



Институт по изучению проблем морского права
при Академическом Институте Гуманитарного Образования
(Санкт-Петербург)

Я.Е.Бразовская

Арбитражная практика по гражданским и морским спорам

Учебное пособие



Akademius

Санкт-Петербург

2017

Бразовская, Я.Е. Арбитражная практика по гражданским и морским спорам: учебное пособие / Институт по изучению проблем морского права. – СПб: Academus, 2017. – 121с.

Учебное пособие представляет собой анализ нормативно-правовых норм, в том числе международных, регламентирующих ключевые вопросы отношений при рассмотрении арбитражных споров по морским делам. Рассмотрены положения Гражданского Кодекса РФ, Кодекса торгового мореплавания РФ и других нормативно-правовых актов, в том числе международного характера.

В пособии на основании норм российского законодательства анализируется содержание особенностей арбитражных споров по морским и гражданским делам.

Настоящее учебное пособие предназначено для студентов обучающихся по направлению подготовки 40.03.01 Юриспруденция.

Рецензент:

Скаридов А.С. - профессор, д.ю.н., заведующий кафедрой частного права ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова»

СОДЕРЖАНИЕ

Раздел 1.

Морские требования	4
1.1 Понятие торгового мореплавания	4
1.2.Понятие классификации морских требований	12

Раздел 2.

Источники права и коллизия морских законов.	29
2.1. Источники морского права	29
2.2. Источники международного права, применяемые при рассмотрении морских споров.	35
2.3. Коллизия законов при спасании на море	40
2.4. Коллизия законов при общей аварии	42
2.5. Коллизии законов при столкновении судов в территориальном море и внутренних водах и в открытом море	44

Раздел 3.

Проблемы подсудности при морских спорах	46
3.1. Понятие подсудности при морских спорах и критерии ее определения	46
3.2. Международная подсудность в международных соглашениях	51
3.3. Обстоятельства, влияющие на выбор подсудности по морским спорам	54

Раздел 4.

Органы разрешения гражданских и морских споров	60
Практические задания (моделирование судебного разбирательства)	76
Приложение	121

Раздел 1.

Морские требования

1.1. Понятие торгового мореплавания

Морской торговый флот крайне неравномерно распределен среди государств, порты и судостроительные верфи также рассредоточены по всему миру, потоки грузов стекаются в крупные порты с целью их консолидации и отправки по назначению. Торгово-экономические связи государств расширяются, растет объем морских перевозок грузов, число заходов морских судов в зарубежные порты. Все это привело к усложнению правового регулирования торгового мореплавания иностранным элементом и, как следствие, формированию международного морского частного права.

Эффективное правовое регулирование в области морского судоходства опирается как на совершенствование национального законодательства, так и на конструктивное международное сотрудничество различных стран¹.

Однако, несмотря на длительную историю существования и развития морского частного права, нельзя признать существующее законодательство совершенным.

Рассматривая настоящую тему стоит с определения **термина торговое мореплавание**, которое регламентировано статьей 2 Кодекса торгового мореплавания РФ² (далее - КТМ РФ) **под которым понимаются** все виды невоенного мореплавания, связанные с использованием судов для: перевозок грузов, пассажиров и их багажа; промысла водных биологических ресурсов; разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; лоцманской и ледокольной проводки; поисковых, спасательных и буксирных операций; подъема затонувшего в море имущества; гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ; санитарного, карантинного и другого контроля; защиты и сохранения морской среды; проведения морских научных

¹ Бутакова Н.А. Правовое регулирование морского судоходства // Российская юстиция. 2012. № 3. С. 30 - 32.

² Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015)

исследований; учебных, спортивных и культурных целей; иных целей (ст. 2 КТМ РФ).

Важность правильной детерминации терминов и понятий используемых в правоотношениях между субъектами не зависимо от сферы этих правоотношений заключается в правильности определения норм материального права.

Например, из Постановления ФАС Северо-Западного округа от 05.05.2004 № А05-9996/02-508/3 следует, что факт наступления страхового случая, а также размер подлежащих возмещению убытков лицами, участвующими в деле, не оспаривается, и суть спора сводится к тому, кто именно (страховщик или перестраховщик) обязан выплатить страхователю (судовладельцу) страховое возмещение в связи с повреждением морского судна.

Определяющее значение для правильного разрешения спора имеет вопрос о нормах права, подлежащих применению к спорным правоотношениям, а также вопрос о соотношении общих (содержащихся в ГК РФ) норм, регулирующих страхование, и специальных норм, регулирующих отношения по страхованию в сфере торгового мореплавания (глава XV Кодекса торгового мореплавания РФ).

Согласно статье 970 ГК РФ правила, предусмотренные главой 48 ГК РФ («Страхование»), применяются к отношениям по морскому страхованию лишь постольку, поскольку законом об этом виде страхования не установлено иное. Это означает, что применительно к морскому страхованию нормы Кодекса торгового мореплавания имеют приоритет над нормами Гражданского кодекса (на что, кстати, справедливо указал в своей кассационной жалобе заявитель). Вывод о том, что в рассматриваемом случае мы имеем дело именно с отношениями в сфере торгового мореплавания, следует из статей 2 и 3 КТМ РФ, согласно которым под торговым мореплаванием понимается, в частности, деятельность, связанная с использованием судов для перевозок грузов, и правила КТМ РФ распространяются на морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям. Следовательно, при рассмотрении дела суды должны были руководствоваться как нормами КТМ РФ, так и нормами ГК РФ применительно к тем отношениям, которые не урегулированы Кодексом торгового мореплавания.

Приведем еще один пример из судебной практики дело № А56-15653/2010³.

В связи с необходимостью проведения ремонта Теплохода «Петр Великий» и заключения договора на ремонт данного судна пароходство обратилось к обществу N с предложением об агентском обслуживании при стоянке Теплохода «Петр Великий» во время заводского ремонта на верфи завода. При этом о совершении фактических действий по постановке судна в док пароходство не просило. Договор морского агентирования (по правилам главы 8 КТМ РФ) сторонами также не заключался.

Пароходство в ходе судебного процесса настаивало на том, что между ним и обществом сложились правоотношения по морскому агентированию, на которые распространяются положения КТМ РФ.

Проанализировав правоотношения между пароходством и обществом, суды установили, что фактически между сторонами было достигнуто разовое соглашение. Общество совершило и тем самым акцептовало в интересах пароходства следующие сделки: договоры буксировки и возмездного оказания услуг по швартовке, то есть осуществило действия юридические, а не фактические.

При таких обстоятельствах суды сделали вывод, что совершенные обществом юридические действия следует расценивать не как правоотношения в рамках договора морского агентирования, а как отношения по договору комиссии, которые регулируются положениями ГК РФ.

Суды отклонили доводы пароходства, указав, что отношения морского агентирования возникают только тогда, когда морской агент совершает как юридические, так и иные действия в комплексе.

Соглашение между обществом и пароходством по субъектному составу сходно с морским агентированием, но не связано с торговым мореплаванием, так как постановку судна в док для ремонта нельзя отнести к отношениям, вытекающим из торгового мореплавания.

Теплоход «Петр Великий» в январе 2010 года пришел в порт Санкт-Петербург для ремонта и при перестановке от причала к доку завода не

³ Дело по иску ООО «Балтийский флот» к ООО «Петрошип» о взыскании 2 544 000 руб. задолженности за оказанные услуги по буксировке. Банк решений арбитражных судов <https://ras.arbitr.ru/>.

использовался судовладельцем для целей, установленных статьей 2 КТМ РФ. Общество на основании указанного выше предложения пароходства совершило от своего имени, но за счет пароходства только юридические действия, что квалифицировано судами как отношения в рамках договора комиссии.

При таких обстоятельствах суды не нашли оснований квалифицировать правоотношения сторон как морское агентирование и, соответственно, применять срок исковой давности согласно положениям КТМ РФ⁴.

Правильное понимание термина торговое мореплавание позволяет также отвечать на множество и иных вопросов так в частности:

Иностранная организация, оказывающая российской организации услуги по перевозке грузов, принадлежащих российской организации, допустила просрочку в поставке грузов. Может ли быть в указанном случае ограничена ответственность иностранной организации - перевозчика в соответствии с гл. XXI Кодекса торгового мореплавания РФ?

Отвечая на поставленный вопрос стоит руководствоваться нормами КТМ РФ так согласно п. 1 ст. 1 КТМ РФ указанный Кодекс регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания, а в соответствии с ст. 2 КТМ РФ под торговым мореплаванием понимается деятельность, связанная в том числе с использованием судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа.

Из изложенного следует, что договор перевозки грузов морским транспортом, заключенный между российской и иностранной организациями, регулируется КТМ РФ и ответственность перевозчика - иностранной организации, оказывающей российской организации услуги по перевозке грузов, допустившей просрочку в поставке грузов, не может быть ограничена гл. XXI Кодекса торгового мореплавания РФ.

Стоит отметить, что споры возникающие из торгового мореплавания могут разрешаться не только государственными арбитражными судами, но Морской арбитражной комиссией (далее МАК) является самостоятельным постоянно действующим арбитражным учреждением (третейским судом), осуществляющим

⁴ Марьянкова Н.В. Судебная практика применения норм Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации // Арбитражные споры, 2015, № 1, 2. {КонсультантПлюс}

свою деятельность по разрешению споров, отнесенных к ее компетенции ст. 2 Положения о Международном коммерческом арбитражном суде при Торгово-промышленной палате Российской Федерации, в соответствии с Законом Российской Федерации «О международном коммерческом арбитраже».

Морская арбитражная комиссия разрешает споры, которые вытекают из договорных и других гражданско-правовых отношений, возникающих из торгового мореплавания, независимо от того, являются сторонами таких отношений субъекты российского и иностранного либо только российского или только иностранного права.

В частности, Морская арбитражная комиссия разрешает споры, вытекающие из отношений:

1) по фрахтованию судов, морской перевозке грузов, а также перевозке грузов в смешанном плавании (река-море);

2) по морской буксировке судов и иных плавучих объектов;

3) по морскому страхованию и перестрахованию;

4) связанных с куплей-продажей, залогом и ремонтом морских судов и иных плавучих объектов;

5) по лоцманской и ледовой проводке, агентскому и иному обслуживанию морских судов, а также судов внутреннего плавания, поскольку соответствующие операции связаны с плаванием таких судов по морским путям;

6) связанных с использованием судов для осуществления научных исследований, добычи полезных ископаемых, гидротехнических и иных работ;

7) по спасанию морских судов либо морским судном судна внутреннего плавания, а также по спасанию в морских водах судном внутреннего плавания другого судна внутреннего плавания;

8) связанных с подъемом затонувших в море судов и иного имущества;

9) связанных со столкновением морских судов, морского судна и судна внутреннего плавания, судов внутреннего плавания в морских водах, а также с причинением судном повреждений портовым сооружениям, средствам навигационной обстановки и другим объектам;

10) связанных с причинением повреждений рыболовным сетям и другим орудиям добычи (вылова) водных биологических ресурсов, а также с иным причинением вреда при осуществлении промышленного рыболовства.

Морская арбитражная комиссия разрешает также споры, возникающие в связи с плаванием морских судов и судов внутреннего плавания по международным рекам, в случаях, указанных в настоящей статье, а равно споры, связанные с осуществлением судами внутреннего плавания заграничных перевозок⁵.

Как следует из вышесказанного понятие торгового мореплавания, содержащееся в Положении о МАК, не совпадает по объему с понятием торгового мореплавания в КТМ РФ. Это позволяет отнести к предметной компетенции МАК споры, вытекающие из отдельных отношений, не входящих в сферу торгового мореплавания, как она определена в КТМ РФ. Так, МАК компетентна разрешать споры из отношений по перевозке грузов в смешанном плавании и при осуществлении судами внутреннего плавания заграничных перевозок, которые в соответствии с КТМ не являются отношениями в области торгового мореплавания.

Готовность судна принять груз не совпадает с обеспечением технической пригодности судна выйти в рейс. Поэтому перевозчик обязан подготовить судно к плаванию до начала рейса, а не до начала погрузочных работ.

Фрахтователь обязан обеспечить выгрузку даже поврежденного груза, не допуская нарушения его обязательств перед перевозчиком в части сроков разгрузки.

Приведем один пример из практики между ОАО «Беломорско-Онежское пароходство» (далее - истец, перевозчик) и кипрской компанией «Т.Р. и Ф.В. Интранс-К Лтд» (далее - ответчик, фрахтователь) была заключена чартер-партия проформы «Дженкон», по условиям которой перевозчик обязался осуществить тремя своими судами перевозку груза комовой серы из порта Бузан в порт Керчь. Фрахтователь в случае превышения установленного договором сталийного времени обязался выплатить демередж. При этом простой судов вследствие

⁵ Закон РФ от 07.07.1993 № 5338-1 (ред. от 03.12.2008, с изм. от 29.12.2015) «О международном коммерческом арбитраже» (вместе с Положением о Международном коммерческом арбитражном суде при Торгово-промышленной палате Российской Федерации, Положением о Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации) {КонсультантПлюс}

приостановления перевозок из-за неоплаты фрахта также подлежал оплате как демередж.

Фактически перевозка была осуществлена двумя судами из порта Бузан в порт Кавказ. Оба судна, как в порту погрузки, так и в порту выгрузки, вышли на контрсталию. Фрахтователь, признав часть заявленных перевозчиком требований об уплате демереджа, денег за простой не уплатил, потому перевозчик, руководствуясь арбитражной оговоркой в чартере, обратился в МАК с иском к фрахтователю о взыскании демереджа, подтвердив его сумму нотисами и таймшитами и указав, что причинами простоя стали отсутствие груза в порту погрузки и несвоевременная оплата фрахтователем фрахта.

Дело было принято к производству МАК и рассмотрено Возражая против исковых требований, ответчик выдвинул ряд аргументов, в частности, следующие.

Во-первых, отметив, что перевозка осуществлялась судами смешанного (река - море) плавания не по морским путям и без захода в иностранный морской порт, ответчик заявил о недействительности арбитражной оговорки и об отсутствии у МАК компетенции разрешать спор, вытекающий, по его мнению, не из отношений торгового мореплавания.

Во-вторых, ответчик указал на необоснованное завышение истцом суммы причитающегося ему демереджа, пояснив, что одно из судов по прибытии в порт погрузки было не готово к осуществлению перевозки, а также что часть перевозимого груза оказалась поврежденной, что воспрепятствовало своевременной его разгрузке.

Рассмотрев материалы дела и заслушав объяснения представителей сторон, МАК пришла к следующим выводам.

Заявление ответчика об отсутствии у МАК предметной компетенции, определенной в ст. 2 Положения о МАК, арбитры сочли необоснованным. В этой связи арбитры отметили, что Положение о МАК относит к компетенции этого специализированного арбитража по морским делам не только споры, вытекающие из отношений в сфере торгового мореплавания, как она определена в КТМ РФ, но также позволяет сторонам договориться о разрешении МАК споров из некоторых категорий отношений, возникающих вне этой сферы. При этом арбитры

истолковали волю законодателя, нашедшую выражение в Положении о МАК, таким образом, что с учетом характера такого рода споров они могут быть адекватно рассмотрены в третейском суде, специализирующемся, в частности, на перевозочных операциях, осуществляемых различными видами водного транспорта. С этих позиций следует рассматривать отнесение Положением о МАК к предметной компетенции Комиссии споров из отношений не только по морской перевозке грузов, но и по «перевозке грузов в смешанном плавании (река - море)» (п. 1 ст. 2), и даже споров, возникающих «при осуществлении судами внутреннего плавания заграничных перевозок» (последний абзац ст. 2), т.е. перевозок, полностью осуществляемых по внутренним водным путям, без выхода в морские воды.

Пункт 1 ст. 2 Положения о МАК не требует, чтобы судно во время перевозки заходило в иностранный порт, - для возникновения у МАК предметной компетенции необходимо лишь, чтобы плавание осуществлялось хотя бы частично также и по морю, даже если основной маршрут проходит, например, по реке («смешанное плавание»).

Несмотря на изменение пункта назначения (вместо порта Керчь порт Кавказ), оба судна не только следовали по внутренним водным путям, но и проходили по Азовскому морю и по международным водам (Керченский пролив), т.е. имело место «смешанное плавание» в смысле п. 1 ст. 2 Положения о МАК, ввиду чего возникший между сторонами спор, по мнению арбитров, остался в пределах предметной компетенции МАК.

Ссылка ответчика на непригодное для перевозки состояние судов, прибывших под погрузку, заключающееся, в частности, в том, что перевозчиком не была согласована информация об устойчивости одного из судов, с которой капитан этого судна ознакомился лишь на следующий день после окончания сталии, также была сочтена арбитрами как безосновательная.

Арбитры указали, что согласно существующим требованиям и практике (например, п. 1 ст. 124 КТМ РФ) готовность судна принять груз не совпадает с обеспечением технической пригодности судна выйти в рейс. Последнюю перевозчик обязан обеспечить до начала рейса, а не до начала погрузочных работ. То, что судно в порту Бузан предъявлялось Регистру, также, по мнению арбитров,

не могло повлиять на готовность судна принять груз, поскольку такой осмотр являлся ежегодным и от его выполнения в Бузане или в другом месте выполнение рейса не зависело. Делая такие выводы, арбитры исходили также из того, что действительной причиной простоя судов в порту погрузки являлось отсутствие груза, что было отражено в таймшитах и подтверждено фрахтователем в переписке.

Ответчик также ссылаясь на то, что во время разгрузки судна, начавшейся после того, как перевозчик получил фрахт, и осуществлявшейся «с борта на борт», капитан судна, на которое перегружались грузы, отказался принимать часть груза как ненадлежащую по внешнему виду. В порту разгрузки непринятую часть серы пришлось перегрузить на другое судно для возвращения заводу-изготовителю. Поскольку эти обстоятельства вызвали задержку судна и их виновником ответчик считал перевозчика, допустившего погрузку серы в подмоченном состоянии, не отметив это в коносаменте, ответчик настаивал на исключении соответствующего времени под разгрузкой из времени на демередже.

Арбитры нашли, что и это не может быть основанием для снижения суммы демереджа. Принятие груза к перевозке в ненадлежащем состоянии и ответственность за это перевозчика могли бы, по мнению арбитров, явиться предметом самостоятельного требования к нему. Однако в число обязанностей фрахтователя входило обеспечение принятия с судна и той части груза, в отношении которой могли существовать претензии, не допуская нарушения договорных обязательств перед перевозчиком в части сроков разгрузки.

Исходя из изложенных доводов и сделанных МАК выводов арбитры удовлетворили иск полностью.

1.2. Понятие классификации морских требований

Начать стоит с того, что «Морские требования» являются специфическим основанием для ареста морских судов в порядке обеспечения иска.

Одним из видов правовых гарантий реального исполнения вступившего в законную силу судебного акта, предотвращения причинения значительного ущерба лицу, обратившемуся за судебной защитой своих прав (если имеются опасения, что исполнение принятого решения будет затруднительно или невозможно), являются

обеспечительные меры, неисчерпывающий перечень которых содержится в ст. 91 АПК РФ⁶. В частности, в этом перечне предусмотрена возможность наложения судом ареста на денежные средства и иное имущество, принадлежащее ответчику и находящееся у него или у других лиц.

Обеспечительные меры, как следует из АПК РФ, должны быть соразмерны заявленному требованию, они могут приниматься судом до рассмотрения спора по существу. При принятии решения об аресте имущества оно не может быть продано, обменено, подарено, сдано внаем, заложено, уничтожено.

Возможность произвести арест судна как обеспечительная мера, направленная на обеспечение иска, предусмотрена в КТМ РФ (ст. 388). Однако судно может быть арестовано в порядке принятия обеспечительных или предварительных обеспечительных мер только по морскому требованию, перечень которых регламентирован в ст. 389 КТМ РФ.

Международные стандарты и национальное законодательство многих стран предусматривают известную норму о праве судов общей юрисдикции налагать арест на морские суда только по «морским требованиям». Эти морские требования возникают у юридических и физических лиц и предъявляются к судовладельцу в связи с морскими происшествиями, имевшими место на судне или связанными с ним и влекущими за собой наступление вреда из морских действий и отношений. Наличие такого вреда, его сущность и содержание образуют морские требования и являются основанием для задержания и арестов морских судов.

Ранее в российском гражданском (морском) праве, как и в международном морском частном праве, перечня таких привилегированных требований как основания для ареста судов не имелось. Впервые эти требования были

⁶ Обеспечительными мерами могут быть: 1) наложение ареста на денежные средства (в том числе денежные средства, которые будут поступать на банковский счет) или иное имущество, принадлежащее ответчику и находящееся у него или других лиц; 2) запрещение ответчику и другим лицам совершать определенные действия, касающиеся предмета спора; 3) возложение на ответчика обязанности совершить определенные действия в целях предотвращения порчи, ухудшения состояния спорного имущества; 4) передача спорного имущества на хранение истцу или другому лицу; 5) приостановление взыскания по оспариваемому истцом исполнительному или иному документу, взыскание по которому производится в бесспорном (безакцептном) порядке; 6) приостановление реализации имущества в случае предъявления иска об освобождении имущества от ареста. Арбитражным судом могут быть приняты иные обеспечительные меры, а также одновременно может быть принято несколько обеспечительных мер.

сформулированы в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г.⁷. В силу того, что СССР в свое время к ней не присоединился⁸, морские привилегированные требования были признаны Россией в 1999 г. с подписанием Конвенции 1952 г. и закреплены в новом Кодексе торгового мореплавания РФ. Таким образом, появление морских привилегированных требований легло в основу права морского залога, когда лицо (кредитор), обладающее этими требованиями, вправе требовать ареста морского судна должника, обремененного долгами, и судьи, принявшие дело к разрешению, обязаны прежде всего убедиться в наличии этих морских требований. Их подробный перечень дан в Конвенции 1952 г. и КТМ РФ (ст. 389 КТМ РФ). Они предусматривают «морские требования» как единственно возможное основание для таких процессуальных действий, как арест морского судна, и устанавливают лицо, обладающее правом ареста⁹.

В соответствии со ст. 389 КТМ РФ с учетом Постановления Конституционного Суда РФ от 6 апреля 2004 г. № 7-П морским требованием является любое требование в связи с:

- причинением ущерба при эксплуатации судна;
- причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;
- осуществлением спасательной операции или любым договором о спасании;
- расходами на принятие любым лицом мер по предотвращению или уменьшению ущерба, в том числе ущерба окружающей среде, если такое требование возникает из международного договора Российской Федерации, закона

⁷ Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов [рус., англ.]. Заключена в г. Брюсселе 10.05.1952 г. Конвенция вступила в силу 24.02.1956. Россия присоединилась к Конвенции с оговорками (Федеральный закон от 06.01.1999 № 13-ФЗ). Конвенция вступила в силу для России 29.10.1999.

⁸ Российская Федерация присоединилась к Конвенции 1952г. Федеральный закон от 6 января 1999 г. № 13-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов» // Собр. законодательства РФ. 1999. № 2. Ст. 240.

⁹ Каргополов С.Г., Сидорук А.А. Три подхода к аресту морских судов по морским требованиям // Российский судья, № 6, 2002.

