидкими грузами, при возникновении спора с отправителем следует незамедлительно связаться со страховщиком и информировать его о разногласиях.
5. Следует провести осмотр по осадке сразу же по прибытии в порт разгрузки и после завершения разгрузочных операций проверить отгруженное количество.
6. В случаях, когда судно грузится в одном порту и разгружается тоже в одном порту, люковые закрытия могут быть опечатаны в присутствии представителя таможни, и по прибытии судна в порт разгрузки следует пригласить представителей получателя и/или таможни для подтверждения, что пломбы не нарушены.
7. По окончании разгрузки все грузовые помещения должны быть тщательно проверены. По возможности, следует заручиться от грузополучателя или уполномоченной стороны в порту разгрузки сертификатом, подтверждающим, что все трюмы осмотрены, и груз полностью выгружен.
8. В случае, когда по какой-то причине груз не может быть отгружен, необходимо назначить независимого сюрвейера для определения количества оставленного на борту груза.

Если вышеуказанные меры приняты и сделаны соответствующие записи и при отсутствии каких-либо происшествий с грузом в течение рейса, тогда у перевозчика будет больше шансов защитить свою позицию в случае заявления каких-либо претензий по недостатке.

Если происходит повреждение груза во время рейса или при разгрузочных операциях, следует как можно скорее информировать страховщика ответственности о случившемся и незамедлительно назначить сюрвейера для проведения осмотра груза. При возникновении первичной претензии следует предоставить как можно более полную и детальную информацию о случившемся с тем, чтобы сделать предварительную оценку объема и сложности претензии и определить, следует ли подключать к рассмотрению данного случая дополнительно специалистов и экспертов.

В случае заявления претензии по грузу на перевозчике лежит бремя доказывания, что он проявил должную заботливость и обеспечил мореходность судна на начало рейса. Также перевозчику необходимо определить аргументы, на основании которых выработать линию защиты по ответственности согласно Гагским и Гагско-Висбийским Правилам. Часто возникает необходимость в проведении дальнейших расследований, и в сложных ситуациях страховщик ответственности обращается за помощью к сюрвейерам, экспертам или адвокатам. Любая претензия, заявленная грузополучателями по недостатке или повреждению груза, должна быть немедленно передана страховщику ответственности для проведения срочного расследования. Чем раньше страховщик ответственности будет информирован, тем больше возможности для проведения соответствующего расследования по случаю.

Мы надеемся, что эти рекомендации помогут нашим Клиентам избежать или минимизировать возможные претензии. В случае, если у Вас имеются дополнительные вопросы, обратитесь в ИНГОССТРАХ для разъяснения и совета.