- или любого соглашения, а также ущербом, который причинен или может быть причинен такими мерами;
- расходами на подъем, удаление или уничтожение затонувшего судна или его груза;
 - любым договором использования судна;
 - любым договором морской перевозки груза или договором морской перевозки пассажира на судне;
 - утратой или повреждением груза, в том числе багажа, перевозимого на судне;
 - общей аварией;
 - лоцманской проводкой;
 - буксировкой;
 - предоставлением продуктов питания, материалов, топлива, запасов, оборудования, в том числе контейнеров, для эксплуатации судна или содержания его;
 - постройкой, ремонтом, модернизацией или переоборудованием судна;
 - портовыми и канальными сборами, сборами на других судоходных путях;
 - заработной платой и другими суммами, причитающимися капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходами на репатриацию и уплачиваемыми от имени капитана судна и других членов экипажа судна взносами по социальному страхованию;
 - дисбурсментскими расходами, произведенными в отношении судна;
 - страховой премией, включающей в себя также взносы по взаимному страхованию и уплачиваемой собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;
 - комиссионным, брокерским или агентским вознаграждением, уплачиваемым собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;
 - любым спором о праве собственности на судно или владения им;
 - любым спором между двумя или несколькими собственниками судна относительно использования судна и распределения прибыли;
 - зарегистрированной ипотекой судна или зарегистрированным обременением судна того же характера;
 - любым спором, возникающим из договора купли-продажи судна.

Международно-правовые акты дают следующее определение понятию морское требование в частности в соответствии с **Международной конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов (Конвенция 1952 г.):**

1. "Морское требование" означает любое требование, возникающее из одного или нескольких следующих обстоятельств:

- a) причинения убытков судном при столкновении или иным образом;*
- b) причинения вреда жизни или здоровью лица судном или в связи с его эксплуатацией;*
- c) спасания;*
- d) договора об использовании или найме судна на условиях чартера или иным образом;*
- e) договора перевозки груза на судне на условиях чартера или иным образом;*
- f) утраты или повреждения перевозимого на судне груза, включая багаж;*
- g) общей аварии;*
- h) бодмереи;*
- i) буксировки;*
- j) лоцманской проводки;*
- k) снабжения судна грузом или материалами в целях его эксплуатации или поддержания;*
- l) постройки, ремонта, оборудования судна или уплаты доковых расходов и сборов;*
- m) заработной платы, причитающейся капитану, лицам командного состава или другим членам экипажа;*
- n) произведенных капитаном от имени судна или его собственника дисбурсментских расходов, включая дисбурсментские расходы, произведенные отправителями груза, фрахтователями или агентами;*
- o) споров о праве собственности на судно;*
- p) споров между собственниками о праве собственности на судно, владении или пользовании им или распределении прибыли;*

д) ипотеки судна.

Международная Конвенция об аресте судов 1999 г.¹⁰:

1. "Морское требование" означает требование, возникающее в связи с одним или несколькими следующими обстоятельствами¹¹:

а) причинение убытков или ущерба при эксплуатации судна;

б) смерть или причинение телесных повреждений на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;

в) спасательные операции или любое соглашение о спасании, в том числе специальная компенсация, в случае, если она устанавливается, при осуществлении спасательных операций в отношении судна, которое само по себе или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде;

д) ущерб, причиненный судном окружающей среде, побережью или связанным с ними интересам, либо угроза причинения такого ущерба; меры, принимаемые для предотвращения, уменьшения или устранения такого ущерба; компенсация за такой ущерб; расходы на разумные меры по восстановлению окружающей среды, которые были фактически приняты или должны быть приняты; убытки, которые были понесены или, вероятно, будут понесены третьими лицами в связи с таким ущербом; и ущерб, расходы или убытки, аналогичные по своему характеру тем, которые указаны в настоящем подпункте "д";

е) издержки или расходы в отношении подъема, удаления, восстановления, уничтожения или обезвреживания судна, которое затонуло, превратилось в обломки, село на мель или покинуто, в том числе все, что находится или находилось на борту такого судна, и издержки или расходы в отношении сохранения покинутого судна и содержания его экипажа;

¹⁰ Международная конвенция об аресте судов 1999 года [рус., англ.] Заключена в г. Женеве 12.03.1999. Конвенция была открыта для подписания в центральных учреждениях ООН в Нью-Йорке с 01.03.1999 по 31.08.2000. Конвенция вступила в силу 14.09.2011. Россия не участвует.

¹¹ 22 морских требования, указанных в ст. 1 Конвенции 1999 г., подразделяются на две группы: во-первых, 10 морских требований, порождающих частноправовые отношения, во-вторых, 12 морских требований, порождающих публично-правовые отношения, связанные с обеспечением безопасности международного мореплавания; при этом 7 морских требований возникают при обстоятельствах чрезвычайного характера при эксплуатации судов, а 5 морских требований возникают при нормальных обстоятельствах эксплуатации судов.

- ф) любой договор использования судна или договор аренды судна на условиях чартера либо иным образом;*
- г) любой договор перевозки грузов или договор перевозки пассажиров на судне на условиях чартера либо иным образом;*
- h) утрата или повреждение перевозимых на судне грузов (в том числе багажа) или ущерб, причиненный в связи с такими грузами;*
- і) общая авария;*
-) буксировка;*
- к) лоцманская проводка;*
- l) снабжение судна грузами, материалами, продовольствием, топливом, оборудованием (в том числе контейнерами) или оказание услуг судну в целях эксплуатации судна, управления им, его сохранения либо содержания;*
- т) строительство, модернизация, ремонт, переоборудование или оснащение судна;*
- п) портовые и каналные сборы, сборы в доках, гаванях и на других судоходных путях;*
- о) заработная плата и другие суммы, причитающиеся капитану, командному составу судна и другим членам экипажа судна в связи с их работой на судне, в том числе расходы на репатриацию и взносы по социальному страхованию, выплачиваемые от их имени;*
- р) дисбурсментские расходы, понесенные от имени судна или его собственников;*
- q) страховая премия (в том числе взносы по взаимному страхованию), уплачиваемая в отношении судна собственником судна или фрахтователем судна по димайз-чартеру либо от их имени;*
- г) любое комиссионное, брокерское или агентское вознаграждение, уплачиваемое в отношении судна собственником судна или фрахтователем судна по димайз-чартеру либо от их имени;*
- s) любой спор о праве собственности на судно или владения им;*
- t) любой спор между двумя или несколькими собственниками судна об использовании судна либо о распределении доходов;*

и) ипотека судна ("mortgage", "hypothèque") или обременение судна того же характера;

в) любой спор, возникающий из договора продажи судна.

Надо отметить, что Конвенция 1952 г., содержит перечень из 17 видов морских требований, приведенный в ст. ст. 389 КТМ РФ перечень морских требований шире и включает дополнительно пять видов морских требований, не включенных в Конвенцию 1952 г. Объясняется это тем, что РФ является участницей **Международной конвенции о морских залогах и ипотеке 1993 г.**¹², которая и включает в себя перечень морских требований в большем объеме.

Перечень морских требований содержится в ст. 389 КТМ РФ и в принципе является исчерпывающим: судно может быть арестовано по любому требованию, возникающему в связи с наступлением определенных обстоятельств при осуществлении морского судоходства. Сочетание столь широкого понятия с исчерпывающим перечнем всегда вызывало трудности, поскольку, с одной стороны, открывало возможность для расширительного толкования, а с другой - не учитывало развития морского судоходства и появления новых требований, явно являющихся морскими, но в перечень не попавших. При пересмотре Конвенции 1952 г. была сделана попытка превратить этот перечень в примерный, однако успехом она не увенчалась, и перечень был расширен таким образом, чтобы включить в себя все морские требования, известные в настоящее время и не вызывающие сомнения большинства морского сообщества.

Следует иметь в виду, что перечень, содержащийся в ст. 389 КТМ РФ, соответствует ст. 1 Международной Конвенции об аресте судов 1999 г. (а не Конвенции 1952 г.).

Суды при рассмотрении споров неоднократно обращали внимание на обязательное наличие морского требования при аресте судна. В пункте 17 информационного письма Президиума ВАС РФ от 13.08.04 № 81 «Обзор практики

¹² Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 года. Заключена в г. Женеве 06.05.1993. Конвенция была открыта для подписания в центральных учреждениях ООН в г. Нью-Йорке с 01.09.1993 по 31.08.1994. Конвенция открыта для присоединения после 31.08.1994. Конвенция вступила в силу 05.09.2004. Россия присоединилась к Конвенции 04.03.1999 (Федеральный закон от 17.12.1998 № 184-ФЗ). Конвенция вступила в силу для России 05.09.2004. // Бюллетень международных договоров. 2005. N 3. С. 41 - 49.

применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания РФ» указано, что арест морского судна может быть произведен судом в порядке принятия обеспечительных или предварительных обеспечительных мер только по морскому требованию, наличие которого должно быть обосновано лицом, ходатайствующим об аресте судна. Арест судна не является обязательным следствием возникновения морского требования. Обычно представление доказательств наличия морского требования не составляет труда, это могут быть договоры, счета, накладные, коносаменты, чартеры, платежные документы, переписка сторон и т.д.¹³.

По одному из дел в обоснование заявления о наложении ареста в обеспечение морского требования компания ссыалась на наличие в Трибунале округа Сау-Висенте Республики Кабо-Верде спора с ее участием о праве собственности на спорные морские суда. Однако документы, представленные заявителем в качестве доказательства указанных обстоятельств, свидетельствовали о том, что спор, на наличие которого ссыалась компания, возник между физическими лицами относительно возмещения расходов, понесенных этими лицами в связи с созданием рыболовного предприятия. Следовательно, то морское требование, на наличие которого в суде иностранного государства ссыалась компания - требование компании о признании права собственности на суда, отсутствовало. Поскольку заявитель не обосновал наличие у него морского требования, которое уже предъявлено или может быть предъявлено впредь, в наложении ареста на морские суда было отказано¹⁴.

При классификации морских требований следует исходить из двойственной природы Конвенции 1952 г. и Конвенции 1999 г., которые предусматривают арест судов по ряду морских требований. При этом удовлетворение некоторых морских требований направлено не только на возмещение имущественного ущерба, но и на создание условий для безопасности международного мореплавания.

Иначе говоря, в случаях, когда морское требование направлено только на возмещение ущерба или получение вознаграждения за услуги, отношения, возникающие в связи с арестом судна, носят частно-правовой характер. Если же

¹³ Педченко О.М., Миронова И.В. Особенности ареста морского судна//Арбитражные споры, 2007, № 3.

¹⁴ Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 21.01.2002 по делу № А56-25989/01.

морское требование направлено также и на обеспечение безопасности мореплавания, то на частно-правовые отношения накладываются отношения публично-правовые. Отсюда следует, что морские требования могут быть классифицированы на две основные группы: во-первых, морские требования, направленные только на возмещение ущерба (оплату за услуги), во-вторых, морские требования, направленные на возмещение ущерба (оплату за услуги) и на обеспечение безопасности мореплавания.

Среди морских требований в первую очередь следует отметить требования, обеспеченные морским залогом. Это пять требований, которые перечислены в п. 1 ст. 367 КТМ РФ и соответствуют Международной конвенции о морских залогах и ипотечках 1993 г.

Требование, связанное с осуществлением спасательной операции, по сравнению с Конвенцией 1952 г. расширено путем включения слов «или любым договором о спасании», однако сокращено по сравнению с Конвенцией 1999 г., которая после этих слов содержит фразу «в том числе специальная компенсация, в случае если она устанавливается, при осуществлении спасательной операции в отношении судна, которое само по себе или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде». Разумеется, после вступления в силу Конвенции 1999 г. смысл, заложенный в настоящее время в усеченном определении, станет ясным для всех.

Требование «в связи с причинением ущерба при эксплуатации судна» значительно шире того, которое содержится в Конвенции 1952 г. («причинение убытков при столкновении или иным образом»), и призвано охватить не только ущерб, причиненный при столкновении, но и любой другой ущерб, причиненный при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного (кроме перевозимого на основании договора перевозки груза или пассажира) имущества.

Требование, связанное с расходами на принятие любым лицом мер по предотвращению или уменьшению ущерба, в том числе окружающей среде, а также ущерба, который причинен или может быть причинен, относится к морскому требованию в том случае, если оно возникает из международного договора Российской Федерации, закона или любого соглашения.

Требование в связи с расходами на подъем, удаление или уничтожение затонувшего судна или его груза, которого нет в Конвенции 1952 г., заимствовано из Конвенции 1999 г., однако тоже в сокращенном виде. В частности, опущено упоминание о требованиях в связи с издержками или расходами в отношении покинутого судна и содержания его экипажа.

Под требованиями, вытекающими из любого договора использования судна, понимаются требования между сторонами тайм-чартера или бербоут-чартера и любого другого договора. Требования в связи с любым договором морской перевозки груза или договором морской перевозки пассажира, утратой или повреждением груза, в том числе багажа, упомянуты отдельно.

Убытки, причиненные при лоцманской проводке (как обязательной, так и факультативной), также могут служить основанием для предъявления требования и ареста судна. Например, лоцманская организация вправе предъявить требование в связи с причинением вреда жизни или здоровью лоцмана в результате невыполнения правил по безопасному приему и высадке. Что касается требований по лоцманским сборам, то они считаются связанными с лоцманской проводкой.

Под требования, связанные с буксировкой, подпадают любые требования, вытекающие из договора буксировки, как морской, так и портовой. Убытки могут быть причинены нарушением договора или в результате повреждений, нанесенных буксирующим судном буксируемому судну, и наоборот.

Морским является требование, связанное с предоставлением продуктов питания, материалов, топлива, запасов, оборудования, в том числе контейнеров, для эксплуатации судна или содержания его. В КТМ РФ сфера этого положения значительно расширена по сравнению с Конвенцией 1952 г., однако не получило отражения правило Конвенции 1999 г., согласно которому указанное снабжение может поставляться не только для эксплуатации или содержания (operation or maintenance), но и управления и сохранности (operation, management, preservation or maintenance) судна. То же можно сказать и о требованиях, связанных с постройкой, ремонтом, модернизацией или переоборудованием судна. К ним добавлено требование о модернизации судна, но исключено упоминание о доковых расходах и сборах и не учтено дополнительное требование об оснащении судна, включенное в

Конвенцию 1999 г.

Дисбурсментские расходы, чтобы рассматриваться в качестве морского требования, обязательно должны быть произведены в отношении судна. До принятия Конвенции 1999 г. страховая премия (включая взносы по взаимному страхованию), уплачиваемая собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени, а также комиссионное, брокерское или агентское вознаграждение, уплачиваемое этими же лицами, не относились к морским требованиям. Это необходимо иметь в виду при применении правил ст. 389 КТМ, которой внесено важное уточнение в положение о том, что наряду с любым спором о праве собственности на судно к морскому требованию относится и спор о праве владения им. В это требование включается также спор между несколькими собственниками относительно права собственности или владения судном. К числу морских относится требование в связи со спором между двумя или несколькими собственниками судна относительно использования судна и распределения прибыли.

Традиционно морским считается требование в связи с ипотекой судна, хотя далеко не всегда это требование таковым является.

Новым также является требование в связи с любым спором, вытекающим из договора купли-продажи судна.

Не является морским требованием и требование о принудительном исполнении решения суда, вынесенного в отношении судовладельца.

Согласно Конвенции 1952 г., если при фрахтовании судна на условиях бербоут-чартера фрахтователь, а не зарегистрированный собственник несет ответственность по морскому требованию в отношении такого судна, лицо, имеющее требование, может арестовать это судно или другое судно, находящееся в собственности фрахтователя, в соответствии с положениями указанной Конвенции, однако никакое другое судно, являющееся собственностью зарегистрированного собственника, не может быть арестовано по таким морским требованиям.

Так, например, ООО «Судоходная компания «Атлас» обратилось с иском к ООО «Компания НТ» (ответчик-1) и «Венседор Шиппинг Лтд» (ответчик-2) с иском о взыскании убытков в связи с несохранной перевозкой груза. Судом в целях

обеспечения морского требования был наложен арест на судно "SKIF". С жалобой на определение о принятии обеспечительных мер обратилась компания "Ритч Холдинг Корп.", ссылаясь на наличие у нее права собственности на арестованное судно. Суды апелляционной и кассационной инстанций отказали в удовлетворении жалобы со ссылкой на пункт четвертый статьи 3 Международной конвенции 1952 года, указав при этом, что «арбитражный суд первой инстанции правомерно наложил арест на судно, принадлежащее ответчику-2 в момент возникновения морского требования, вне зависимости от того, что на момент ареста судно принадлежало другому лицу»¹⁵.

Стоит отметить, что из системного толкования ст. 389 и п. 1 ст. 390 КТМ РФ следует, что морское требование возникает в отношении судна и не зависит от того, кто является ответственным за это требование (собственник, фрахтователь, агент, оператор и т.д.)¹⁶. Однако в удовлетворении подобных ходатайств о наложении ареста на судно суды нередко отказывают в связи с несоразмерностью суммы требований агента и стоимостью морского судна.

Например, в Определении об отказе в принятии предварительных обеспечительных мер по делу № А21-2893/2010¹⁷, указано, что заявленные обеспечительные меры (имеется в виду арест судна) неадекватны последствиям их принятия и ареста судна и убыткам, которые могут возникнуть в результате ареста и запрета выходить из портов области.

Во избежание отказов в принятии мер по обеспечению иска (наложении ареста на морское судно) заинтересованная сторона может предложить встречное обеспечение в порядке, установленном ст. 94 АПК РФ¹⁸.

Арест на морское судно по морским требованиям может быть наложен в стране его нахождения путем задержания, осуществляемого в порядке судебного

¹⁵ Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 18.07.2005, Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 22.09.2005 по делу № А56-6876/05.

¹⁶ Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 08.12.2008 по делу № А56-41606/2008.

¹⁷ Определение вынесено Арбитражным судом Калининградской области от 15.04.2010.

¹⁸ Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации" от 24.07.2002 № 95-ФЗ (ред. от 30.12.2015), (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2016), далее АПК РФ // Собрание законодательства РФ, 29.07.2002, № 30, ст. 3012.

производства, для обеспечения морского требования (п. 2 ст. 1 Конвенции 1952 г., ст. 388 КТМ РФ).

При этом в соответствии с п. 4 ст. 388 КТМ РФ судно может быть арестовано для получения обеспечения независимо от того, что в соответствии с юрисдикционной оговоркой или арбитражной оговоркой, предусмотренными соответствующим договором или иным образом, морское требование, по которому на судно наложен арест, подлежит рассмотрению в суде или арбитраже другого государства.

В соответствии с п. 1 ст. 7 Конвенции «Об унификации некоторых правил, касающихся арестов морских судов» 1952 г., как разъясняет Верховный Суд РФ, суды страны, в которой был наложен арест, компетентны рассматривать дело по существу, если закон страны, в которой арест был наложен, предоставляет судам такую компетенцию или если требование возникло в стране, в которой был наложен арест.

В соответствии с п. 3 ст. 99 АПК РФ заявление об обеспечении имущественных интересов подается в арбитражный суд

- по месту нахождения заявителя, либо
- по месту нахождения денежных средств или иного имущества, в отношении которых заявитель ходатайствует о принятии мер по обеспечению имущественных интересов, либо
- по месту нарушения прав заявителя.

Данные положения процессуального законодательства свидетельствуют об определенной самостоятельности процесса по применению арбитражным судом предварительных обеспечительных мер, который может быть начат не только в арбитражном суде, к подсудности которого относится рассмотрение материально-правовых требований заявителя, но и в ином арбитражном суде. При этом критерием определения арбитражного суда, компетентного в данном конкретном случае применять предварительные обеспечительные меры, является эффективность данных мер в случае их применения арбитражным судом. Так, исходя из обзора практики применения арбитражными судами предварительных

обеспечительных мер¹⁹ Президиум ВАС РФ разъяснил, что в целях достижения наибольшей эффективности предварительных обеспечительных мер заявитель вправе выбрать компетентный арбитражный суд в соответствии с п. 3 ст. 99 АПК РФ. Арбитражный суд вправе отказать в применении предварительных обеспечительных мер, если их осуществление иным компетентным судом более эффективно.

Арест судна означает ограничение в передвижении судна во время нахождения его в пределах юрисдикции РФ. При этом лицо, которому принадлежит судно на праве собственности в момент возникновения морского требования, должно являться ответственным по такому требованию и его собственником в момент начала процедуры, связанной с арестом судна, или фрахтователь судна по бербоут-чартеру в момент возникновения морского требования является ответственным по такому требованию и в момент начала процедуры, связанной с арестом судна, является его фрахтователем по бербоут-чартеру или собственником (ст. 390 КТМ).

Исходя из норм АПК РФ, в соответствии с которыми арбитражные суды при разрешении споров должны руководствоваться федеральными законами, содержащими нормы материального права, дополняющими, развивающими и конкретизирующими нормы АПК РФ, в части ареста судна следует руководствоваться КТМ РФ, а не АПК РФ. В частности, в части решения вопроса о предоставлении ответчиком достаточного обеспечения взамен ареста судна следует исходить из ст. 391 КТМ РФ, которая предусматривает, что при отсутствии соглашения сторон о форме и размере обеспечения суд определяет форму и размер обеспечения. Однако размер обеспечения не должен превышать стоимость судна.

Таким образом, если ответчик представил встречное обеспечение, перечислил в депозит арбитражного суда сумму для предотвращения ареста судна в размере стоимости судна (хотя оно и меньше размера требований истца), то это

¹⁹ Пункт 3 приложения к Информационному письму Президиума ВАС РФ от 07.07.2004 № 78 «Обзор практики применения арбитражными судами предварительных обеспечительных мер» // Вестник ВАС РФ, № 8, 2004.

встречное обеспечение является достаточным для того, чтобы отменить арест судна²⁰.

Заявляя ходатайство об аресте морского судна, заявитель должен доказать, что он понес убытки по вине ответчика и его требование является морским требованием, перечисленным в ст. 389 КТМ РФ. Поэтому, если требование заявителя не относится к числу морских требований, его ходатайство об аресте судна в порядке принятия обеспечительных мер не может быть удовлетворено.

По делу, указанному в п. 17 комментируемого письма, истец представил документы, подтверждающие, что только часть заявленных требований относится к числу морских (повреждение судном портовых сооружений). Поэтому суд в порядке принятия предварительных обеспечительных мер обоснованно вынес определение об аресте указанного в ходатайстве морского судна, т.е. задержании его в соответствующем порту РФ и ограничении в передвижении во время нахождения его в пределах юрисдикции Российской Федерации.

На это судно при удовлетворении судом указанных выше требований может быть обращено взыскание при исполнении вступившего в законную силу решения.

Остальные заявленные требования (оплата доковых расходов, вытекающих из договора, заключенного заявителем и собственником судна) не относились к морским требованиям. Поэтому арест морского судна в порядке принятия обеспечительных мер по таким требованиям был отклонен.

Приведем еще один пример применения обеспечительных мер в форме ареста морского судна.

Банк обратился в третейский суд с иском к двум иностранным компаниям о взыскании задолженности по кредитным договорам с обращением взыскания на принадлежащее одной из иностранных компаний судно.

В рамках дела № А21-СП-2269 банк на основании п. 3 ст. 90 АПК РФ обратился в арбитражный суд с заявлением о принятии обеспечительных мер в виде ареста судна, принадлежащего иностранной компании. Суды первой,

²⁰ Пункт 16 приложения к Информационному письму Президиума ВАС РФ от 07.07.2004 № 78 «Обзор практики применения арбитражными судами предварительных обеспечительных мер» // Вестник ВАС РФ, № 8, 2004.

апелляционной и кассационной инстанций отказали в удовлетворении заявления банка.

Основанием для отказа в принятии обеспечительных мер послужил тот факт, что на судно уже наложен арест определением суда общей юрисдикции по требованию о взыскании заработной платы, а также Определением Арбитражного суда Калининградской области от 01.10.2009 по делу № А21-9774/2009.

При этом суды руководствовались положениями п.1 ст. 392 КТМ РФ.

ВАС РФ при отмене судебных актов и направлении дела на новое рассмотрение отметил, что банк в обоснование принятия обеспечительных мер указал на наличие морского требования в качестве материального основания применения мер, а в качестве процессуального основания - на угрозу неисполнения судебного акта и причинение значительного ущерба, так как заложенное имущество - морское судно, находящееся в порту Калининград, - может быть утрачено, и обращение взыскания на него станет невозможным (в частности, потому, что судно может изменить свое местонахождение).

Следовательно, как указано в Постановлении Президиума ВАС РФ, арбитражный суд Российской Федерации обладал правом на применение обеспечительных мер в форме ареста морского судна при наличии ранее принятых обеспечительных мер в форме ареста того же объекта по требованию иных лиц и по другим основаниям.

Как отметил ВАС РФ, в связи с тем что морское судно ходит под флагом Грузии, при решении вопроса о его аресте следует руководствоваться п.2 ст.8 Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов (Брюссель, 10 мая 1952 года; далее - Конвенция 1952 года), которым предусмотрено, что положения данной Конвенции распространены и на суда, плавающие под флагом государства, не являющегося договаривающимся государством. Такие суда могут быть арестованы в пределах юрисдикции любого договаривающегося государства по любым морским требованиям, перечисленным в статье 1 Конвенции 1952 года, или любого другого требования, по которому закон договаривающегося государства разрешает арест.

В соответствии с положениями абз. 2 ст. 6 Конвенции 1952 года правила процедуры, касающиеся ареста судна, а также все процессуальные вопросы, возникающие в связи с арестом, регулируются законом договаривающегося государства, в котором арест был наложен или сделано заявление о наложении ареста.

Согласно п. 1 ст. 388 КТМ РФ и п. 1 ст. 3 Конвенции 1952 года для обеспечения морского требования на судно, в отношении которого возникло морское требование, арбитражным судом может быть наложен арест.

Следовательно, в соответствии с нормами международного договора и законодательства Российской Федерации наличие морского требования является основанием для применения обеспечительных мер в форме ареста морского судна.

Требование банка связано с зарегистрированным обременением морского судна и является морским требованием в силу ст. 389 КТМ РФ и п. "q" ч. 1 ст. 1 Конвенции 1952 года, а потому подлежало удовлетворению.

Раздел 2.

Источники права и коллизия морских законов.

2.1. Источники морского права

Нормами морского права считаются лишь те правила, используемые в мореплавании, которые регулируют отношения между людьми.

В зависимости от характера регулирующего воздействия на общественные отношения нормы российского морского права делятся на *императивные* (например, запрет плавания в установленных зонах – ст. 15 ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации») и *диспозитивные* (погрузка-выгрузка груза должна производиться в сроки, предусмотренные договором... - ст. 791 Гражданского кодекса Российской Федерации).

В зависимости от действия в пространстве нормы морского права делятся на нормы *общего действия* (например, нормы Кодекса торгового мореплавания

Российской Федерации) и *местного действия* (обязательные постановления администраций морских портов).

Уполномочивающие нормы устанавливают полномочия физических и юридических лиц (например, право требования груза и возмещения вреда) и других субъектов морского права (право инспекций портового надзора обследовать морские суда на соответствие требованиям безопасности мореплавания). *Обязывающие* нормы определяют необходимость совершать положительные действия (например, соблюдать Международные правила предупреждения столкновения судов). *Запрещающие* нормы обязывают воздержаться от определенных действий или бездействия (например, запрещается выпуск в море судов без свидетельства о безопасности в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения).

Различаются нормы морского права также и по другим классификационным признакам теории права.

В отличие от внутригосударственного права нормы международного морского права имеют ряд особенностей. Так, если в национальном праве нормы, как правило, состоят из трех элементов: гипотезы, диспозиции и санкции, то подавляющее большинство норм международного морского права содержит лишь диспозицию. Кроме того, международному морскому праву в целом присущи компромиссы, взаимные уступки. Оно не знает надгосударственных органов принуждения, поэтому надлежащее соблюдение международно-правовых норм обеспечивается на добровольной основе, а нормы образуются только путем согласования воли субъектов права.

Указанные особенности нашли отражение в составе и структуре многих источников международного морского права, учитывающих различие мировых правовых систем.

Как для МЧП в целом, так и для международного частного морского права характерны три источника правовых норм:

1) национальное законодательство, представленное чаще всего внутригосударственными актами о торговле и мореплавании. В России в настоящее

время таким актом выступает Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. в редакции от 18 июля 2009 г.²¹. Конечно, основная цель КТМ заключается в регулировании национально-правовых отношений в области торгового мореплавания, и к числу норм именно МЧП, а также международного частного морского права как его подотрасли в строгом смысле слова могут быть отнесены лишь нормы главы XXVI «Применимое право» (ст. ст. 414 - 426), олицетворяющие собой коллизионное регулирование. Однако подавляющее большинство всех норм КТМ построено с учетом тех международных конвенций и соглашений, участницей которых стала Россия за последние годы. Это означает, что КТМ РФ фактически содержит унифицированные материально-правовые нормы международного характера, инкорпорированные в российское внутригосударственное законодательство²².

К числу источников российского морского права относят все известные теории права его формы. Среди них – *внутригосударственные* (национальные):

- а) Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г.;
- б) ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации» от 30 ноября 1995 г.;
- в) ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998 г.;
- г) ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» от 17 декабря 1998 г.;
- д) ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30 апреля 1999 г.

Отдельные нормы морского права содержатся в таких федеральных законах, как Уголовный кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Водный кодекс Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации и др.

²¹ СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207; 2009. № 29. Ст. 3625.

²² См.: Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М., 2002; Вылегжанин А.Н., Каламкарян Р.А. К учету международно-правового опыта в работе по кодификации морского законодательства России // Государство и право. 2005. № 3.

Нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации введены в действие многочисленные источники морского права, регулирующие вопросы подготовки и дипломирования моряков и несения вахты, дисциплины работников морского транспорта, деятельности администрации морских портов и др.

К источникам внутригосударственного морского права относятся также отраслевые нормативные правовые акты (приказы, инструкции, уставы, правила и т.п.) и акты других органов исполнительной власти, касающиеся деятельности морского транспорта (таможенных, правоохранительных, санитарных, контрольных и др.).

В области международных морских перевозок и иной деятельности в Мировом океане к основным источникам права относятся такие *ратифицированные* Россией *международные договоры*, как:

- а) Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.;
- б) Брюссельская конвенция о коносаментах 1924 г. с поправками 1968 г.;
- в) Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов 1973/78 г.г.;
- г) Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974/78 г.г. и др.

Значительное место в составе источников морского права занимают *международные торговые правила* (например, Incoterms 2000) и *морские обычаи* (Йорк-Антверпенские правила об общей аварии 1994 г., своды обычаев морских портов и др.), получившие закрепление в различных материалах, публикуемых торговыми палатами, научными и другими неправительственными организациями (например, Балтийский и международный морской совет, Международная палата судоходства и др.).

2) К источникам морского права относят также ***нормы международных соглашений***, содержащих унифицированные коллизионные привязки (формулы прикрепления), указывающие на применимое право для регулирования договорных и спорных отношений в торговом мореплавании, например:

lex loci contractus – закон места заключения договора;

lex loci delicti commissi – закон места применения вреда;

lex loci actus – закон места совершения акта;

lex flagi (banderae) – закон флага (при спасании, трудовых разногласиях и др.);

lex fori – закон суда (при столкновении в открытом море судов разных государств) и др.

Международные договоры, представляющие собой межгосударственную кодификацию материально-правовых норм в области торгового мореплавания. В качестве примеров международных договоров в области международного частного морского права, в которых Россия оформила свое участие, можно привести следующие конвенции:

- Брюссельская конвенция 1924 г. об унификации некоторых правил о коносаменте (далее - Гаагские правила), измененная Брюссельским протоколом 1968 г. (далее - Правила Висби, или Висбийские правила) и Протоколом 1979 г.²³;

- Гамбургская конвенция ООН 1978 г. о морской перевозке грузов²⁴ (далее - Гамбургские правила);

- Афинская конвенция ИМО 1974 г. о перевозке морем пассажиров и их багажа, измененная Лондонским протоколом 1976 г., Лондонским протоколом 1990 г. и Лондонским протоколом 2002 г.²⁵;

- Женевская конвенция ЮНКТАД 1974 г. о кодексе проведения линейных конференций²⁶;

- Женевская конвенция ИМО 1993 г. о морских залогах и ипотеках²⁷;

- Лондонская конвенция ИМО 1976 г. об ограничении ответственности по

²³ Гаагские правила вступили в силу 2 июня 1931 г. Висбийские правила вступили в силу 23 июня 1977 г. Протокол 1979 г. вступил в силу 14 февраля 1984 г. После присоединения ко всем трем документам они вступили в силу для России 29 июля 1999 г.

²⁴ Гамбургские правила вступили в силу 1 ноября 1992 г. Россия в данной Конвенции не участвует.

²⁵ Афинская конвенция вступила в силу 28 апреля 1987 г. После присоединения для СССР она вступила в силу 28 апреля 1987 г. Россия является ее участницей в порядке международного правопреемства. Лондонский протокол 1976 г. вступил в силу 30 апреля 1989 г. После присоединения для СССР он вступил в силу 30 апреля 1989 г. Россия является его участницей в порядке международного правопреемства. Лондонский протокол 1990 г. в силу не вступил. Россия в нем не участвует. Лондонский протокол 2002 г. в силу не вступил. Россия в нем не участвует.

²⁶ Данная Конвенция вступила в силу 6 октября 1983 г. После присоединения Конвенция вступила в силу для СССР 6 октября 1983 г.

²⁷ Данная Конвенция вступила в силу 5 сентября 2004 г. После присоединения Конвенция вступила в силу для России 5 сентября 2004 г.

морским требованиям, измененная Лондонским протоколом 1996 г.²⁸;

- Брюссельская конвенция 1952 г. об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов²⁹;

- Лондонская конвенция ИМО 1969 г. по обмеру судов³⁰;

- Лондонская конвенция ИМО 1989 г. о спасании³¹;

- Лондонская конвенция ИМО 1996 г. об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ;

3) международные обычаи, выступающие в качестве сформировавшихся в течение длительного периода времени правил и обыкновений морского судоходства, носящих юридически обязательный характер. Отличие международных обычаев от договоров заключается в том, что они имеют неписаный характер, будучи по терминологии Статута Международного суда ООН «доказательством всеобщей практики» (ст. 38). Однако содержание обычно-правовых норм часто подвергается неофициальной систематизации в рамках существующих международных неправительственных организаций. Так, например, Ванкуверская конференция Международного морского комитета (ММК) одобрила новую редакцию Йорк-Антверпенских правил об общей аварии в 2004 г. (The York-Antwerp Rules 2004)³². По сути, содержащиеся в правилах нормы представляют собой международный морской обычай в отношении распределения разумно произведенных в чрезвычайных ситуациях расходов между сторонами общего морского предприятия с целью сохранения имущества, участвующего в таком предприятии³³.

²⁸ Данная Конвенция вступила в силу 1 декабря 1986 г. Лондонский протокол вступил в силу 13 мая 2004 г. После присоединения Конвенция и Протокол вступили в силу для России 13 мая 2004 г.

²⁹ Данная Конвенция вступила в силу 24 февраля 1956 г. После присоединения Конвенция вступила в силу для России 29 октября 1999 г.

³⁰ Данная Конвенция вступила в силу 18 июля 1982 г. После присоединения Конвенция вступила в силу для СССР 18 июля 1982 г. Россия является ее участницей в порядке международного правопреемства.

³¹ Данная Конвенция вступила в силу 14 июля 1996 г. После ратификации Конвенция вступила в силу для России 25 мая 2000 г.

³² ММК - это международная неправительственная организация, созданная в 1897 г. с целью объединения усилий по унификации норм международного морского права, как частного, так и публичного. В настоящее время членами ММК являются национальные ассоциации морского права из 50 государств.

³³ Следует отметить, что общая авария является древнейшим институтом морского права и, по некоторым данным, насчитывает около трех тысяч лет. Впервые международной унификации этот институт подвергся в XIX в., когда в 1864 г. в Йорке были приняты Йоркские правила, которые в 1877 г.

4) **Судебный прецедент**, как источник морского права, используется в правоотношениях с субъектами англосаксонской правовой системы и при рассмотрении споров, при наличии соответствующего соглашения, в судах стран общего права.

2.2. Источники международного права, применяемые при рассмотрении морских споров.

К отношениям, возникающим из торгового мореплавания, с участием иностранного элемента в основном, согласно КТМ РФ, применяется право Российской Федерации. Оно определяется в соответствии с международными договорами, КТМ РФ, обычаями торгового мореплавания. Вместе с тем в КТМ РФ закрепляется принцип автономии воли, или свободного волеизъявления сторон, в соответствии с которым стороны могут при заключении договора или в последующем избрать по соглашению между собой право, которое подлежит применению.

В статье 414 КТМ РФ выделяются два случая, при которых соглашение сторон о применимом праве не может повлечь за собой устранение или уменьшение ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, утрату или повреждение груза и багажа либо просрочку их доставки.

КТМ РФ - определяет, что отношения, возникающие, в частности, из договора морской перевозки, тайм - чартера и бербоут-чартера, регулируются законом государства, предусмотренным соглашением сторон. Договор морской перевозки, по всей видимости, предполагается в виде трамповых и линейных перевозок.

Если же в документе, определяющем права и обязанности сторон по морской перевозке, отсутствует соглашение сторон о подлежащем применению праве, то спор разрешается в соответствии с законодательством государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся:

в Антверпене были пересмотрены и в 1890 г. получили название Йорк-Антверпенских правил. Глава XVI КТМ РФ в основном отражает Правила в редакции 1994 г.

- перевозчиком - в договоре морской перевозки;
- судовладельцем - в тайм - чартере и бербоут-чартере.

Таково содержание действующего национального российского законодательства в отношении решения вопроса о применимом праве в договорах по морской перевозке грузов.

Вместе с тем в законодательстве многих государств не содержатся коллизийные нормы, которые бы предусматривали, право какой страны подлежит применению при морской перевозке грузов. В некоторых странах эти вопросы решаются судебной практикой.

В частности, суды Великобритании и Франции применяют закон флага судна, а суды ФРГ - закон места назначения груза. В Польше обычно применяется закон, который определяют сами стороны³⁴.

В России следует обратить внимание прежде всего на практику МКАС при ТПП РФ. М. Розенберг, член его Президиума, указывает, что, основываясь на Положении о международном коммерческом арбитражном суде при Торгово-промышленной палате РФ, а также на ст. VII Европейской конвенции о внешнеторговом арбитраже (в ней Россия участвует в качестве правопреемника), МКАС исходит из того, что стороны свободны в выборе права, применимого к существу спора³⁵.

Отражение вопросов применимого права имеет место непосредственно в документах, удостоверяющих договор морской перевозки, а именно - в чартерах и коносаментах. Решение данных вопросов напрямую связано с проблемами юрисдикции.

Определение применимого права в чартерах можно классифицировать следующим образом.

1) Альтернативно - определенное. Например, во всеобщем универсальном чартере БИМКО предлагается выбрать между Лондоном - и соответственно применять английское право - и Нью - Йорком, с применением морского права

³⁴ Овчинкин А.В. Международные перевозки: правовые аспекты перемещения грузов и пассажиров. Минск: Амалфея, 1999. С. 38.

³⁵ Розенберг М. О применимом праве (Из практики Международного коммерческого арбитражного суда при Торгово - промышленной палате РФ) // Вестник ВАС РФ. 1995. № 9. С. 17.

США. В случае отсутствия записи сторонами данного пункта применяется английское право. То же положение в бербоут - чартере «Беркон-84» и некоторых других чартерах.

2) Альтернативно - неопределенное. Встречаются чартеры, в которых при установленной альтернативности неизвестен вариант применения права. Так, в тайм - чартере «Найп 93», кроме Лондона и Нью - Йорка, указан вариант выбора любого места, но какое при этом применяется право, не указано. Это означает, что следует применять коллизионные нормы того государства, в котором рассматривается данный спор.

3) Выборное. В данном случае право определяется сторонами по своему выбору. Черноморский лесной чартер для перевозки леса «Блэксивуд» определяет, что все споры рассматриваются в месте, указанном в боксе 31, в соответствии с действующим законодательством.

4) Определенное по необходимости. Имеются такие чартеры, в которых сам текст проформы может определить право, если стороны в силу каких-либо причин «забыли» это сделать. В основном это английское право (стандартный чартер «Газтайм»).

5) Исключительное. Стандартный рейсовый чартер «Бискойлвой 86» устанавливает, что спор рассматривается исключительно в Лондоне, и применяется только английское право.

В свете изложенного о соотношении условий чартера и коносамента необходимо сказать следующее.

Отражение условий применимого права в коносаментах напрямую связано с тем, отсылает ли его содержание к какому-либо чартеру. При этом все вопросы применимого права должны решаться именно в соответствии с закрепленными в содержании чартера условиями. Вопросы применимого права по отношению к коносаменту возникают в случаях, когда он является единственным документом, удостоверяющим договор морской перевозки, в так называемых линейных морских перевозках.

Как правило, в коносамент включается оговорка Парамаунт³⁶, которая отсылает к Гаагско-Висбийским правилам (коносаменты «Цементвойбилл», «Полкоулбилл», «Грейнвойбилл»). Но такая практика в настоящее время не всегда себя оправдывает, поскольку количество участников данных Правил значительно меньше и не все коносаменты содержат условие о применении Правил³⁷. Поэтому в коносаменты иногда включаются и другого рода положения. Интересная позиция заключена в содержании коносамента «Конлайнбилл», поскольку указано, что будет применяться законодательство той страны, в которой находится главная деловая контора. При этом не указано, чья контора: перевозчика или отправителя, получателя.

В соответствии со ст. 144 КТМ РФ вопросы применимого права не являются обязательными для указания в содержании коносамента, что создает определенные трудности при разрешении возникающих споров. Стороны, конечно, будут разрешать вопрос либо в соответствии с коллизионными нормами национального законодательства, либо применяют оговорку Парамаунт.

Рассматривая споры, возникающие из морских перевозок, арбитражи тоже сталкиваются с проблемой выбора права. Какое право применяет Морская арбитражная комиссия в РФ? В Положении, регламентирующем деятельность МАК, нет никаких обоснований данного вопроса. В самом Законе "О международном коммерческом арбитраже" от 7 июля 1993 г. N 5338-1 в ст. 28 третейский суд исходит из права, которое сами стороны выбрали в качестве применимого к существу спора. Причем отсылка идет не к коллизионным нормам, а к материальному праву.

Спорным является положение, при котором третейский суд применяет право самостоятельно в соответствии с коллизионными нормами в случае, если

³⁶ Оговорка «Парамаунт» – в той мере, насколько этот коносамент касается перевозки товаров по воде, данный коносамент подпадает под действие положений «Гаагских правил», а именно-Международной Конвенции по унификации определенных правил относящихся к коносаментам, принятых в Брюсселе 25 августа, 1924 года, с поправками (включающими, где это предписано, протокол, принятый в Брюсселе 23 февраля, 1968, известный как правила Визби), применяемых в стране погрузки. В случае отсутствия таких законодательных актов в стране загрузки, таковые законы применяются в обязательном порядке, Гаагские правила применяются, как это предписано в стране доставки. В случае отсутствия таких законов в стране загрузки или в стране доставки, применяются положения Гаагских правил, как они трактуются Конвенцией.

³⁷ Комментарий к Кодексу торгового мореплавания / Под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2000. С. 711.

стороны не укажут, какое право следует применять. Непонятно, какие именно коллизионные нормы будет применять МАК - российские или нормы права иностранных субъектов, участвующих в споре.

Данные вопросы решают также международные соглашения. Единообразное коллизионное регулирование в странах ЕС вводится на основе принятой Конвенции "О праве, применимом к договорным обязательствам". Конвенция получила название Римской по месту ее принятия и вступила в силу с 1 апреля 1991 г. Она действует применительно ко всем договорным отношениям, включая и те, в которых одна сторона или обе стороны договора относятся к третьим странам. В иностранной литературе отмечается, что если английский судья или английский арбитр должны определить надлежащее право контракта, заключенного между субъектами из Аргентины и США, они должны применить нормы Римской конвенции³⁸.

В торговом мореплавании вряд ли возможно применение данной Конвенции, поскольку морские перевозки являются специфической сферой внешнеэкономических отношений, поскольку основаны на заключении договоров в форме чартеров и коносаментов, которые практически не применимы в других сферах жизнедеятельности. Регламентация вопросов применимого права Гаагскими правилами с учетом Протокола 1968 г. сводится к следующему.

Положения данной Конвенции применяются ко всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если:

- а) коносамент выдан в договаривающемся государстве; либо
- б) перевозка осуществляется из порта, находящегося в договаривающемся государстве; либо
- в) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила Конвенции или вводящего их в действие законодательства какого-либо государства применяются к этому договору, какова бы ни была национальность судна, перевозчика, отправителя, получателя или любого другого заинтересованного лица.

Вместе с тем в Конвенции закреплено положение о применении Конвенции

³⁸ Бардина М. О праве, применимом к договорным обязательствам // Хозяйство и право. 1997. № 4. С. 21.

к коносаментам, не указанным в перечне коносаментов, к которым применимы положения данных Правил. Проблемность применения Гаагско - Висбийских правил состоит в том, что чартерный вариант перевозок не регламентируется ими. Также в данном международном соглашении отсутствует диспозитивная возможность ухода от данных Правил и применения другого права.

В Гамбургских правилах 1978 г. четко определено, что арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила данной Конвенции (ст. 22, п. 4). Это условие должно соблюдаться только в том случае, если указано, что перевозка регулируется положениями данной Конвенции. При этом любое условие в документе, подтверждающем договор морской перевозки, является ничтожным в той степени, в какой это противоречит условиям морской перевозки грузов.

Конвенция отсылает к законодательству страны, где возбуждено разбирательство, т.е. применяет коллизионную привязку (*lex fori*). Так определяется компенсация за издержки, которую перевозчик должен выплатить в случае утраты и повреждения груза, а также задержки в сдаче груза.

В отдельных случаях в Конвенции возможно применение положений договора морской перевозки или национального права, если это касается распределения убытков по общей аварии.

Думается, что применение данной Конвенции ограничено следующими причинами. Во-первых, в ст. 25 Конвенции указывается, что нет препятствий для применения какой-либо другой конвенции, т.е. стороны могут применить другие конвенции и законодательство. Во-вторых, изучение проформ чартеров и коносаментов говорит о том, что в них практически не встречается упоминание или ссылка на данную Конвенцию. В-третьих, к данной Конвенции не присоединился ряд государств, поэтому в отношениях с участием их представителей Гамбургские правила не применимы.

2.3. Коллизия законов при спасании на море

Договор спасания является доказательством наличия отношений по спасанию и документом, подтверждающим волю сторон. Текст договора, будучи стандартным, определяет его условия. Как правило, если он не изменяется, то

отношения сторон регулируются нормами этого договора и Международной конвенцией о спасании 1989г. Если же договор не заключается вообще и стороны ограничиваются лишь соглашением о самом факте принятия услуг спасателей, то все последствия спасания регулируются на основании норм международных конвенций и соответствующего национального законодательства.

В настоящее время вступила в силу и действует Международная конвенция о спасании 1989 года, принятая в Лондоне 28 апреля 1989 года. Россия ратифицировала эту конвенцию в декабре 1999 года и со вступлением ее в силу 25 мая 2000 года ее нормы, совместно с нормами нового КТМ РФ, будут представлять собой национальную законодательную базу, регулиующую отношения по спасанию "имущества на море с участием российской стороны.

Конвенция 1989г. предусматривает, что спасание производится согласно условий договора, который может заключаться капитаном судна от имени владельца судна, а также от имени владельца имущества, находящегося на борту. При этом договор в целом или любые его условия могут быть аннулированы или изменены, если будет доказано, что он был заключен вследствие неоправданного воздействия или под влиянием опасности и его условия являются несправедливыми, либо если плата, предусмотренная договором, чрезмерно завышена или занижена по отношению к фактически оказанным услугам. Лишь только в той мере, в какой не предусмотрено договором, действуют правила Конвенции. Таким образом, нормы Конвенции носят диспозитивный характер и являются субсидиарными по отношению к нормам договора о спасании, заключенного сторонами.

При отсутствии соглашения сторон о **подлежащем применению праве к отношениям, возникающим из спасания судна** и иного имущества во внутренних водах и в территориальном море, применяется закон государства, в котором имело место спасание, и, если спасание осуществляется в открытом море и спор рассматривается в России, применяется российское право. В случае, если спасавшее и спасенное суда плавают под флагом одного государства, применяется закон государства флага судна независимо от того, где имело место спасание.

2.4. Коллизия законов при общей аварии

В области отношений, связанных с **общей аварией, проблема коллизии** национальных законодательств во многом снята вследствие повсеместного признания и применения единообразных обычаев международного оборота – Йорк-Антверпенских правил.

Все страны, пересматривавшие в XX в. свои законы об общей аварии, в большей или меньшей степени старались приблизить их содержание к Йорк-Антверпенским правилам. В этом отношении не является исключением и российское законодательство.

Статья 285 КТМ РФ устанавливает, что «в случаях, если это предусмотрено соглашением сторон, а также в случаях неполноты подлежащего применению закона при определении рода аварии, определении размера общеаварийных убытков и их распределении применяются Йорк - Антверпенские правила об общей аварии и другие международные обычаи торгового мореплавания».

Последняя редакция Правил была принята в 2004 г. (приняты в г. Ванкувере на конференции Международного морского комитета. Правила представляют собой подробный свод постановлений, регламентирующих, какие убытки относятся к общей аварии и как определяется их размер.

Причиной разработки международных норм, регулирующих вопросы общей аварии, явились частые споры между участниками морской перевозки. Эти споры вызывались различием в национальном законодательстве и в практике определения общей аварии. Для установления единообразия в трактовке общей аварии участники международной торговли пришли к мысли создать такие правила, которые не противоречили бы национальным интересам, но вместе с тем облегчали бы решение вопросов, связанных с морской перевозкой в разных странах.

В то же время Йорк - Антверпенские правила полностью не устраняют возможности коллизий, поскольку, например, не регулируют порядок составления расчета по распределению общей аварии³⁹.

³⁹ Калинина И. А. Общая авария как специфический институт морского права. //Право и экономика, № 4, 2000.

Йорк - Антверпенские правила не являются конвенцией, которая подлежала бы ратификации правительствами заинтересованных стран, - это правила, которые могут включаться в договоры фрахтования и коносаменты лишь по добровольному соглашению сторон. Каждые новые Йорк - Антверпенские правила не отменяют предыдущих.

В связи с этим в договоры фрахтования и коносаменты могут включаться любые правила с указанием года вступления их в силу. Общая авария регулируется теми правилами, которые указаны в договорах и коносаментах. Практика, однако, показывает, что с изданием новых Йорк - Антверпенских правил применяются обычно только последние.

Отсутствие соглашения сторон о применении Йорк-Антверпенских правил представляет собой основу для определения общей аварии по нормам национального права. В данном случае возникает необходимость коллизионного регулирования. Коллизионные привязки, применяемые при общей аварии, отличаются по своему содержанию от традиционных коллизионных начал. Например, установлено специальное **коллизионное понятие «порт, в котором судно заканчивает рейс»** – это порт, в котором перевозка груза иностранным судном прекратилась, потому что этот порт является портом назначения, либо из-за того, что судно было не в состоянии продолжать перевозку и вынуждено выгрузиться в данном порту. Закон порта выгрузки является господствующей коллизионной привязкой при определении рода аварии и распределении общеаварийных убытков, поскольку существует тесная связь между содержанием правоотношений по общей аварии и портом выгрузки.

Отношения по общей аварии регулируются и на конвенционном уровне: например, согласно Соглашению Монтевидео о праве, применимом к международному торговому судоходству, 1940 г. общая авария устанавливается и распределяется в порту назначения, а если он не достигнут, то в порту выгрузки. Изъятие из этого принципа – применение национального закона судна, т. е. закона флага. К одному и тому же правоотношению по общей аварии возможно применение двух различных национальных законов (итальянское право, Кодекс Бустаманте). В мировой судебной практике принята множественная квалификация

закон порта выгрузки груза после аварии: закон местонахождения вещи, закон неосновательного обогащения, закон места исполнения договора.

Столкновение судов и спасание на море регулируются на основе многосторонних международных соглашений. Одно из самых старых – это Брюссельская международная конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г. Основное содержание Конвенции составляют нормы, определяющие условия имущественной ответственности за последствия столкновения судов. Ответственность основана на принципе вины. Возможно несение убытков потерпевшим. Конвенция вводит понятие «соразмерная степень вины». Установлено, что в различных случаях столкновения судов необходимо применять разные коллизионные привязки (закон места столкновения, закон флага, закон суда, закон флага потерпевшего судна). Брюссельская международная конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 г. (и Протокол к ней 1967 г., расширяющий сферу действия Конвенции) содержит унифицированные материально-правовые и коллизионные нормы, определяющие действия, являющиеся спасанием. Коллизионные привязки – те же, что и при столкновении судов. Предусмотрено применение закона флага судна, оказавшего помощь. Общая коллизионная норма при спасании – закон флага судна, осуществлявшего спасение.

2.5. Коллизии законов при столкновении судов в территориальном море и внутренних водах и в открытом море

В российском законодательстве имеется ряд положений, касающихся применения права к деликтным обстоятельствам в области торгового мореплавания. Так, в КТМ РФ предусмотрены нормы, исходящие из применения «закона места совершения правонарушения», ограничиваемого рядом изъятий в сфере отношений, возникающих из столкновения судов, из причинения ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ. Так, отношения из столкновения судов во внутренних морских водах и в территориальном море регулируются законом государства, на территории которого произошло столкновение, а если столкновение судов произошло в открытом море и спор рассматривается в России, подлежат

применению правила, установленные в КТМ РФ, т.е. действует односторонняя коллизионная норма.

К отношениям же, возникающим из столкновения судов, плавающих под флагом одного государства, применяется закон данного государства независимо от места столкновения судов (п. 3 ст. 420 КТМ РФ).

13 мая 1977 г. в районе порта Хельсинки в территориальных водах Финляндии произошло столкновение парома «Скандинавия», принадлежащего польской судоходной компании, и танкера Волжского речного пароходства, в результате которого оба судна получили повреждения. Спор в соответствии с Московской конвенцией 1972 г. рассматривался в МАК при ТПП СССР. В исковом заявлении истец (польский судовладелец) просил применить к обязательству по причинению вреда право Финляндии, т. е. места совершения деликта. Рассмотрев это заявление, Морская арбитражная комиссия признала неосновательной ссылку истца на п. 4 ст. 126 Основ гражданского законодательства СССР 1961 г., поскольку в законодательстве СССР имелась и специальная норма, предусматривавшая разрешение коллизий, связанных с ограничением ответственности судовладельца. Согласно п. 8 ст. 14 КТМ СССР правила гл. XVI «Пределы ответственности судовладельца» применяются к судовладельцам, плавающим под государственным флагом СССР. По мнению МАК, данная норма имеет приоритет над общей коллизионной нормой, поскольку она установлена, во-первых, специально для имущественных отношений, связанных с торговым мореплаванием, а не для любых имущественных отношений, а во-вторых, специально для случаев ограничения ответственности судовладельцев по требованиям, возникающим из предусмотренного законом ограниченного круга оснований, в том числе по требованиям о возмещении ущерба, причиненного при столкновении судов, а не вообще каких бы то ни было обязательств из причинения любого вреда⁴⁰.

Примечание:

Постановление ФАС Северо-Западного округа от 20.06.2014 № Ф07-3129/2014 по делу № А56-32342/2013 Требование: О взыскании солидарно убытков в виде

40 Внедоговорные обязательства. – электронный ресурс: <http://stud24.ru/international-law/vnedogovornye-obyazatelstva/221146-647204-page3.html>.

упущенной выгоды. Обстоятельства: В результате аварии, произошедшей из-за навала танкера, судовладельцем которого является ответчик-1, и в присутствии лоцмана - работника ответчика-2, принадлежащее истцу судно повреждено и не смогло оказать услуги по заключенным договорам. Страховые компании возместили истцу только реальный ущерб. Решение: Требование удовлетворено за счет ответчика-1, поскольку присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственности капитана судна за его управление и, как следствие, ответственности судовладельца за убытки.

Постановление ФАС Северо-Западного округа от 06.03.2013 по делу № А56-66344/2010. Требование: О взыскании убытков. Обстоятельства: Истец ссылается на причинение ему убытков повреждением имущества (светящего навигационного знака) в результате аварии на море. Решение: В удовлетворении требования отказано, поскольку суд установил, что причиной аварии послужило то обстоятельство, что в момент навала судна на светящийся знак он не горел, и не доказаны вина ответчика в причинении вреда имуществу истца, а также размер причиненного ущерба.

Раздел 3.

Проблемы подсудности при морских спорах

3.1. Понятие подсудности при морских спорах и критерии ее определения

Применительно к арбитражной судебной системе под подсудностью понимают распределение между арбитражными судами дел, подведомственных арбитражным судам.

Для арбитражного процесса характерны два вида подсудности: родовая и территориальная.

Родовая подсудность разграничивает дела между арбитражными судами различного уровня. По общему правилу, установленному частью 1 статьи 34 АПК РФ, дела, подведомственные арбитражным судам, рассматриваются в первой инстанции арбитражными судами республик, краев, областей, городов федерального значения, автономной области, автономных округов (далее - арбитражные суды субъектов Российской Федерации), за исключением дел, отнесенных к подсудности Высшего Арбитражного Суда РФ.

Согласно части 2 статьи 34 АПК РФ Высший Арбитражный Суд РФ рассматривает:

Дела об оспаривании нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, затрагивающих права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности;

Дела об оспаривании ненормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Совета Федерации и Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, не соответствующих закону и затрагивающих права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности;

Экономические споры между Российской Федерацией и субъектами Российской Федерации, между субъектами Российской Федерации.

Территориальная подсудность разграничивает компетенцию арбитражных судов одного звена, т.е. между арбитражными судами субъектов Российской Федерации.

Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации предусматривает несколько видов территориальной подсудности:

Общая территориальная подсудность - в соответствии с правилами общей территориальной подсудности иск предъявляется в арбитражный суд субъекта РФ по месту нахождения или месту жительства ответчика (ст. 35 АПК РФ). Согласно пункту 2 статьи 54 ГК РФ место нахождения юридического лица определяется местом его государственной регистрации, если в соответствии с законом в учредительных документах не указано иное. Наименование и место нахождения юридического лица указываются в его учредительных документах.

Местом жительства согласно пункту 1 статьи 20 ГК РФ признается место, где гражданин постоянно или преимущественно проживает.

Альтернативная подсудность - правила подсудности по выбору истца установлены статьей 36 АПК РФ.

Так иск к ответчику, место нахождения или место жительства которого неизвестно, может быть предъявлен в арбитражный суд по месту нахождения его

имущества либо по его последнему известному месту нахождения или месту жительства в Российской Федерации.

Иск к ответчикам, находящимся или проживающим на территориях разных субъектов РФ, предъявляется в арбитражный суд по месту нахождения или месту жительства одного из ответчиков.

Иск к ответчику, находящемуся или проживающему на территории иностранного государства, может быть предъявлен в арбитражный суд по месту нахождения на территории Российской Федерации имущества ответчика.

Иск, вытекающий из договора, в котором указано место его исполнения, может быть предъявлен также в арбитражный суд по месту исполнения договора. Иск к юридическому лицу, вытекающий из деятельности его филиала, представительства, расположенных вне места нахождения юридического лица, может быть предъявлен в арбитражный суд по месту нахождения юридического лица или его филиала, представительства.

Иски о возмещении убытков, причиненных столкновением судов, взыскании вознаграждения за оказание помощи и спасание на море могут предъявляться в арбитражный суд по месту нахождения судна ответчика или порта приписки судна ответчика либо по месту причинения убытков.

Договорная подсудность - по правилам договорной подсудности (ст. 37 АПК РФ) общая территориальная и альтернативная подсудность, установленная статьями 35 и 36 АПК РФ, могут быть изменены по соглашению сторон до принятия арбитражным судом заявления к своему производству.

Исключительная подсудность - по правилам исключительной подсудности, установленной статьей 38 АПК РФ, дело должно быть рассмотрено строго определенным арбитражным судом.

Так иски о правах на недвижимое имущество предъявляются в арбитражный суд по месту нахождения этого имущества.

Иски о правах на морские и воздушные суда, суда внутреннего плавания, космические объекты предъявляются в арбитражный суд по месту их государственной регистрации.

Иск к перевозчику, вытекающий из договора перевозки грузов, пассажиров и их багажа, в том числе в случае, если перевозчик является одним из ответчиков, предъявляется в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика.

Заявление о признании должника банкротом подается в арбитражный суд по месту нахождения должника.

Заявление об установлении фактов, имеющих юридическое значение, подается в арбитражный суд по месту нахождения или месту жительства заявителя, за исключением заявления об установлении фактов, имеющих юридическое значение для возникновения, изменения или прекращения прав на недвижимое имущество, которое подается в суд по месту нахождения недвижимого имущества.

Заявление об оспаривании решений и действий (бездействия) судебного пристава-исполнителя подается в арбитражный суд по месту нахождения судебного пристава-исполнителя.

Заявления по спорам между российскими организациями, осуществляющими деятельность или имеющими имущество на территории иностранного государства, подаются в арбитражный суд по месту государственной регистрации на территории Российской Федерации организации - ответчика.

Заявления по спорам между российскими организациями, осуществляющими деятельность или имеющими имущество на территории иностранного государства и не имеющими государственной регистрации на территории Российской Федерации, подаются в Арбитражный суд Московской области.

Заявления об оспаривании решения третейского суда и о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения третейского суда подаются в арбитражный суд субъекта Российской Федерации, на территории которого принято решение третейского суда.

Заявление о признании и приведении в исполнение решений иностранных судов и иностранных арбитражных решений подается стороной, в пользу которой состоялось решение иностранного суда, в арбитражный суд субъекта Российской Федерации по месту нахождения или месту жительства должника либо, если место

нахождения или место жительства должника неизвестно, по месту нахождения имущества должника.

Подсудность по связи дел характеризуется тем, что независимо от территориальной принадлежности спор подлежит разбирательству в арбитражном суде, где рассматривается другое дело, с которым связан спор. Например, встречный иск независимо от его подсудности предъявляется по месту рассмотрения первоначального иска (п. 10 ст. 38 АПК РФ). Исковое заявление третьего лица, заявляющего самостоятельные требования относительно предмета спора, согласно статье 50 АПК РФ должно быть заявлено в арбитражный суд, рассматривающий спор. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации предусматривает возможность передачи дела из одного арбитражного суда в другой арбитражный суд (ст. 39 АПК РФ).

Так дело, принятое арбитражным судом к своему производству с соблюдением правил подсудности, должно быть рассмотрено им по существу, хотя бы в дальнейшем оно стало подсудным другому арбитражному суду.

Арбитражный суд передает дело на рассмотрение другого арбитражного суда того же уровня в случае, если:

Ответчик, место нахождения или место жительства которого не было известно ранее, заявит ходатайство о передаче дела в арбитражный суд по месту его нахождения или месту жительства;

Обе стороны заявили ходатайство о рассмотрении дела по месту нахождения большинства доказательств;

при рассмотрении дела в суде выяснилось, что оно было принято к производству с нарушением правил подсудности;

Одной из сторон в споре является тот же арбитражный суд;

После отвода одного или нескольких судей либо по другим причинам невозможно сформировать состав суда для рассмотрения данного дела.

О передаче дела на рассмотрение другого арбитражного суда выносится определение. Дело с определением направляется в соответствующий арбитражный суд в пятидневный срок со дня его вынесения. Споры о подсудности между арбитражными судами в Российской Федерации не допускаются.

В соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 129 АПК РФ арбитражный суд возвращает исковое заявление, если при рассмотрении вопроса о принятии заявления к производству установит, что дело неподсудно данному арбитражному суду.

3.2. Международная подсудность в международных соглашениях

Проблемы международной подсудности разрешаются и в межгосударственных соглашениях. Двусторонние договоры (о правовой помощи, о торговле и мореплавании) разграничивают подсудность судов договаривающихся государств на основе комбинированного использования единообразных критериев гражданства и domicilia сторон, места нахождения имущества⁴¹.

Основными критериями (как и при решении коллизионных вопросов) являются принципы гражданства (договоры РФ с Польшей и Румынией) и domicilia сторон (договоры РФ со странами Балтии и Италией). Решение вопросов о подсудности связано с вопросами выбора права (общая тенденция — применение судом своего собственного права). Договоры устанавливают правила об альтернативной, договорной и исключительной подсудности, правила разграничения подсудности по категориям дел, правила о специальной подсудности отдельных видов гражданско-правовых споров (договоры РФ с Италией, Испанией, Польшей, Болгарией, Румынией).

В договоре о правовой помощи между РФ и Италией закреплено, что критериями для установления компетенции судов являются: постоянное место жительства ответчика, место исполнения обязательства, место причинения вреда, постоянное место жительства или место пребывания истца (по делам о взыскании алиментов). Исключительная компетенция установлена по спорам о вещных правах на недвижимость (суд места нахождения недвижимости), по делам о личном статусе физических лиц (суд государства гражданства лица в момент предъявления иска).

Торговый договор РФ с Данией фиксирует компетенцию суда по месту заключения или гарантирования сделки, если отсутствует оговорка о третейском

⁴¹ Международная подсудность в международных соглашениях. — электронный ресурс: <http://isfic.info/mshp/medyg112.htm>

разбирательстве. Приоритет имеет компетенция того суда, которая особо предусмотрена принятыми условиями контракта.

Некоторые двусторонние договоры разрешают вопросы международной подсудности косвенным образом: решения судов одного государства подлежат признанию в другом, если дела, по которым вынесены решения, по закону государства, на территории которого решения должны быть признаны, могут быть подсудны местному суду (альтернативная подсудность). Решения иностранных судов не признаются, если дела подлежат исключительной компетенции местных судов. Косвенные критерии разграничения подсудности применяются, если договор прямо не разграничивает компетенцию.

Если в договоре отсутствуют нормы о разграничении компетенции, применяются внутригосударственные нормы о международной подсудности.

Многие многосторонние международные соглашения (региональные и универсальные) также содержат правила установления международной подсудности. Конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к гражданской юрисдикции по делам о столкновении судов, 1952 г. специально посвящена вопросам международной подсудности: иски, вытекающие из столкновения судов, могут быть предъявлены:

В суд по месту постоянного жительства ответчика или по одному из мест его деятельности.

В суд того места, где был осуществлен арест судна-ответчика или любого другого принадлежащего тому же ответчику судна, на которое может быть в законном порядке наложен арест.

В суд того места, где арест мог быть осуществлен и где ответчик предоставил иное обеспечение.

В суд того места, где произошло столкновение, если оно произошло в пределах порта, на рейде или во внутренних водах.

Допускается договорная подсудность по соглашению сторон.

Конвенция о правовой помощи СНГ 1993 г. (как и Конвенция 2002 г.) содержит расширенный круг норм о международной подсудности (разграничении компетенции): общие положения о подсудности и специальная подсудность

отдельных видов гражданских и семейных дел. Основные критерии — место жительства ответчика (физического лица) и место нахождения органа управления юридического лица. Гражданство сторон не имеет значения. Дополнительные критерии: место осуществления хозяйственной деятельности, место исполнения обязательства, место жительства истца.

Конвенция закрепляет правила об исключительной компетенции: по искам о праве собственности и других вещных правах на недвижимое имущество компетентен только суд по месту нахождения имущества; иски к перевозчику, вытекающие из договора перевозки, предъявляются по месту нахождения управления транспортной организацией, к которой предъявляются претензии. Установлена и возможность договорной подсудности на основе письменного соглашения сторон. Подсудность по соглашению сторон не может противоречить нормам Конвенции и национального законодательства об исключительной компетенции.

Норма о множественности юрисдикции закреплена в Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила): истец по своему выбору может предъявить иск в любой суд по месту нахождения основного коммерческого предприятия ответчика; заключения договора перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие или агентство, при посредничестве которого был заключен договор; порта погрузки или порта выгрузки; в любом месте, указанном в договоре морской перевозки.

Регламентация международной подсудности в межгосударственных соглашениях порождает проблему соотношения соответствующих положений международных договоров с нормами внутреннего законодательства. Общее правило: если международный договор содержит положения, отличающиеся от положений национального закона, применяются нормы международного договора.

Если норма международного договора относит определенное дело к исключительной компетенции конкретного государства, то национальные суды всех других государств должны отказать в рассмотрении дела даже в том случае, когда национальные законы относят данное дело к исключительной компетенции местных судов. Основанием для отказа в принятии искового заявления по делу,

отнесенному договором к исключительной подсудности иностранного государства, будет соответствующая статья этого международного договора.

Если договорная норма относит конкретное дело к исключительной компетенции судов определенного государства, такие суды обязаны принять исковое заявление и тогда, когда национальный закон не предусматривает рассмотрение данного дела в местных судах.

Не менее сложная проблема возникает, если договор устанавливает альтернативную международную подсудность, т.е. возможность установления компетенции судов двух и более государств. Например, национальное законодательство обоих государств (участников двустороннего договора) исключает какое-то правоотношение из своей национальной юрисдикции. В данном случае возникает отрицательный конфликт юрисдикции.

Для его решения норму международного договора об альтернативной подсудности следует толковать расширительно, т.е. дело подлежит компетенции национальных судов обоих государств в соответствии с международным договором, даже если внутренние правила международной подсудности и исключают данное дело из компетенции местных судов. Суд каждого из этих государств обязан принять иск к рассмотрению во исполнение своих международных обязательств.

Если международный договор допускает договорную подсудность и регулирует порядок ее установления, то закрепленный в договоре порядок заключения пророгационных соглашений не может быть изменен по соглашению сторон. Если договор относит дело к компетенции определенного государства, вопросы территориальной и предметной подсудности разрешаются на основании внутреннего законодательства этого государства.

3.3. Обстоятельства, влияющие на выбор подсудности по морским спорам

Существует ряд международных соглашений, которые регламентируют вопросы регулирования морской перевозки грузов. Вместе с тем не всегда ясно, в какой степени в них отражаются вопросы подсудности споров. Как Россия в целом, так и российские предприниматели должны учитывать и применять положения этих

соглашений для дальнейшего слияния рынка услуг России с остальными субъектами предпринимательства⁴².

Одним из важнейших актов российского законодательства в этой области является Федеральный закон "О международных договорах Российской Федерации" от 15 июля 1995 г.⁴³. Он основан на положениях Конституции РФ 1993 г. и общепризнанных нормах договорного права, отраженных в Венских конвенциях о праве международных договоров с участием государств (1969 г.) и договоров с участием международных организаций (1986 г.).

Международный договор Российской Федерации определяется в упомянутом Федеральном законе 1995 г. как международное соглашение, заключенное Российской Федерацией с иностранным государством или государствами либо с международной организацией в письменной форме и регулируемое международным правом независимо от того, содержится такое соглашение в одном документе или в нескольких связанных между собой документах, а также независимо от его конкретного наименования. Существенным моментом в этом определении является то, что соглашение должно регулироваться международным правом, в отличие от соглашений, обязывающих государства политически, но не порождающих юридических обязательств, как, например, многие соглашения в рамках Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе. Согласно Конституции Российской Федерации общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законодательством, то применяются правила международного договора (п. 4 ст. 15).

Закон о международных договорах Российской Федерации распространяется на международные договоры, в которых Российская Федерация является стороной в качестве государства - продолжателя СССР.

⁴² Семенов А.В. Международные соглашения при решении вопроса подсудности в области морской перевозки грузов подсудности. - электронный ресурс: <https://www.lawmix.ru/comm/5905>.

⁴³ Федеральный закон «О международных договорах» от 15 июля 1995 года // Собрание законодательства РФ. 1995. № 29. Ст. 27.

Конвенция «общего профиля» по вопросам гражданского процесса, принятая в Гааге 01.03.1954 года, не решает вопросы подсудности ни споров по морской перевозке грузов, ни каких-либо других споров.

В соответствии с письмом Высшего Арбитражного Суда РФ от 16.08.1995 года за № ОМ-230 «О перечне международных договоров, в исполнении которых участвуют арбитражные суды России» устанавливаются международные соглашения, применение которых допустимо арбитражными судами РФ.

В ст. 13 Соглашения о сотрудничестве в морском торговом судоходстве, заключенного в Будапеште 03.12.1971 года между СССР, Болгарией, Венгрией и другими странами, указывается, что «все споры между организациями морского транспорта договаривающихся сторон подлежат рассмотрению в арбитражном порядке с исключением подсудности таких споров государственным судам». Здесь также определяется, что указанные споры подлежат рассмотрению в арбитражном суде в стране ответчика или, по договоренности организаций морского транспорта, в арбитраже другой страны - участницы данного Соглашения. Применение в настоящее время вряд ли возможно в связи с изменившимся экономическим и политическим статусом стран - участниц данного Соглашения.

В более поздних соглашениях упоминаются различные согласительные процедуры, которые отдаленно напоминают указание на решение вопроса о подсудности споров. Например, в Соглашении с Грузией от 19.03.1996 г. таким органом выступает «смешанная комиссия».

Таким образом, соглашения между государствами о торговом судоходстве совершенно не решают вопросы подсудности споров, и не могут являться теми источниками, которыми бы руководствовались стороны при разрешении споров. Основным международным соглашением, определяющим взаимоотношения участников договора морской перевозки грузов и правовой статус коносамента, является "Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте", или так называемые Гаагские правила "The International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading", принятые в Брюсселе в 1924 году. В 1968 году Гаагские правила были значительно расширены

Брюссельским протоколом (Brussels Protokol of 1968) и стали называться Правилами Висби (The Hague-Visby Rules).

В настоящее время в Брюссельской конвенции (так иногда называют общим названием два вышеназванных документа) участвуют около 70 государств. Основные ее положения нашли отражение в национальном законодательстве многих стран. В РФ - в ряде статей КТМ, принятого в бывшем СССР в 1968 году, хотя ни СССР, ни затем РФ не являются участниками Брюссельской конвенции. Но ни Гагские правила, ни протокол к ним, подписанный 23.02.1968 года, не содержат специальных норм, регулирующих оговорки о подсудности. Попытка объединения аргентинских предпринимателей добиться внесения в текст Конвенции 1924 года соответствующих дополнений не получила поддержки⁴⁴.

В связи с этим необходимо обратить внимание на Конвенцию ООН по морской перевозке грузов, которая принята в 1978 году в Гамбурге (Германия) и по месту принятия носит название «Гамбургские правила» (Hamburg Rules). Несмотря на ее привлекательность с точки зрения детализированности, возможности применения в большинстве случаев, данную Конвенцию подписали только 20 государств, ратифицировали и присоединились - 25. Причем крупнейшие морские державы ее не подписали: Великобритания, Канада, страны «удобного флага»: Либерия, Кипр. РФ ни сама по себе, ни в качестве правопреемницы СССР не участвует в данной Конвенции, хотя в конце нее указано, что экземпляр Конвенции изготовлен на 6 языках, в том числе и на русском, «в удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные правительствами своих стран, подписали настоящую Конвенцию».

Конвенция очень подробно регламентирует юрисдикцию и вопросы арбитражного разбирательства по спорам, возникающим из морской перевозки грузов. Закреплена возможность подписания сторонами соглашения о передаче в арбитраж возможно возникшего спора. Причем арбитражное разбирательство по выбору лица, заявляющего требование, проводится в одном из следующих мест:

1. В каком-либо месте государства, на территории которого находятся:

⁴⁴ Б.С. Хейфец. Подсудность споров, связанных с морской перевозкой грузов. М.: Транспорт, 1976. С. 106.

- основное коммерческое предприятие, отделение или агентство ответчика или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика;

- место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор;

- порт погрузки или разгрузки.

2. Любое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или в соглашении⁴⁵.

Таким образом, Конвенцией провозглашается принцип того, что стороны вправе сами определиться с местом рассмотрения спора.

В российском законодательстве действует принцип, закрепленный в ст. 15 Конституции, согласно которому при установлении иных правил в международном договоре с участием России, чем предусмотрено внутренним законом, применяются правила этого акта. Эту же конструкцию повторяет в нашем случае АПК РФ (п. 3 ст. 11).

Выходом из сложившейся ситуации могут быть следующие варианты. Наиболее оптимальный - это присоединение к Конвенции 1978 года, где четко все расписано: в какой суд истец может по своему выбору обратиться при возникновении спора, а при наличии оговорки в чартере или коносаменте обратиться в тот суд, который указан в этих документах, удостоверяющих договор морской перевозки грузов. Другие варианты предусматривают изменение российского процессуального законодательства в части изменения положений, касающихся исключительной подсудности, или подписание двусторонних соглашений между Российской Федерацией и другой страной, в которых отражаются вопросы подсудности споров.

Примером выступает Соглашение о торговых отношениях между СССР (Россия - правопреемница) и США от 1 июня 1990 года. В нем установлена возможность договориться сторонам о какой-либо форме арбитража или

⁴⁵ А.С. Скаридов. Международное частное право. Учебное пособие. СПб.: Изд-во Михайлова В.А., Изд-во «Полиус», 1998. С. 263.

урегулирования спора, которую они взаимно предпочтут и которая, по их мнению, наилучшим образом будет отвечать их конкретным потребностям⁴⁶.

Над такими проблемами задумываются и при разработке проектов соглашений в научно - исследовательском мире юриспруденции. В частности, А.С. Комаров, развивая мысли об интенсификации международного экономического сотрудничества Международным институтом частного права - УНИДРУА, указывает, что «к более отдаленной перспективе относятся проекты разработки транснациональных правил о гражданском процессе, которые можно было бы применять к разрешению международных споров и которые отражали бы признаваемые в цивилизованном мире принципы гражданского судопроизводства. На будущее также запланирована работа над проектом единообразных норм, применимых к договору перевозки, наличие которых существенно облегчило бы задачу государств, проводящих реформу своего законодательства в этой области»⁴⁷.

Существующая законодательная конструкция запрета изменения исключительной подсудности делает невозможным рассмотрение споров в Морской Арбитражной Комиссии при ТПП РФ. Но именно данный судебный орган в большей степени компетентен рассматривать споры в области морских перевозок, так как там работают специалисты в области морского права, у которых наработан многолетний опыт работы в данной области.

Вопрос преодоления исключительной подсудности будет постоянно возникать, если суд, принимающий к производству какое-либо исковое заявление, будет сомневаться в своей процессуальной правоспособности рассматривать данный спор.

⁴⁶ М.М. Богуславский. Международное частное право. Учебник. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрист, 1998. С. 396.

⁴⁷ Комаров А.С. Международная унификация правового регулирования внешнеэкономической деятельности // Хозяйство и право. 1990. № 8. С. 37.

Раздел 4.

Органы разрешения гражданских и морских споров⁴⁸

- *Международным коммерческим арбитражным судом при ТПП РФ (МКАС).*
- *Морская арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате РФ;*
- *Арбитражные суды Российской Федерации;*
- *Третейские суды*

В течение многих веков Мировой океан традиционно использовался для перевозки людей и товаров (грузов), рыболовства и морского промысла⁴⁹.

Что касается торгового мореплавания, то часто его деятельность связана с решением коллизионных проблем, вопросов подсудности и разрешения имущественных споров, которые вытекают из договорных и внедоговорных обязательств.

К категории имущественных споров относятся также споры в связи с загрязнением морской среды и нанесением ущерба живым ресурсам моря. Такие споры могут быть разрешены международными и национальными арбитражными органами. В настоящее время наиболее эффективным учреждением по разрешению морских споров является морской арбитраж.

Морской арбитраж представляет собой разновидность международного коммерческого арбитража. Напомним, что под международным коммерческим арбитражем понимается способ разрешения споров между сторонами из различных государств или сторонами с «иностранным элементом», назначаемыми ими самими нейтральными арбитрами или арбитром, чье решение имеет обязательную силу. Следует отличать его от «внутреннего арбитража», разрешающего споры между лицами из одного и того же государства, по поводу «внутренних» сделок.

Правовое регулирование международного коммерческого и морского арбитража осуществляется на международном уровне посредством заключения международных конвенций и двусторонних договоров, а на внутригосударственном

⁴⁸ Раздел включает информацию с сайт «Центр морского права» - "Журнал "Морское право". (<http://www.sea-law.ru/journal/2003-07/brehova.html>) Информация обновлена: 01.01.2008.

⁴⁹ Современные арбитражные средства разрешения морских споров Н. А. Брехова // Морское право. - 2003. - № 2.

уровне путем принятия законов, регулирующих международный коммерческий арбитраж. Существует также ряд международных документов ненормативного характера, которые оказывают достаточно существенное влияние на арбитражное законодательство различных стран.

Арбитражное рассмотрение споров предусмотрено рядом региональных конвенций по предотвращению загрязнения морской среды. Например, согласно ст. 22 Конвенции по защите Средиземного моря от загрязнения 1976 г. – любой спор, не разрешенный сторонами, может быть передан на рассмотрение арбитража, состоящего из трех членов.

Однако наибольший интерес представляет Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция 1982 г.), которая вводит специфические формы использования третейского разбирательства в виде общего и специального арбитража.

Общий арбитраж применяется для разрешения споров, касающихся толкования или применения Конвенции (Приложение VII к Конвенции 1982 г.); специальный арбитраж — для рассмотрения только определенной категории споров (Приложение VIII).

Конвенция 1982 г. предусматривает также специальный арбитраж, который носит обязательный характер и установлен для строго определенной категории споров, касающихся рыболовства, защиты и сохранения морской среды, морских научных исследований, судоходства, включая загрязнения с судов и в результате захоронения отходов (ст. 1 Приложения VIII к Конвенции 1982 г.).

Специальный арбитраж формируется из списка экспертов, составленного по каждой категории споров, рассматриваемых судом. Каждое государство-участник имеет право выдвинуть в каждый список двух экспертов, являющихся известными и общепризнанными авторитетами в юридических, научных и технических аспектах такого спора и пользующихся самой высокой репутацией справедливых и честных людей.

Списки формируются и ведутся международными организациями, соответствующими по профилю каждой категории споров. В области рыболовства — Продовольственной и сельскохозяйственной организацией ООН; в области

защиты и сохранения морской среды — Программой ООН по окружающей среде; в области морских научных исследований — Межправительственной океанографической комиссией; в области судоходства, включая загрязнение с судов и в результате захоронения отходов — Международной морской организацией, или в каждом случае — надлежащим вспомогательным органом, которому такая организация, программа или комиссия делегировала свои функции (п. 2 ст. 2 Приложения).

Порядок судопроизводства и вынесения решений, осуществляемых специальным арбитражем, в целом аналогичен порядку рассмотрения споров другими арбитражными судами.

Однако специальный арбитраж обладает более широкой компетенцией, выходящей за рамки традиционных арбитражных функций. Он имеет право по просьбе сторон производить расследования, устанавливать факты, вызвавшие спор, касающийся толкования или применения положений Конвенции, относящихся к:

- 1) рыболовству,
- 2) защите морской среды,
- 3) научным исследованиям или
- 4) судоходству.

Если стороны не договорились об ином, установление факта специальным арбитражем является окончательным для сторон. По просьбе всех сторон в споре специальный арбитраж может сформулировать рекомендации, которые, не имея силы решения, образуют лишь основу для рассмотрения сторонами вопросов, вызвавших спор (ст. 5 Приложения).

Следовательно, можно констатировать, что со специального арбитража начинается внедрение научно-технической экспертизы в процесс международного арбитражного разбирательства.

Различают арбитраж факультативный, т.е. избираемый соглашением сторон для рассмотрения одного конкретного дела (*ad hoc*), и институционный арбитраж, т.е. постоянно действующий третейский суд или специальный арбитраж.

Институционный, или постоянно действующий арбитраж характеризуется следующими правовыми признаками:

а) является постоянно действующим;

б) является открытым арбитражем, т.е. таким, куда могут обратиться любые стороны по их соглашению;

в) может быть закрытым арбитражем, куда могут обратиться только члены соответствующих организаций, создавших или учредивших такой суд. (как правило, учредителями закрытых третейских судов институционального характера являются международные торговые палаты, международные биржи, различные международные ассоциации и т.п.);

г) наличие списка арбитров, или третейских судей, вносимых в особый список, составляемый на определенный период времени руководящим органом той организации, которая учредила третейский суд.

В ряде государств мира распространен институционный арбитраж, а в морских державах, таких, как Российская Федерация, Англия, Германия, Польша, Украина и др., — институционный морской арбитраж, рассматривающий споры субъектов морских хозяйственных отношений — хозяйственных организаций всех видов собственности, осуществляющих коммерческую и иную деятельность в Мировом океане.

На сегодняшний день в мире существуют более 25 морских арбитражей, наиболее известны следующие специализированные арбитражи для рассмотрения споров, возникающих в сфере торгового мореплавания:

- Лондонская ассоциация морских арбитров;
- Общество морских арбитров в Нью-Йорке;
- Морская арбитражная палата Парижа;
- Немецкая ассоциация морских арбитров (в Гамбурге);
- Ассоциация морских арбитров Канады (в Ванкувере);
- Японская морская арбитражная комиссия (в Токио);
- Арбитраж при Комитете Ллойда в Лондоне;
- Морская арбитражная комиссия в Китае;
- Международный арбитражный суд для морского и речного судоходства в Гдыне;
- Морская арбитражная комиссия при Торгово-Промышленной палате РФ;
- Арбитраж при Греческой палате судоходства в Пирее и другие.

Обращение к этим судам возможно, если стороны прямо предусмотрели это в договоре.

Любой из вышеназванных судов может предоставить сторонам грамотное и квалифицированное рассмотрение дела.

Далее рассмотрим некоторые из специализированных арбитражных учреждений. Так одним из авторитетных зарубежных арбитражей является Арбитражный институт торговой палаты Стокгольма известный как Международный арбитражный суд Стокгольма или Стокгольмский арбитраж — коммерческий арбитражный суд

Арбитражное производство возбуждается подачей в Институт просьбы об арбитраже, которая должна включать:

- наименование и адрес сторон;
- описание спора;
- предварительное изложение требований истца;
- копии соглашения, на котором истец основывает свои требования.

Институт устанавливает сумму, которая должна быть уплачена ему и которая вместе с начисленными на нее процентами обеспечит покрытие расходов, связанных с арбитражным производством.

В 1978 году Международный морской комитет (ММК) и Международная палата судоходства (МПС) одобрили Правила морского арбитража. Согласно указанным Правилам для рассмотрения споров этими организациями был создан Постоянный комитет международного морского арбитража (ИМАО), который должен состоять из 12 членов: 6 — назначенных МПС и 6 — назначенных ММК. Члены этого комитета назначаются на три года.

Данный арбитраж вправе рассматривать как споры, возникающие в области судоходства, морского страхования и судостроения, так и споры по праву собственности на судно.

Правила этого арбитража могут быть изменены по соглашению сторон. Стороны свободны в определении права, подлежащего применению арбитрами при разрешении спора по существу.

Согласно Регламенту арбитражного Института торговой палаты Стокгольма (Принят Торговой палатой г. Стокгольма и введен в действие 1 апреля 1999 г.) рекомендуемая арбитражная оговорка:

Любой спор, разногласие или претензия в связи с настоящим контрактом либо его нарушением, расторжением или недействительностью будут окончательно разрешены путем арбитража в соответствии с Регламентом Арбитражного института Торговой палаты г. Стокгольма.

По мере необходимости сторонам рекомендуется делать следующие дополнения к оговорке:

Состав арбитража будет включать ... арбитров (единоличного арбитра).

Место проведения арбитража...

Языком арбитражного разбирательства будет...

Типовая оговорка о применимом праве: Настоящий контракт регулируется нормами материального права..

Арбитражное решение является окончательным. Стороны, передав свой спор на разрешение арбитража, отказываются от обжалования его решения.

На практике подобные морские арбитражи функционируют и при международных ассоциациях, биржах и других международных общественных организациях.

Основной целью Ассоциации является укрепление и развитие взаимовыгодного международного сотрудничества судоходных компаний — ее участниц, углубление их хозяйственных и научно-технических связей. Именно созданный Ассоциацией международный третейский суд будет влиять на укрепление юридической обеспеченности договорных отношений как между ее участниками, так и с другими партнерами по морскому бизнесу.

Например, основными задачами Международного морского и речного арбитражного суда при Международной ассоциации судовладельцев Черноморского бассейна⁵⁰ являются:

⁵⁰ Международная морская организация, созданная в 1993 году, в виде добровольного объединения судоходных предприятий, которые имеют интересы на Черноморско-Азовском, Каспийском и Днепро-Дунайском бассейнах и производят международные водные перевозки пассажиров и грузов. Целью создания Ассоциации была координация деятельности ее участников, выработка

а) достижение эффективности объективного, оперативного и квалифицированного рассмотрения споров между субъектами морской хозяйственной деятельности;

б) снижение расходов, связанных с рассмотрением споров, путем установления меньших размеров ставок арбитражного сбора для членов Международной ассоциации судовладельцев Черноморского бассейна по сравнению с другими судебными-арбитражными органами подобного типа, функционирующими в других регионах мира;

в) углубление экономической интеграции в международной хозяйственной деятельности и укрепление стабильности морских правоотношений.

В основу создания при Ассоциации Международного морского и речного арбитражного суда были положены Нью-Йоркская конвенция «О признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений» 1958 года, Женевская конвенция 1961 года «О внешнеторговом арбитраже», а также рекомендации Типового Закона ЮНСИТРАЛ «О международном торговом арбитраже», принятые Генеральной Ассамблеей ООН 21 июля 1985 года.

Международный морской и речной арбитражный суд при Международной ассоциации судовладельцев Черноморского бассейна является неправительственным специализированным арбитражным учреждением (третейским судом) открытого типа, действующим самостоятельно и на постоянной основе.

По соглашению сторон в указанный Суд могут передаваться споры, вытекающие из договорных и иных гражданско-правовых отношений, возникающие между субъектами таких отношений, хозяйственными организациями

судоходной политики, в направлении интенсификации и конкурентоспособности перевозок, оказании помощи предприятиям-членам Ассоциации при решении экономических, коммерческих, финансовых, правовых и иных проблем.

Участниками **БИНСА** являются: Каспийское морское пароходство (Баку), Государственное судоходное предприятие "Болгарский морской флот" (Варна), Международное судоходное предприятие "ИНТЕРЛИХТЕР", (Будапешт), Грузинское морское пароходство (Батуми), Арендное предприятие "Азовское морское пароходство" (Мариуполь), Государственная судоходная компания "Черноморское морское пароходство"(Одесса), "Украинское Дунайское пароходство" (Измаил), Акционерная судоходная компания "Укречфлот" (Киев), ГСК "УКРФЕРРИ", Акционерное общество "Пароходство ВОЛГОТАНКЕР" Российская Федерация, "Кооператив владельцев судов" - Турция

всех видов собственности при осуществлении ими морской хозяйственной деятельности, в том числе:

по морской и речной перевозке грузов, пассажиров и багажа, а также смешанной перевозке (река-море);

по морскому и речному круизу;

по морской и речной буксировке иных плавучих средств и несамоходных объектов; по страхованию и перестрахованию морских рисков;

по купле, продаже, залогу, лизингу морских судов и других объектов предпринимательской деятельности; по лоцманской и ледовой проводке;

по агентскому и иному обслуживанию морских и речных судов, а также судов внутреннего плавания;

и по другим видам морской деятельности.

Также ему подведомственны споры, возникающие в связи с плаванием морских и речных судов внутреннего плавания по международным рекам, в случаях, указанных выше, а также споры, связанные с осуществлением судами внутреннего плавания заграничных перевозок.

В Китае действует Морская арбитражная комиссия Китайского Комитета (China Maritime Arbitration Commission, СМАС) содействия международной торговле. Это постоянно действующее арбитражное учреждение, специализирующееся на разрешении морских споров (споров из торгового мореплавания).

СМАС является независимым постоянно действующим арбитражным учреждением, ведущим деятельность в соответствии со своим уставом (действующий устав вступил в силу с 1 января 2005 г.). Уставные функции СМАС:

- рассмотрение международных споров (включая споры с участием лиц из САР Гонконг, САР Макао, Тайвань), споров с иностранным элементом, внутренних споров между физическими лицами, юридическими лицами и другими организациями (объединениями лиц), обладающими равным правовым положением;

- оказание других услуг по разрешению споров, отнесенных сторонами к компетенции СМАС;

- оказание услуг по направлению арбитров для постоянно действующих арбитражных учреждений и арбитражей ad hoc на основании соглашения и (или) обращения;

- изучение и популяризация коммерческого арбитража и альтернативных способов разрешения споров;

- организация обмена по вопросам арбитража и участие в деятельности соответствующих китайских и иностранных организаций.

СМАС проводит рассмотрение споров в соответствии с Арбитражным регламентом СМАС (действующая редакция вступила в силу с 1 октября 2004 г.). В соответствии с регламентом к компетенции СМАС относятся следующие споры:

- споры по договорам фрахтования судов, договорам комбинированной перевозки грузов, морской и водной перевозки грузов, перевозки пассажиров, связанные с коносаменами, транспортными накладными и другими транспортными документами;

- споры по вопросам, связанным с куплей-продажей, строительством, ремонтом, фрахтом, лизингом, буксировкой, столкновением, спасением и подъемом судов и иных плавучих объектов, а также по вопросам, связанным с куплей-продажей, изготовлением, фрахтом, лизингом контейнеров;

- споры, связанные с морским страхованием, общей аварией, защите интересов и страхованию;

- споры, связанные с поставкой и обеспечением топлива для судов, услугами фрахта, экипажа, портовыми услугами;

- споры, связанные с освоением и использованием морских ресурсов и загрязнением морской акватории;

- споры, связанные с экспедированием грузов, перевозкой грузов железнодорожным транспортом, воздушным транспортом, автомобильным транспортом, консолидацией контейнеров, экспресс-доставкой грузов, переработкой, доставкой, хранением грузов, управлением логистической информацией; строительством, изготовлением, куплей-продажей, арендой транспортных средств, средств для погрузки и разгрузки грузов, складов, центров логистики, центров доставки, а также споры, имеющие отношение к созданию

проектов логистики и консультирования по вопросам логистики, страхованию и причинению вреда в сфере логистики и иные споры, имеющие отношение к логистике;

- споры, связанные с рыбным промыслом;

- другие споры, отнесенные к компетенции СМАС арбитражным соглашением сторон.

Список арбитров СМАС включает 243 арбитра (из них: китайские арбитры – 198 человек, иностранные арбитры и арбитры из САР Гонконг, САР Макао, Тайвань – 45 человек). В список арбитров СМАС включает лиц, имеющих специальные знания и практический опыт в сфере торгового мореплавания, страхования и юриспруденции.

Для рассмотрения споров морской арбитражной комиссии необходимо подписание обеими сторонами письменного соглашения об арбитраже. Согласно ст. 192 Гражданского процессуального кодекса КНР при наличии письменного соглашения сторон о передаче спора в Морскую арбитражную комиссию стороны не могут подавать жалобы в суд.

Споры обычно рассматриваются морским арбитражем в составе трёх арбитров в коллегиальном порядке, а также могут рассматриваться отдельным арбитром. Согласно положению об арбитраже, в Морской арбитражной комиссии споры должны рассматриваться открыто. Решение арбитража является окончательным, стороны не могут потребовать через суд или другие органы внесения в него изменений, т. е. не могут его обжаловать.

При рассмотрении споров Морской арбитражной комиссией за основу принимаются факты, а за критерий - законы, строго соблюдаются установления договоров, заключённых между сторонами, учитываются некоторые национальные обычаи, сложившиеся в течение длительного времени на международной арене в области транспорта и торговли; споры разбираются беспристрастно.

Одной из важных особенностей морского арбитража КНР является сочетание арбитража и примирения, служащие эффективными способами разрешения морских споров. Такие способы постоянно применяются Морской арбитражной комиссией, соответствующим образом разрешающей морские споры.

Однако примирение отнюдь не является обязательной процедурой при арбитраже, и не означает, что вначале должно осуществляться примирение и только потом - арбитраж.

Предварительным условием примирения является согласие на него обеих сторон, при этом примирение осуществляется на основе проверки фактов и установления истины, а также ответственности.

Морская арбитражная комиссия выработала для применения сторонами образцы "соглашения о спасении" и "соглашения об арбитраже при столкновениях судов". Морская арбитражная комиссия поддерживает связи с морскими арбитражными органами многих государств мира. 9 декабря 1978 года Морская арбитражная комиссия подписала с японской морской транспортной фирмой соглашение «О разрешении китайско-японских морских транспортных споров на основе арбитража».

Морская арбитражная комиссия (МАК) при Торгово-промышленной палате (ТПП) РФ действует на основании Положения о ней, содержащегося в Приложении II к Закону РФ «О международном коммерческом арбитраже» от 7 июля 1993 г.

МАК при ТПП РФ является преемником Морской арбитражной комиссии при ТПП СССР, созданной в 1930 г.

Морская арбитражная комиссия (МАК) является самостоятельным постоянно действующим арбитражным учреждением (третейским судом), осуществляющим свою деятельность по разрешению отнесенных к ее компетенции споров в соответствии с Законом РФ "О международном коммерческом арбитраже" от 7 июля 1993 г. и содержащимся в приложении к нему Положением о МАК, а также в соответствии с Регламентом МАК, утвержденным Приказом Президентом ТПП РФ от 21 декабря 2006 года и вступившим в силу с 1 января 2007 года.

МАК разрешает споры, которые вытекают из договорных и других гражданско-правовых отношений, возникающих из торгового мореплавания, независимо от того, являются сторонами таких отношений субъекты российского и иностранного либо только российского или только иностранного права. В частности МАК разрешает споры, вытекающие из отношений:

- по фрахтованию судов, морской перевозке грузов, а также перевозке грузов в смешанном плавании (река-море);
- по морской буксировке судов и иных плавучих объектов;
- по морскому страхованию и перестрахованию;
- связанных с куплей-продажей, залогом и ремонтом морских судов и иных плавучих объектов;
- по лоцманской и ледовой проводке, агентскому и иному обслуживанию морских судов, а также судов внутреннего плавания, поскольку соответствующие операции связаны с плаванием таких судов по морским путям;
- связанных с использованием судов для осуществления научных исследований, добычи полезных ископаемых, гидротехнических и иных работ;
- по спасению морских судов либо морским судном судна внутреннего плавания, а также по спасению в морских водах судном внутреннего плавания другого судна внутреннего плавания;
- связанных с подъемом затонувших в море судов и иного имущества;
- связанных со столкновением морских судов, морского судна и судна внутреннего плавания, судов внутреннего плавания в морских водах, а также причинением судном повреждений портовым сооружениям, средствам навигационной обстановки и другим объектам;
- связанных с причинением повреждений рыболовным сетям и другим орудиям лова, а также с иным причинением вреда при осуществлении морского рыбного промысла.

МАК разрешает также споры, возникающие в связи с плаванием морских судов и судов внутреннего плавания по международным рекам, в вышеуказанных случаях, а равно споры, связанные с осуществлением судами внутреннего плавания заграничных перевозок.

МАК принимает к рассмотрению также споры, которые стороны обязаны передать на ее разрешение в силу международных договоров РФ.

МАК ежегодно рассматривает от нескольких десятков до полутора сотни дел, в большинстве из которых участвуют иностранные судовладельцы, фрахтователи, страховщики и т.д. Многие из этих дел затрагивают сложные

вопросы морского права и касаются крупных денежных сумм, как в российских рублях, так и в иностранной валюте. По делам, подлежащим рассмотрению в МАК, ее Председатель может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения, и вынести постановление о наложении ареста на находящиеся в российском порту судно или груз другой стороны.

В соответствии с § 27 Регламента МАК решения Комиссии исполняются сторонами добровольно и в срок, указанный в решении. Если срок не указан, то решение подлежит немедленному исполнению.

Решение МАК, не исполненное стороной добровольно, приводится в исполнение в соответствии с законом и международными договорами Российской Федерации.

Российская Федерация является участником Нью-Йоркской конвенции 1958 г. «О признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений» в соответствии с которой, а также согласно Закону РФ «О международном коммерческом арбитраже» от 7 июля 1993 г., арбитражные решения, вынесенные МАК при ТПП РФ, не могут быть пересмотрены по существу государственными судами Российской Федерации, и могут оспариваться в российских судах только по основаниям, предусмотренным для этого ст. 34 указанного Закона. Такие основания связаны с возможными недостатками арбитражного соглашения и процедуры арбитражного разбирательства, и не допускают вмешательства государственного суда в спор, разрешенный арбитрами.

С 1 сентября 2002 г. в соответствии с действующим Арбитражным процессуальным кодексом РФ оспаривание решений МАК при ТПП РФ осуществляется в Арбитражном суде г. Москвы в срок, не превышающий трех месяцев с момента получения стороной арбитражного решения. Определения этого суда по данной категории дел обжалованию в апелляционном порядке не подлежат, и могут быть обжалованы в кассационном порядке в Федеральный арбитражный суд Московского округа.

Лицо, подающее заявление об отмене решения МАК при ТПП РФ, должно обязательно указать основания, по которым оно оспаривает такое решение, причем исчерпывающий перечень таких оснований приведен в ст. 233 АПК РФ. Если оно

таких оснований не укажет, или укажет в своем заявлении доводы, кажущиеся ему убедительными, но не предусмотренные ст. 233 АПК (например, неверное определение арбитрами норм материального права, подлежавшего применению, допущенная ими ошибка при расчете убытков, и т.п.), то в соответствии с частью 4 ст. 231 АПК РФ такое заявление остается без движения или возвращается заявителю.

Лицо, подающее заявление об отмене решения международного арбитража, должно в соответствии с пунктом 5 части 3 ст. 231 АПК РФ уведомить об этом другую сторону третейского разбирательства.

В соответствии с частью 2 ст. 230 АПК РФ, заявления об отмене международных арбитражных решений могут быть поданы только лицами, участвующими в третейском разбирательстве, т.е. ни акционеры такого лица, ни прокурор, ни общественные организации или государственные органы не вправе оспаривать решение третейского суда, вынесенное на территории РФ.

Большая часть арбитражных решений, вынесенных МАК при ТПП РФ, исполняется добровольно, так как по указанным выше причинам возможности стороны, проигравшей арбитраж, добиться отмены его решения или воспрепятствовать принудительному исполнению такого решения весьма ограничены. Если арбитражное решение все же добровольно не исполнено, сторона, в чью пользу оно вынесено, имеет право прибегнуть к помощи государственных судов по его принудительному приведению в исполнение.

Приведение в исполнение арбитражного решения, вынесенного МАК при ТПП РФ, осуществляется за рубежом в соответствии с нормами Нью-Йоркской конвенции, а в России - в соответствии с нормами §2 главы 30 АПК РФ государственным арбитражным судом субъекта Российской Федерации по месту нахождения или месту жительства должника либо, если место нахождения или место жительства неизвестно, по месту нахождения имущества должника - стороны третейского разбирательства (см. ч.3 ст. 236 АПК РФ). При этом на территории РФ решается вопрос только о выдаче исполнительного листа на решение МАК при ТПП РФ, процедура его признания не осуществляется.

К процедуре выдачи исполнительного листа на принудительное исполнение решения МАК при ТПП РФ Нью-Йоркская конвенция непосредственно неприменима, однако к ней применимы нормы составленных на ее основе статей 35 и 36 Закона РФ "О международном коммерческом арбитраже", которые являются едиными и для приведения в исполнение иностранных арбитражных решений, и для приведения в исполнение международных арбитражных решений, вынесенных на территории РФ, в том числе - решений МАК при ТПП РФ.

Эффективность разрешения морских споров специализированными морскими арбитражными учреждениями объясняется следующими факторами:

1. Нежелание сторон спора передавать споры на рассмотрение в национальный суд другой стороны.

В обычном порядке истец вынужден предъявлять иск по месту нахождения ответчика, месту его деятельности или нахождения имущества. Для истца такой суд будет «иностраным» и поэтому нежелательным. Здесь может сказываться опасение предвзятости суда по отношению к лицу из другого государства, а также нежелание вести процесс на чужом языке и применение незнакомого процессуального и материального права.

2. Возможность выбора места разрешения споров. Удобство заключается в том, что стороны могут предусмотреть место разрешения споров заранее, при заключении контракта, когда между ними еще отсутствуют противоречия. Нередко арбитраж проводится в третьей, нейтральной стране, которая избирается самими сторонами либо арбитражным учреждением, по регламенту которого проводится арбитраж.

3. Возможность выбора своих собственных судей – арбитров.

4. Нейтральность арбитров.

Арбитры, в том числе назначенные сторонами, обязаны сохранять нейтральность и решать дело непредвзято. В любом случае председатель состава арбитража (либо единоличный арбитр) является по отношению к сторонам абсолютно нейтральным лицом.

5. Разрешение споров специалистами в соответствующей области.

Преимуществом морского арбитража является возможность избрать в качестве арбитров специалистов, компетентных именно в области морского права либо той области, в которой возник спор. Это сложно обеспечить в государственных судах, где судьи вынуждены разрешать самые различные категории дел, и узкая специализация встречается не часто.

6. Закрытость арбитражного разбирательства.

Арбитражное разбирательство проводится за закрытыми дверями, таким образом, стороны могут не опасаться, что их коммерческие секреты станут достоянием гласности.

7. Окончательность арбитражного решения.

Арбитражное решение является окончательным и может быть отменено судом только в строго определенных случаях.

8. Возможность принудительного исполнения арбитражного решения практически во всем мире.

Широко признанная Нью-Йоркская конвенция 1958 г. «О признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений», (участниками которой являются более 100 государств), позволяет добиться признания и приведения в исполнение иностранных арбитражных решений практически во всех странах, участвующих каким-либо образом в мировой торговле. Основания для отказа в признании и исполнении иностранных арбитражных решений, предусмотренные этой Конвенцией, немногочисленны и сводятся в основном к процессуальным нарушениям. При этом повторного рассмотрения дела по существу не производится.

9. Меньшая стоимость арбитража по сравнению с судебным разбирательством. Однако в настоящее время сложно говорить о том, что арбитраж обходится сторонам дешевле, чем суд. В арбитраже не взимается государственная пошлина, однако сторонам приходится платить гонорары арбитрам, административные сборы арбитражных учреждений и нести все расходы по организации и проведению процесса. Не следует забывать и об оплате юридических услуг.

10. Скорость рассмотрения дела.

Это немаловажное обстоятельство, особенно, когда государственные суды перегружены. Однако за последнее время многие арбитражные процессы могут длиться годами. Поэтому ряд арбитражных учреждений (например, Арбитражный институт Стокгольмской торговой палаты), признавая наличие проблемы сроков, предлагают сторонам возможность проведения ускоренного арбитража (Е. В. Брунцева, «Международный коммерческий арбитраж». СПб, Издательский дом «Сентябрь», с. 40.)

11. Рассмотрение дела в спокойной и неформальной обстановке.

Это утверждение не всегда соответствует действительности, тем не менее, в целом арбитраж проходит более спокойно, чем судебный процесс, чему способствует отсутствие строгих процессуальных рамок.

Таким образом, на основании изложенного можно сделать вывод о том, что арбитраж сегодня является наиболее эффективным способом разрешения международных споров, включая морские, что обусловило его повсеместное распространение и широкое использование спорящими сторонами.

Практические задания (моделирование судебного разбирательства)

Ситуация № 1

Общество с ограниченной ответственностью "Судоходная компания "Примнефтесервис" (далее - ООО "СК "Примнефтесервис") обратилось с иском в Арбитражный суд Приморского края о взыскании с Владивостокского филиала открытого акционерного общества "Альфастрахование" (далее - ОАО "Альфастрахование") 358990 руб. 89 коп. страхового возмещения на основании договора страхования имущества N 3900/048/0008/03 от 16.12.2003, в том числе 295770,89 руб. - стоимость ремонтных работ, 43220 рублей - арендная плата, 30000 рублей - расходы по оплате экспертизы.

Решением суда от 15.03.2005, оставленным без изменения постановлением суда апелляционной инстанции от 17.06.2005, требования истца удовлетворены в части страхового возмещения в сумме 272869 руб. 15 коп.

Судебная коллегия кассационной инстанции, находит принятые по делу судебные акты законными и обоснованными, кассационную жалобу - не подлежащей удовлетворению.

Как следует из материалов дела и установлено судом, 16.12.2003 между истцом (страхователь) и ответчиком (страховщик) заключен договор страхования имущества N 3900/048/0008/03 - морского судна т/н "Ника" на условиях страхования КАСКО с застрахованными рисками: от гибели и/или повреждения судна.

Срок страхования по договорам определен с 00 часов 00 минут 17.12.2003 по 24 часа 00 минут 16.12.2004 (время Владивостокское). Размер страховой премии составил 190000 руб. Страхование осуществлено на основании Правил страхования морских судов ОАО "Альфастрахование", которые являются его неотъемлемой частью. Безусловная франшиза составляет 150000 руб. Страховая премия оплачена истцом в полном размере, что не оспаривается ответчиком.

В период действия договора страхования истец являлся судовладельцем т/н "Ника" на основании договора аренды N Б-1-03 от 22.09.2003, заключенного с ООО "Петролиум Голд" - собственником судна.

20.01.2004 при эксплуатации судна в акватории порта Владивосток, бухта Золотой Рог, произошла авария, в результате которой у застрахованного судна был поврежден гребной винт. 03.02.2004 истец известил ответчика о наступлении страхового случая.

Страховой случай подтвержден актом сюрвейерского осмотра от 24.02.2004 N 5/2/24/02-04. При этом в акте сюрвейера ЗАО "РИМСКО" указано, что причиной повреждения винта является столкновение со льдом, произошедшее в результате эксплуатации судна, не имеющего ледового класса, в ледовых условиях 10-балльной сплоченности (сплошной лед).

Как следует из справки ГУ "Центра Морской Гидрометеорологии" от 19.03.2004, ледовая обстановка в акватории бухты Золотой Рог в январе - феврале 2004 года была стабильной, 20.01.2004 обстановка характеризовалась преобладанием льда толщиной 5 - 10 см, сплоченностью 10 баллов; в юго-западной

и южных частях бухты находился крупнобитый лед толщиной 20 - 30 см при сплоченности 10 баллов.

По общему правилу, установленному статьей 963 ГК РФ, страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения, если страховой случай наступил вследствие умысла страхователя, выгодоприобретателя или застрахованного лица. При этом законом могут быть предусмотрены случаи освобождения страховщика от выплаты страхового возмещения по договорам имущественного страхования при наступлении страхового случая вследствие грубой неосторожности вышеперечисленных лиц.

Статья 265 КТМ РФ устанавливает, что страховщик не несет ответственности за убытки, причиненные умышленно или по грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя.

Из материалов дела установлено, что согласно свидетельству о годности судна к плаванию и классификационному свидетельству класс судна "Ника" - КМ III нефтеналивное (>60 С), с ограниченным районом плавания - "III" с удалением от берега не более 20 миль, валовая вместимость 560, осадка судна -3,77 м, имеются двойные борта и двойное дно, порт приписки Владивосток. Указанные сведения о судне содержатся в договоре страхования от 16.12.2003.

Согласно пункту 2.2.5 "Знаки ограничения районов плавания" Правил классификации и постройки судов для судов типа III - портовое рейдовое и прибрежное, границы района плавания устанавливаются Регистром в каждом отдельном случае. Согласно таблице 2.2.5.3 (географические ограничения) Правил, 20-мильная прибрежная зона вдоль западного побережья от порта Владивосток до бухты Преображения в акватории Японского моря в течение всего года открыта для морской навигации.

В соответствии с пунктом 2.1.3 "Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним", принятых Министерством транспорта РФ и Комитетом РФ по рыболовству (1993 г.), если вход в данный район или плавание к ним не закрыты и не будет дано особого сигнала или указания о порядке дальнейшего следования, судно может идти к месту

своего назначения, соблюдая при этом правила, объявленные в извещениях мореплавателям и других пособиях по мореплаванию.

Согласно пункту 2.5.1 "Плавание во льдах" обязательных постановлений по Владивостокскому торговому порту обычно с января по март, распоряжением капитана порта объявляется ледовая навигация. При объявлении ледовой навигации судам, заходящим в порт, рекомендуется иметь категорию ледового усиления. Суда, не имеющие ледового усиления, обязаны осуществлять плавание в порту под проводкой ледокола и достаточного количества буксиров.

Распоряжением капитана ВМТП N 35 от 14.10.2004 (пункт 5) зимой 2004 г. была объявлена ледовая навигация только в акватории Амурского залива, где суда, не имеющие ледового класса, имеют разрешение на проход только при наличии ледового сопровождения.

Из судового журнала т/н "Ника" следует, что последний в момент страхового случая осуществлял маневровые работы по акватории бухты "Золотой Рог".

Материалами дела установлено, что судно вышло со стоянки с разрешения портнадзора и портконтроля и навигацию в Амурском заливе не осуществляло.

Кроме того, из технической документации и визуального осмотра экспертом ЗАО "Морская инженерная компания" Рыбалкиным Ю.Г. установлено, что лопасти винта судна "Ника" имеют дополнительное ледовое усиление (утолщение), которое согласно расчетам, приложенным к заключению, предусмотрено для эксплуатации судов класса ЛУ 1 (неарктические суда, предназначенные для плавания в замерзающих неарктических морях).

Какое будет принято решение?

Ситуация № 2

Liberty Shipping Associates Limited (далее - LSA Ltd., страхователь; зарегистрировано в реестре компаний Гонконга 11.04.2011 за номером N 0753538) обратилось в Арбитражный суд Приморского края с иском к закрытому акционерному обществу "Московская акционерная страховая компания" (далее - ЗАО "МАКС", страховщик; ОГРН 1027739099629, адрес (место нахождения):

115184, г. Москва, ул. М.Ордынка, 50) о взыскании 20 585 288,12 рублей страхового возмещения (с учетом уточнения исковых требований в порядке статьи 49 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (далее - АПК РФ)).

Требования мотивированы наступлением страхового случая в отношении судна "ALDRIN", застрахованного по договору страхования средств водного транспорта от 06.04.2011 N 10168/52-5767121, отказом ЗАО "МАКС" в выплате страхового возмещения, что обуславливает право истца требовать взыскания стоимости страхового возмещения по правилам главы 48 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ), статьи 15 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее - КТМ).

Решением от 10.12.2013 исковые требования удовлетворены в полном объеме по мотиву установления факта наступления страхового случая при отсутствии доказательств выплаты страхового возмещения.

Постановлением Пятого арбитражного апелляционного суда от 15.04.2014 решение суда первой инстанции от 10.12.2013 изменено, с ЗАО "МАКС" взыскано 19 841 377,81 рублей страхового возмещения. В удовлетворении остальной части исковых требований отказано.

В кассационной жалобе и дополнении к ней ЗАО "МАКС" просит решение и постановление отменить и, не передавая дело на новое рассмотрение, принять новый судебный акт об отказе в удовлетворении исковых требований. В обоснование жалобы приводит доводы о том, что судами не учтено наличие дополнительных оснований для отказа в выплате страхового возмещения, предусмотренных договором страхования, поскольку включение данных оснований в договор не противоречит статье 964 ГК РФ и подтверждается судебной практикой, приведенной в жалобе. Указывает на нарушение страхователем договора, выразившееся в неизвещении страховщика о продаже судна на металлолом, что влечет право последнего не производить выплату страхового возмещения. Ссылается на неверно произведенный расчет взысканной суммы. Выражает несогласие в применении при расчете сюрвейерского отчета истца, полагает, что поскольку ущерб причинен страхователю 15.10.2011, то расчет возмещения должен производиться по курсу доллара США, именно на эту дату, что соответствовало бы

положениям статьи 15 ГК РФ. Указывает на то, что судами не дана оценка договору от 20.10.2011 N 18, заключенному между ООО "ОКТАНТ" и ООО "СКС-РемКом", по которому произведены ремонтные работы, но доказательств оплаты данных работ страхователем суду не представлено. Полагает, что экипажем в нарушение статьи 962 ГК РФ не предпринято никаких мер по установлению причин возникновения дефектов, их возможного устранения и минимизации в этой связи ущерба. В связи с чем в силу статьи 963 ГК РФ страховщик освобождается от ответственности, так как страховой случай произошел вследствие грубой неосторожности страхователя, о чем свидетельствуют данные отчета ООО "Маринекс АйЭлСиЭс", не оспоренные истцом, устанавливающие, что повреждение коленчатого вала является следствием, а не причиной аварии. Ссылается на то, что при осмотре судна 20.10.2011 выводов о необходимости замены коленчатого вала ни со стороны надзорной организации, ни со стороны страхователя не зафиксировано, данные требования возникли позднее, без привлечения страховщика.

В отзыве на кассационную жалобу LSA Ltd. выразила несогласие с изложенными в ней доводами, считает постановление апелляционной инстанции законным и обоснованным.

В судебном заседании арбитражного суда кассационной инстанции представитель ЗАО "МАКС" доводы, приведенные в кассационной жалобе, поддержала, дав по ним соответствующие пояснения.

Как установлено судами по материалам дела, 06.04.2011 между "Liberty Shipping Associates Limited" (страхователь, выгодоприобретатель) и закрытым акционерным обществом "Московская акционерная страховая компания" (страховщик) заключен договор страхования средств водного транспорта N 10168/52-5767121, по условиям которого страховщик обязуется при наступлении предусмотренного в договоре страхования страхового случая выплатить страховое возмещение в пределах определенной настоящим договором страховой суммы (лимита возмещения), а страхователь обязуется уплатить страховую премию в порядке и в сроки, установленные настоящим договором.

Объектом страхования (пункт 1.2 договора от 06.04.2011) являются имущественные интересы страхователя (выгодоприобретателя), связанные с владением, пользованием, распоряжением застрахованным СБТ, а также с непредвиденными расходами, возникающими в процессе эксплуатации застрахованного судна, каковым определено: судно "ALDRIN"; тип судна - General cargo; год постройки - 1978 года (United Kingdom); флаг - Cambodia, Phnom Penh; класс Регистра - Global Marine Bureau Inc.; валовая вместимость р.т. - 4297; стоимость судна - 1 400 000 США.

Согласно пункту 1.3 договора от 06.04.2011 страховым случаем является полная (фактическая или конструктивная) гибель судна или повреждение его корпуса, механизмов, машин, оборудования, вызванные, в том числе, поломкой механизмов (подпункт "е").

Страхование судна осуществлено на условиях "с ответственностью за все риски - гибель и повреждение", предусматривающих возмещение убытков вследствие полной гибели судна (фактической или конструктивной) или расходы по устранению повреждений его корпуса, механизмов, машин, оборудования, происшедших по причинам, перечисленным в пункте 1.3 настоящего договора, а также необходимых и целесообразно произведенных расходов по предотвращению, уменьшению и установлению размера убытка, если убыток возмещается по условиям страхования (пункт 1.4 договора).

Согласно подпункту "б" пункта 1.18 договора расходы, связанные с поломкой механизмов и оборудования машинного отделения, подлежат возмещению страховщиком в пределах лимита 50% от страховой суммы.

В соответствии с пунктом 5.9 договора выплата страхового возмещения по каждому страховому случаю производится с учетом безусловной франшизы, установленной настоящим договором страхования (15 000 США - пункт 1.14).

Судами установлено и не оспаривается сторонами, что 14.10.2011 в 05 часов 30 минут судно вышло из порта Находка в порт Китая с грузом пиловочника на борту.

15.10.2011 в 17 часов 00 минут экипажем судна обнаружены стук и задымление в районе четвертого цилиндра главного двигателя. Нагрузка на главный двигатель была снижена при сбавлении хода судна вплоть до положения в дрейф.

После вскрытия 16.10.2011 картерных лючков для осмотра деталей движения четвертого цилиндра, под таковым обнаружены осколки белого металла в картере и выпирание вкладышей подшипника в обе стороны на галтели мотылевой шейки. После демонтажа поршня обнаружено, что оба вкладыша мотылевого подшипника "разрезаны" на две половины. Антифрикционный слой на вкладышах частично присутствовал, часть баббита была натянута на поверхность шейки, при этом на самой шейке обнаружено две каверны. Для выяснения причин аварии и проведения расследования судно возвращено в порт Находка, где отшвартовалось 19.10.2011.

Сведения о наличии неполадок главного двигателя т/х "ALDRIN" сообщены страховщику согласно пунктам 4.2.9, 4.3.2 договора от 06.04.2011 (данный факт ответчиком не оспаривается).

20.10.2011 судно осмотрено представителями страховой компании (акт N Д-52461, т. 3 л.д. 60, 61), при этом 21.10.2011 страховщиком в лице заместителя директора филиала ЗАО "МАКС" в г. Владивостоке подтверждено согласие страховщика на начало производства восстановительных работ на судне.

Также 20.10.2011 судно осмотрено инспектором Классификационного общества GMB Сыромля В.П. (т. 3 л.д. 58, 59). По результатам осмотра составлен акт внеочередного освидетельствования судна в связи с аварийным случаем, в котором отмечена рекомендация о проведении ремонта главного двигателя с заменой коленвала под надзором Классификационного общества GMB.

Между ООО "Октант" (оператор судна на основании договора с истцом) и ООО "СКС-РемКом" 20.10.2011 заключен договор N 18 на выполнение работ по ремонту главного двигателя на судне согласно предварительной спецификации для выявления объема повреждений и возможного устранения неисправности коленвала на месте без выемки (т. 3 л.д. 109-112).

Впоследствии 01.12.2011 судно обследовано оперативным сюрвейером ООО "Маринекс АйЭлСиЭс" по заявлению страховщика (т. 3 л.д. 5, 7).

23.12.2011 страхователем в адрес страховщика подано заявление о наступлении события, имеющего признаки страхового случая.

В связи с произошедшим повреждением четвертого цилиндра главного двигателя истец неоднократно обращался к ответчику с требованием предоставления денежных средств на возмещение расходов в связи со страховым случаем, включая проведение ремонтных работ для установления причин аварии.

Оценивая стоимость требуемых затрат на проведение ремонтных работ, судовладельцем принято решение о продаже судна на металлолом, ввиду длительной переписки, которая не привела к получению страховых и иных выплат.

Судами установлено, что 08.03.2012 между истцом (продавец) и Siko Marine Co., Ltd, (покупатель) подписан меморандум о соглашении о продаже судна по цене 788 752,40 долларов США, что составляет 386 долларов США за длинную тонну водоизмещения порожнем (т. 2 л.д. 40-48), впоследствии 21.03.2012 указанными лицами подписана купчая на спорное судно.

Как следует из Международного судового регистра Камбоджи т/х "ALDRIN" исключено из данного регистра 25.05.2012 в связи со сдачей на металлолом (т. 2 л.д. 93-96).

Невыплата страхового возмещения в размере 611 247,08 долларов США, а также 475 242,08 рубля стоимости дополнительных затрат, явилось основанием для обращения в арбитражный суд с настоящим иском.

При рассмотрении заявленных требований судами обеих инстанций верно квалифицированы возникшие между сторонами правоотношения как отношения страхования морского судна, в связи с чем в данном случае подлежат применению нормы Гражданского кодекса РФ (глава 48), а также Кодекса торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 N 81-ФЗ (далее КТМ РФ).

В силу пункта 1 статьи 929 ГК РФ по договору имущественного страхования одна сторона (страховщик) обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить другой стороне (страхователю) или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), причиненные вследствие этого события убытки в застрахованном имуществе либо убытки в связи

с иными имущественными интересами страхователя (выплатить страховое возмещение) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы).

Согласно статье 246 КТМ РФ по договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

В соответствии с пунктом 7.5.3.6 договора страхования при продаже СВТ страхователь имеет право на возмещение убытков, произошедших в результате страхового случая, если ремонт по устранению повреждений не производился. Размер возмещения определяется исходя из разумной стоимости ремонта, который мог бы быть произведен в связи со страховым случаем, но не более суммы, на которую снижается стоимость судна из-за наличия повреждений, возмещаемых по условиям страхования. При продаже СВТ на слом положения настоящего пункта не изменяются.

Судами установлено и подтверждается материалами дела факт наступления страхового случая (повреждение четвертого цилиндра главного двигателя), а также соблюдение со стороны судовладельца рекомендованных сроков по обслуживанию главного двигателя, соответствие действий команды судна при обнаружении поломки четвертого цилиндра главного двигателя положениям Правил технической эксплуатации судовых дизелей.

Так, удовлетворяя исковые требования на сумму 20 585 288,12 рублей, что составляет 1 086 489,68 долларов США по курсу доллара США на 23.11.2013, суд первой инстанции исходил из того, что поскольку стоимость судна до поломки составляла 1 400 000 долларов США, после поломки - 788 752,40 долларов США, то страхователь имеет право на возмещение убытков в размере 611 247,6 долларов США, составляющих сумму, на которую снизилась стоимость судна из-за наличия повреждений, а также дополнительные затраты на буксировку судна и использование причала на общую сумму 475 242,08 долларов США, так как данные

затраты связаны с выявлением поломки четвертого цилиндра главного двигателя и являются необходимыми и документально подтвержденными.

Повторно рассматривая настоящее дело и изменяя решение суда первой инстанции в части размера страхового возмещения, суд апелляционной инстанции, оценив в порядке статьи 71 АПК РФ представленные в материалы дела доказательства в обоснование расчета, в том числе п. 7.5.3.6 Правил страхования средств водного транспорта от 12.02.2007 N 11.4, которые являются неотъемлемой частью договора страхования, признал обоснованной сумму в качестве страхового возмещения в размере 19 941 377,81 рублей исходя из разумной стоимости ремонта, который мог бы быть произведен в связи со страховым случаем в пределах согласованной сторонами страховой суммы.

В соответствии со статьей 65 АПК РФ каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать обстоятельства, на которые оно ссылается как на основание своих требований и возражений.

Так, доказывание размера снижения стоимости судна из-за наличия повреждений, возмещаемых по условиям страхования, не является обязанностью истца (страхователя), но может быть противопоставлено ответчиком (страховщиком) в качестве возражений, обосновывающих предел истребуемой страхователем суммы страхового возмещения как разумной стоимости возможного ремонта.

Оценив представленные сторонами доказательства размера разумной стоимости ремонта, который мог бы быть произведен в связи со страховым случаем, апелляционная инстанция, проанализировав сюрвейерские отчеты, выполненные ООО "МАРИНЕКС АйЭлСиЭс" N 01-143-11/AR/ор (т. 3 л.д. 1-139), представленный ответчиком, и ООО "Восточная Сюрвейерская Компания" N ESC/07/130063 от 20.11.2013 (т. 4 л.д. 50-221), представленный истцом, пришла к выводу о том, что в последнем отчете учтены рекомендации о выполнении необходимых работ по приведению главного двигателя судна в годное техническое состояние, отмеченные в заключениях инспектора Классификационного общества GMB от 18.02.2012 и 20.02.2012. При этом сюрвейерский отчет ООО "МАРИНЕКС АйЭлСиЭс" основан на расчете данных о стоимости ремонта, которые

опровергаются вышеуказанными заключениями инспектора Классификационного общества GMB, кроме того, ООО "МАРИНЕКС АйЭлСиЭс" в своем отчете оценивало разумную возможность проведения основного ремонта на основании данных о стоимости запасных частей (коленчатого вала), бывших в употреблении, и пришло к заключению, что стоимость всех необходимых работ составила бы 441 848,91 долларов США, без учета расходов 55 021,81 долларов США на момент подготовки отчета. При этом в данном отчете отмечается, что согласно сложившейся практике по окончании ремонта его стоимость ввиду возникновения дополнительных работ, которые не могут быть учтены на этапе заключения договора, увеличивается примерно на 30-35% (т. 3, л.д. 18).

При таких обстоятельствах суд апелляционной инстанции, исследовав представленные сторонами два сюрвейерских отчета, принял в качестве доказательства представленный истцом в обоснование своей позиции сюрвейерский отчет ООО "Восточная Сюрвейерская Компания" N ESC/07/130063 от 20.11.2013 (т. 4 л.д. 50-221) как надлежащее доказательство стоимости разумного ремонта спорного судна, поскольку, во-первых, данный отчет учитывает отмеченные рекомендации инспектора, содержит оценку стоимости ремонта спорного судна при приобретении нового коленвала, рассматривает ремонтные расценки по условиям "люмпсум" предприятия WARTSILA, во-вторых, ООО "Восточная Сюрвейерская Компания" пришло к выводу о том, что суммарные расходы по приведению главного двигателя в годное техническое состояние при условии выполнения всех необходимых работ составили бы 1 871 931.66 долларов США, что превышает стоимость судна до аварии. Итоговая расчетная величина суммарных расходов 1 871 931.66 долларов США включает в себя расходы на ремонт, запасные части, включая фундаментную раму, буксировку, причальные расходы.

Изложенные выводы в спорном отчете и рекомендации инспектора Классификационного общества GMB ответчиком в порядке статьи 65 АПК РФ не опровергнуты.

Вместе с тем проверенный расчет расходов на основании отчета от 20.11.2013 N ESC/07/130063, выполненного ООО "Восточная Сюрвейерская Компания", суд апелляционной инстанции признал надлежаще подтвержденным на

сумму 765 149.77 долларов США (расходы на запасные части и ремонт по условиям "люмпсум"). Указанная сумма расходов отмечена как меньшая по сравнению со стоимостью судна до момента аварии, что исключает основания для признания наличия конструктивной гибели судна по смыслу положений КТМ РФ.

При этом судом апелляционной инстанции установлено, что данная сумма превышает размер заявленных истцом исковых требований о выплате страхового возмещения, фактически составляющего разницу между страховой суммой и полученными истцом средствами от продажи судна на металлолом.

Положениями пунктов 5.5. договора определен порядок расчета подлежащих возмещению убытков от различных страховых случаев.

Согласно пункту 5.9 договора страхования выплата страхового возмещения по каждому страховому случаю производиться с учетом безусловной франшизы, установленной настоящим договором страхования (15 000 долларов США - пункт 1.14).

Оценивая в совокупности приведенные положения договора страхования с пунктами 4.10 - 4.13 Правил страхования (т. 1 л.д. 36), включающими правило о неприменении франшизы в случае фактической или конструктивной гибели судна, суд апелляционной инстанций с учетом отсутствия доказанности конструктивной гибели судна обоснованно указал на то, что суд первой инстанции при взыскании страхового возмещения учет суммы франшизы не произвел и не сделал выводы относительно ее неприменения.

Таким образом, суд апелляционной инстанции правомерно пришел к выводу об обоснованности взыскания с ответчика в пользу истца страхового возмещения в сумме 611 242,6 долларов США (1 400 00-788 752,40), исключив сумму безусловной франшизы 15 000 долларов США, в итоге, придя к выводу о том, что взысканию подлежит 596 242.6 долларов США страхового возмещения.

Данная сумма расходов складывается из разумной стоимости ремонта, который мог бы быть произведен в связи со страховым случаем, в пределах согласованной сторонами страховой суммы.

Кроме того, изменяя решение суда в части удовлетворения исковых требований LSA Ltd. в сумме 475 242,08 рублей, составляющих расходы по заходу и

стоянке судна в порту Находка, суд апелляционной инстанции, с учетом пунктов 1, 2 статьи 962 ГК РФ, статьи 275 КТМ РФ, пунктов 1.4, 1.4.4, пункта 5.5.3.4. договора страхования, сюрвейерских отчетов, пришел к выводу об обоснованности понесенных истцом расходов только в сумме 7 295,6 долларов США (что оставило 224 996,3 рублей) ввиду неотносимости ряда позиций дирсбурсментского счета от 04.11.2011, представленного в материалы дела в качестве доказательства понесенных расходов, к условиям договора страхования, а также отсутствия связи со страховым случаем (т. 3 л.д. 14, т. 4 л.д. 60).

При таких обстоятельствах, исследовав и оценив представленные в материалы дела доказательства в обоснование заявленных требований о взыскании страхового возмещения, суд апелляционной инстанции пришел к обоснованному выводу, что подлежащая к взысканию с ответчика сумма страхового возмещения составляет 19 841 377,81 рублей (596 242,6 долларов США x 32,9055 + 224 996,3 рублей).

Какое решение примет суд?

Ситуация № 3

13.10.2011 между истцом (страхователь) и ответчиком (страховщик) заключен договор морского страхования casco водного судна N 1187012000045 со сроком действия 14.10.2011 по 11.12.2013. Согласно предмету договора страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного договором события (страхового случая) возместить страхователю и/или выгодоприобретателю, причиненные вследствие этого события убытки в пределах страховой суммы, указанной в пункте 4.2 договора.

Объектом страхования по договору являются имущественные интересы страхователя, связанные с владением, пользованием, распоряжением рыболовным судном "ОХОТНИК" 1983 года постройки, используемым в торговом мореплавании.

В результате пожара, произошедшего 17.09.2013 на СТМ "Охотник", имуществу истца был причинен значительный ущерб. 19.09.2013 о страховом случае страхователь уведомил ответчика.

Согласно отчету независимого оценщика № 13-03.2226 от 22.01.2014 стоимость ущерба имуществу истца составила 24 000 000 рублей.

Заявлением от 13.12.2013 исх. № 387 страхователь обратился в СОАО "ВСК" за выплатой страхового возмещения. Ответчик от выплаты страхового возмещения уклонился.

Претензией от 04.02.2014 страхователь повторно обратился к страховщику и потребовал выплаты страхового возмещения, которая также оставлена без удовлетворения.

Отказ страховщика в выплате страхового возмещения в добровольном порядке явился основанием для обращения истца в суд с настоящим иском.

В соответствии с пунктом 1 статьи 929 ГК РФ по договору имущественного страхования одна сторона (страховщик) обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить другой стороне (страхователю) или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), причиненные вследствие этого события убытки в застрахованном имуществе либо убытки в связи с иными имущественными интересами страхователя (выплатить страховое возмещение) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы).

Согласно статье 246 КТМ РФ по договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

В соответствии с пунктом 1 статьи 250 КТМ РФ при заключении договора морского страхования страхователь обязан сообщить страховщику сведения об обстоятельствах, которые имеют существенное значение для определения степени риска и которые известны или должны быть известны страхователю, а также сведения, запрошенные страховщиком.

Согласно пунктам 1, 3 статьи 271 КТМ РФ страхователь или выгодоприобретатель обязан немедленно, как только это станет ему известно,

сообщить страховщику о любом существенном изменении, которое произошло с объектом страхования или в отношении объекта страхования (перегрузке, изменении способа перевозки груза, порта выгрузки, отклонении судна от обусловленного или обычного маршрута следования, оставлении судна на зимовку и других).

Неисполнение страхователем или выгодоприобретателем обязанности, установленной пунктом 1 настоящей статьи, освобождает страховщика от исполнения договора морского страхования с момента наступления существенного изменения, которое произошло с объектом страхования или в отношении объекта страхования.

Пунктом 6.2. договора страхования установлено, что страхователь обязуется немедленно, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о любом существенном изменении, произошедшем с застрахованным судном или в отношении судна.

Страхователь или выгодоприобретатель обязан незамедлительно, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о любом существенном изменении, которое произошло с судном, указанным в договоре страхования. К таким изменениям, в частности, относятся: непродление, приостановление действия судовых классификационных документов или документов, подтверждающих выполнение требований международных конвенций; изъятие класса или выставление дополнительных требований или ограничений, наложенных классификационным обществом, согласованным договором страхования, или лицом, действующим от имени государства флага (пункт 8.1. Правил страхования каско водных судов N 12/4 от 30.07.2010).

Пунктом 8.4 Правил установлено, что неисполнение страхователем или выгодоприобретателем обязанности, установленной пунктом 8.1, освобождает страховщика от исполнения договора страхования с момента наступления существенного изменения, которое произошло с застрахованным судном или в отношении судна. Страховщик направляет страхователю письменное уведомление об отказе от исполнения договора.

При этом договор считается расторгнутым с момента наступления существенного изменения, которое произошло с застрахованным судном или в отношении судна.

В письменном заявлении страхователя были сообщены точные сведения о страхуемом объекте - тип судна, название, год постройки, класс, валовая вместимость.

Кроме того, в пункте 6.2 договора страхования от 10 сентября 2009 года стороны согласовали, что страхователь обязуется обеспечить поддержание класса судна, согласованного в договоре страхования, выполнение требований, установленных законом государства флага в отношении этого судна в течение срока, указанного классификационным обществом, и выполнение в срок любых рекомендаций, требований или ограничений, наложенных классификационным обществом или лицом, действующим от имени государства флага. Аналогичное обязательство продублировано в страховом полисе N 1187012000045-F002 от 13.10.2012 в разделе "Условия страхового покрытия".

Следовательно, по признанию суда, сведения о наличии или отсутствии класса страхуемого судна являются в данном случае существенными обстоятельствами и, если в дальнейшем происходит изменение, утрата класса судна, то страхователь должен незамедлительно сообщить об этом страховщику.

Судом было установлено, что руководствуясь пунктом 10.2 Правил страхования N 12/4, являющихся неотъемлемой частью договора страхования N 1187012000045, ответчик организовал и провел страховое расследование обстоятельств заявленного аварийного случая.

По результатам расследования было установлено, что класс СТМ "Охотник" был приостановлен 01.10.2012, о чем судовладелец был извещен письмом Приморского отделения Дальневосточного филиала РС N 171-341-С-3599 от 02.10.2012. В нарушение статьи 271 КТМ РФ и условий договора страхования страхователь не уведомил ответчика об указанных обстоятельствах, о приостановлении класса страховщик узнал только в феврале 2014 года, получив ответ ДФ РМРС на свой запрос N 171-341-С-137799 от 16.07.2013.

Письмом от 04.04.2014 ответчик проинформировало истца о том, что в связи с несообщением им сведений о существенном изменении, произошедшем с застрахованным судном, действие договора страхования N 1187012000045 от 13.10.2011 прекращается, а страховщик освобождается от его исполнения с 01.10.2012, то есть с момента приостановления класса СТМ "Охотник".

Согласно пункту 1 статьи 407 ГК РФ обязательство прекращается полностью или частично по основаниям, предусмотренным настоящим Кодексом, другими законами, иными правовыми актами или договором.

Договором страхования предусмотрено, что он досрочно прекращается в случаях отказа страховщика от исполнения договора в случае несообщения страхователем сведений о существенном изменении, которое произошло с объектом страхования или в отношении объекта страхования (пункт "е" 7.5.2 договора).

...

Согласно пункту 7.1 Положения о классификации судов и морских стационарных платформ, утвержденного Приказом Минтранса РФ от 09.07.2003 г. N 160 (далее - Положение), присвоение судну, МСП класса Регистра означает соответствие конструкции судна, МСП применимым требованиям правил, а его технического состояния - условиям эксплуатации.

Пунктом 7.11 названного Положения предусмотрено, что регистр может присвоить класс судну, МСП (морской стационарной платформе) по результатам освидетельствования при постройке, а также присвоить или возобновить класс судну, МСП, находящимся в эксплуатации.

Класс присваивается судну, МСП при первоначальном освидетельствовании, подтверждается, возобновляется или восстанавливается при других видах освидетельствований. Присвоение, возобновление или восстановление класса судну, МСП удостоверяется выдаваемым на судно, МСП классификационным свидетельством.

В силу пункта 7.12 Положения возобновление класса судна, МСП означает соответствие конструкции судна, МСП и их технического состояния условиям, на которых был ранее присвоен класс, и продление действия документов Регистра на установленный правилами период.

Согласно пункту 7.14 Положения наличие у судна, МСП действующего класса Регистра означает, что техническое состояние судна, МСП полностью или в степени, признанной Регистром за достаточную, удовлетворяет тем требованиям правил, которые на них распространяются в соответствии с назначением, условиями эксплуатации и символом класса судна, МСП.

Наличие у судна, МСП действующего класса Регистра удостоверяется наличием на судне, МСП действующего классификационного свидетельства.

Пункт 7.15 Положения предусматривает, что классификационное свидетельство теряет силу и действие класса судна, МСП приостанавливается в случае, в том числе непредъявления судна, МСП в целом или отдельных их объектов к назначенному периодическому или внеочередному освидетельствованию в предписанный срок.

В соответствии с пунктом 7.16 Положения приостановленный класс судна, МСП восстанавливается при удовлетворительных результатах соответствующего периодического или внеочередного освидетельствования, выполненного Регистром при предъявлении судна, МСП.

На период от приостановления действия класса до его восстановления судно, МСП считаются утратившими класс Регистра.

Поскольку указание на класс судна относится к его эксплуатационным данным и техническое состояние судна должно соответствовать условиям его эксплуатации, то исходя из условий пункта 6.2 договора страхования и воли сторон при его заключении, суд пришел к обоснованному выводу, что страховщик не несет обязательств в случае не соответствия судна его техническому состоянию, когда это не подтверждается классом Регистра и, соответственно, не удостоверяется действующим классификационным свидетельством.

Так как класс СТМ "Охотник" был приостановлен с 01 октября 2012 года, то с этого периода судно утратило класс Регистра и квалификационное свидетельство в силу пункта 7.5 Положения также считалось утратившим силу.

В материалах дела отсутствуют доказательства того, что истец ставил ответчика в известность о приостановлении класса и/или прекращении действия судовых классификационных документов, что является существенным нарушением

пункта 8.1 Правил страхования и влечет за собой досрочное прекращение договора (пункт 7.5.2 "е" Правил и статьи 271 КТМ РФ).

Кроме того, истцом в нарушение пункта 11.4 Правил страхования не представлены доказательства надлежащего проведения расследования аварийного случая официальными органами, в частности капитаном морского порта согласно Положению о порядке расследования аварийных случаев с судами, утвержденному приказом Министерства транспорта РФ от 14.05.2009 N 75.

Какое решение примет суд?

Ситуация № 4

25.04.2012 между компанией New Marine Technologies Group Ltd. (страхователь) и ответчиком (страховщик) заключен договор страхования судна "Vivara", ИМО N 9203708, год постройки: 2000, флаг: Федерация Сент-Китс и Невис, тип: сухогруз, тоннаж: 5659, Класс/Регистр: Бюро Веритас.

Заключение договора подтверждается страховым полисом N ВН03-121300881, который удостоверяет факт заключения договора страхования в соответствии с Правилами страхования судов ОАО СК "Альянс" от 02.02.2012 N 51.

Страховыми рисками являются утрата, гибель (фактическая или конструктивная), повреждение судна (и/или поломка), его корпуса, механизмов, машин и оборудования, в том числе вследствие небрежности капитана, офицеров судна, членов экипажа или лоцманов (подпункт "з" пункта 4.2.2. правил страхования).

Во время рейса с 27 мая по 18 октября 2012 года на судне произошли следующие нарушения работоспособности энергетической установки:

1. На переходе из порта Сочи в порт Стамбул 20.06.2012 была обнаружена утечка воды из змеевика утилизационного котла. При опрессовке змеевика 21.06.2012 определили, что в секции N 4 имеет место утечка. Секцию N 4 "заглушили".

2. В ходе обследования 20-21 июня 2012 года было установлено, что имеют место пропуски выхлопных газов наружу в разъеме между крышками и втулками

цилиндров N 2,3,4,5. В цилиндре N 5 имела место протечка охлаждающей воды внутрь цилиндра.

3. На переходе из порта Деринс в порт Порт-Саид с 28 июня по 5 июля 2012 года экипаж судна обнаружил пропуски выхлопных газов из под крышек цилиндров N 1,6.

Пусковой клапан цилиндра N 2 заклинило в открытом положении. Подачу топлива в цилиндре N 2 отключили, судно продолжало движение при работе только пяти цилиндров ГД. По прибытию в порт Порт-Саид силами береговых специалистов произвели замену дефектной крышки цилиндра N 1 с наплавкой и проточкой посадочных буртов, ревизию заклиненного пускового клапана цилиндра N 2. После ремонта судно было предъявлено сюрвейеру классификационного общества "Бюро Веритас", который выдал сертификат N 170712/HS-SZ администрации Суэцкого канала о готовности судна на проход по каналу.

4. При опрессовке секций N 1,2,3 утилизационного котла 14 июля 2012 года обнаружили сильную водотечность секции N 2, вода поступила в турбину и цилиндры ГД. Секцию N 2 заглушили.

5. Секции N 1 и N 3 утилизационного котла вышли из строя соответственно 05 августа и 30 августа 2012 года. Ситуация развивалась по сценарию, описанному в пункте 4, в результате чего утилизационный котел полностью вышел из строя.

6. На переходе из п. Висапахатнам (Индия) в п. Сингапур 09.09.2012 старший механик после остановки и осмотра ГД доложил капитану судна о том, что ГД находится в аварийном состоянии. В результате протечек охлаждающей воды через уплотнения выхлопных клапанов произошло "залегание" поршневых колец в кепках всех цилиндров двигателя, возникли "возгорания" в поршневых полостях цилиндров, поэтому ГД не способен был развивать более 100 об/мин.

В связи с наступлением страхового случая истец 15.10.2012 направил в адрес ответчика заявление на выплату страхового возмещения в размере 200 592,77 доллара и 77 центов США.

Письмом от 18.10.2012 ответчик запросил у истца дополнительные документы по страховому случаю, которые были направлены истцом письмом от 28.11.2012.

По результатам рассмотрения заявления от 15.10.2013 ответчик 28.02.2013 отказал истцу в выплате страхового возмещения.

Из переписки сторон посредством электронной почты следует, что стороны вновь вернулись к переговорам относительно страхового случая с учетом представленных истцом документов по дополнительному ремонту в п. Находка.

Письмом от 23.09.2014 ответчик повторно отказал истцу в выплате страхового возмещения.

10.02.2015 между страхователем (цедент) и компанией "Nautilus Shipping and Trading Group Co." ("Наутилус Шиппинг энд Трейдинг Груп Ко", цессионарий) заключен договор уступки права требования, в соответствии с которым цедент уступил, а цессионарий принял в полном объеме право требования цедента к страховщику, вытекающее из договора страхования судна, подтвержденного полисом, в размере 244 518 долларов США и 77 центов, а также 11 777 000 рублей.

Неисполнение ответчиком требований об оплате страхового возмещения послужило основанием для обращения истца в арбитражный суд с настоящим иском.

...

В соответствии со статьей 929 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ) по договору имущественного страхования одна сторона (страховщик) обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить другой стороне (страхователю) или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), причиненные вследствие этого события убытки в застрахованном имуществе либо убытки в связи с иными имущественными интересами страхователя (выплатить страховое возмещение) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы).

Согласно статье 246 КТМ РФ по договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая),

возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

В силу положений части 1 статьи 275 КТМ РФ страховщик обязан возместить страхователю или выгодоприобретателю необходимые расходы, произведенные им для предотвращения или уменьшения убытков, за которые несет ответственность страховщик, если даже меры, принятые страхователем или выгодоприобретателем по предотвращению или уменьшению убытков, оказались безуспешными; выяснения и установления размера убытков, подлежащих возмещению страховщиком.

Страховым случаем, согласно статье 9 Закона Российской Федерации от 27.11.1992 N 4015-1 "Об организации страхового дела в Российской Федерации", является совершившееся событие, предусмотренное договором страхования или законом, с наступлением которого возникает обязанность страховщика произвести страховую выплату страхователю, застрахованному лицу, выгодоприобретателю или иным третьим лицам.

В силу частей 4, 5 статьи 71 АПК РФ каждое доказательство подлежит оценке арбитражным судом наряду с другими доказательствами. Никакие доказательства не имеют для арбитражного суда заранее установленной силы.

Заключение эксперта исследуется наряду с другими доказательствами по делу (часть 3 статьи 86 АПК РФ).

Следовательно, заключения независимых оценщиков (специалистов), являются доказательствами, которые оцениваются судом наряду с другими доказательствами и обстоятельствами дела, а вопрос о достоверности величины ущерба, причиненного в результате аварийного происшествия, и отраженного в заключении независимого оценщика, исследуется судом в рамках каждого конкретного спора.

Согласно исследованного судом заключению ЗАО "Морская инженерная компания" от 19.11.2013 основной причиной возникновения аварийных ситуаций с механизмами, системами и оборудованием энергетической установки т/х "VIVARA" в рейсе с 27 мая по 18 октября 2012 года, приведших к окончательному выходу из строя утилизационного котла, газотурбонагнетателя и главного

двигателя, явились грубые нарушения Правил технической эксплуатации судовых технических средств РД 31.21.30-97 и Инструкции по эксплуатации ГД MAN BW5L35MC ДБ-54-61-ИЭ судовыми специалистами технической службы, их некомпетентность в принятии решений по эксплуатации энергетической установки в аварийном состоянии.

В связи с нарушением экипажем судна Правил технической эксплуатации судовых технических средств РД 31.21.30-97 и Инструкции по эксплуатации ГД MAN BW5L35MC ДБ-54-61-ИЭ судовыми специалистами технической службы главный двигатель утилизационного котла и газотурбоагрегата и системы автоматизированного контроля и управления силовой установки вышел из строя.

Судом установлено, что заключение содержит подробный анализ повреждений и механизма их возникновения, проведенный на основании исследования выписок из судового журнала за период с 26 мая по 18 октября 2012 года, из машинной вахтенного журнала за аналогичный период, рапорта капитана от 15.07.2012, служебной записки сервисного инженера В. Бондаревского от 18.07.2012, рапорта капитана от 17.11.2012, фотографий поврежденных деталей и узлов, рапорта ст. механика Щетинина И.Е. от 09.09.2012, графика подогрева тяжелого топлива и других документов. В подтверждение компетенции экспертной организации представлено свидетельство о соответствии предприятия от 21.08.2012, сертификат соответствия системы менеджмента качества от 22.10.2013 N 13.1195.026.

Ссылку ответчика на акт экспертизы N 12.063, подготовленный ООО "Глобус-Консалтинг", суд отклонил, поскольку данный акт экспертизы не содержал в себе выводов о том, что явилось причиной возникновения аварийных ситуаций с механизмами, системами и оборудованием энергетической установки. В акте нашло свое отражение только описание ситуации, принятые истцом меры по ремонту, перечень расходов, а также отражение общего состояния судна, в то время как детальный анализ причин и механизма повреждений экспертом проведен не был.

Примененное экспертом ООО "Глобус-Консалтинг" от 22.02.2013 разграничение расходов судовладельца на "аварийные расходы" и "расходы судовладельца" не было принято судом, так как экспертом не обоснована

возможность применения к рассматриваемым правоотношениям Правил практики Ассоциации диспашеров.

Согласно подпункту "з" пункта 4.2.2 Правил страхования судов, являющихся приложением к договору, повреждение (и/или) поломка судна, его корпуса, механизмов, машин и оборудования вследствие небрежности капитана, офицеров судна, членов экипажа или лоцманов, является страховым случаем.

В соответствии со статьей 265 КТМ РФ страховщик не несет ответственность за убытки, причиненные умышленно или по грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя.

В подпункте "а" пункта 4.5 Правил страхования судов установлено, что не является страховым случаем события, а также не возмещаются убытки или расходы, прямо или косвенно вызванные или связанные или произошедшие вследствие умысла и грубой неосторожности страхователя, выгодоприобретателя или их представителей, однако, как указал суд, капитан судна и члены экипажа застрахованного судна не считаются таковыми.

В связи с чем вопреки доводам ответчика и кассационной жалобы проявление грубой неосторожности при эксплуатации судна капитаном судна и его экипажем основанием для освобождения страховщика от ответственности в порядке статьи 265 КТМ РФ не является.

Доводы ответчика, аналогичные доводам кассационной жалобы, о том, что истец осуществил отправку судна в немореходном состоянии, а также об износе судна, судом также признаны несостоятельными.

Согласно статье 266 КТМ РФ при страховании судна страховщик кроме случаев, указанных в статье 265 настоящего Кодекса, не несет ответственность за убытки, причиненные вследствие:

отправки судна в немореходном состоянии, если только немореходное состояние судна не было вызвано скрытыми недостатками судна;

ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности;

погрузки с ведома страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя, но без ведома страховщика веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания.

Вместе с тем ответчик в порядке статьи 65 АПК РФ не представил суду достаточных и достоверных доказательств, подтверждающих выход судна в немореходном состоянии, доказательств, безусловно свидетельствующих о том, что выявленные поломки не являлись скрытыми недостатками, а также доказательств износа судна и его деталей.

В то же время, в материалы дела представлено классификационное свидетельство N PRSO/MUU/20100920103951 от 20.09.2010, выданное Бюро Веритас.

Кроме того, судом было отмечено, что согласно части 1 статьи 945 ГК РФ при заключении договора страхования имущества страховщик вправе произвести осмотр страхуемого имущества, а при необходимости назначить экспертизу в целях установления его действительной стоимости.

Между тем своим правом на проверку достаточности представленных страхователем сведений и оценку риска страховая компания не воспользовалась.

В отношении износа деталей судна судом было учтено, что ветхость и изношенность судна и его принадлежностей означают, что происходит самопроизвольный выход их из строя без какого-либо необычного воздействия извне. В то же время, как следует из заключения ЗАО "Морская инженерная компания", появление водотечности явилось следствием необработки котельной воды препаратами, предотвращающими повышенный износ стенок трубопроводов, т.е. не в результате износа деталей, а по причине небрежного отношения технического экипажа судна, следствием чего явился ускоренный износ.

Причиной выхода из строя утилизационного котла, газотурбонагнетателя и главного двигателя, как выяснено судом, явилась также некомпетентность решений по эксплуатации энергетической установки в аварийном состоянии, т.е. причиной данного результата явилась совокупность обстоятельств.

Истцом предпринимались необходимые меры к устранению поломок судна, о чем свидетельствуют факты захода судна в порты Деринсе, Порт-Сайд, Вишакхапатнам, Какинада и проводимые там ремонтные работы.

Истцом в материалы дела представлено Свидетельство о минимальном составе экипажа от 09.05.2012, из приложения к которому следует, что членами

экипажа являются старший механик Синяев А., в порту Дериндже (Деринсе) - старший механик Сыров В., второй помощник механика Васильев С., третий помощник механика Охахлин А., в порту Какинада - старший механик Щетинин И., вторые помощники механика - Аралкин А., Васильев С., третий помощник механика - Охахлин А. При этом в подтверждение надлежащей квалификации старших механиков представлены дипломы и сертификаты.

Данное обстоятельство, по оценке суда, в совокупности с пояснениями истца, свидетельствует о том, что страхователь осуществлял замену старших механиков, что подтверждает принятие им необходимых мер.

Согласно положениям части 1 статьи 275 КТМ РФ на страховой компании лежит обязанность по выплате страхового возмещения, если даже меры, принятые страхователем или выгодоприобретателем по предотвращению или уменьшению убытков, оказались безуспешными.

Утверждая, что судно являлось немореходным уже в порту Деринсе, ответчик не представил суду достаточных и достоверных доказательств, подтверждающих это обстоятельство, учитывая, что страхователем было принято решение об устранении поломок и проведении ремонта, после которого судно было выпущено в море из порта Деринсе.

Ответчик ссылается на пропуск срока исковой давности.

Какое решение примет суд?

Ситуация № 5

ЗАО "Альянс-Лизинг" (далее - истец) обратилось в Арбитражный суд г. Москвы с иском к ОАО "Российское страховое народное общество "РОСНО" (далее - ответчик) о взыскании 576.797 руб. 35 коп., в том числе, 558.955 руб. расходов на подъем судна, понесенных истцом во исполнение указаний ответчика, и 17.842 руб. 35 коп. процентов за пользование чужими денежными средствами.

ОАО "Российское страховое народное общество "РОСНО" подана кассационная жалоба, в которой ответчик просит отменить решение арбитражного суда г. Москвы от 24 августа 2009 г., постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 16 ноября 2009 г. по основаниям несоответствия выводов,

содержащихся в решении, постановлении фактическим обстоятельствам и имеющимся в деле доказательствам, неправильного применения норм материального права, направить дело на новое рассмотрение.

Ответчик не согласен с выводами суда первой и апелляционной инстанций о том, что к требованиям истца о взыскании с ОАО СК "РОСНО" денежных средств в размере 558 955,35 руб., составляющих расходы страхователя по подъему рыболовецкого судна, затонувшего в результате страхового случая, произошедшего 27.01.2007 г., применяется общий срок исковой давности, составляющий 3 года

ОАО СК "РОСНО" признает, что расходы истца в связи с подъемом затонувшего судна в соответствии с договором N 08\2007 от 5.03.2007 г. были произведены по указанию ответчика.

В соответствии с п. 1 ст. 275 КТМ РФ расходы страхователя, произведенные им для исполнения указаний страховщика в соответствии со ст. 272 КТМ РФ подлежат возмещению страховщиком. Указанные расходы, согласно п. 1 ст. 276 КТМ РФ возмещаются страховщиком независимо от того, что они вместе с убытками, подлежащими возмещению, могут превысить страховую сумму.

Таким образом, по смыслу ст. 929 ГК РФ, ст. 962 ГК РФ и ст. 276 КТМ РФ, в обязательство страховщика при наступлении страхового случая входит:

Возмещение причиненных вследствие страхового события убытков в застрахованном имуществе (выплата страхового возмещения) в пределах страховой суммы по договору;

Возмещение расходов, перечисленных в п. 1 ст. 275 КТМ РФ, в том числе расходов страхователя, произведенных им для выполнения указаний страховщика, даже, если последние могут превысить страховую сумму.

При наступлении страхового случая страховщик должен возместить как прямой ущерб, причиненный гибелью или повреждением застрахованного имущества, так и дополнительные расходы страхователя, которые возникают у последнего в связи с наступлением страхового случая.

Согласно п. 1 ст. 966 ГК РФ, срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора имущественного страхования, за исключением договора

страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, составляет два года.

В соответствии со ст. 409 КТМ РФ к требованиям, вытекающим из договора морского страхования, применяется двухгодичный срок исковой давности.

По мнению РОСНО, из содержания п. 1 ст. 966 ГК РФ и ст. 409 КТМ не следует, что двухгодичный срок исковой давности применяется лишь к требованиям о выплате страхового возмещения.

Указанный срок применяется ко всем требованиям, которые вытекают из договора имущественного морского страхования: к требованиям о выплате страхового возмещения, об уплате страховой премии, к требованиям о возмещении дополнительных расходов, связанных с наступлением страхового случая, в том числе и о возмещении расходов страхователя, произведенных им для выполнения указаний страховщика.

Поскольку требование о возмещении расходов страхователя, произведенных им для выполнения указаний страховщика вытекает лишь из договора страхования, а не из иного основания, к спорным отношениям 3-годичный срок исковой давности не применим.

Кроме того, по мнению ОАО СК "РОСНО" судами обеих инстанций не был разрешен вопрос от момента начала течения срока исковой давности.

Судом первой инстанции моментом начала течения срока исковой давности указан момент, когда у истца возникли расходы, связанные с подъемом рыболовецкого судна, а именно 25.04.2007 г.

Фактически, расходы, связанные с подъемом маломерного судна возникли у истца 23.03.2007 г. и 31.05.2007 г., когда страхователь перечислил ФГУП СРЗ "Нерпа" денежные средства по договору N 08\2007 платежными поручениями N 156 от 23.03.2007 г. и N 275 от 31.05.2007 г. Истец обратился в суд с иском 5.06.2009 г. по истечении срока исковой давности, установленного ст. 966 ГК РФ.

В обоснование возражений истец указал, что возмещение расходов на подъем судна является самостоятельным обязательством ОАО "СК "РОСНО" и не тождественно обязательству по выплате страхового возмещения.

Цель расходов по подъему судна указана в ст. ст. 272, 275 КТМ РФ - уменьшение убытков, ответственность за которые несет страховщик.

Страхователь должен вначале должен произвести расходы по предотвращению и уменьшению убытков и только после этого может обратиться с требованием об их компенсации к страховщику. Следовательно, обязательство по возмещению расходов, понесенных исключительно для того, чтобы снизить убытки ОАО "СК "РОСНО", не является обязательством по выплате страхового возмещения.

На момент наступления страхового случая ЗАО "Альянс-Лизинг" не имело и не могло иметь никаких убытков, кроме, как причиненных непосредственно затоплением судна. Стоимостью 7 200 000 руб.

Работы по подъему судна оплачены 23.03.2007 г. и 31.05.2007 г.

В силу п. 2 ст. 1 КТМ РФ подлежит применению п. 2 ст. 314 ГК РФ, предусматривающий обязанность должника исполнить обязательство в течение семи дней с момента получения требования кредитора.

В соответствии с п. 2 ст. 314 ГК РФ, п. 2 ст. 200 ГК РФ, ст. 405 КТМ ОАО СК "РОСНО" был предоставлен семидневный срок на исполнение обязательства. Данный срок истек 6.02.2009 г. Начиная с 7.02.2009 г. право ЗАО "Альянс-Лизинг" на получение суммы компенсации расходов на подъем судна считается нарушенным, с указанного времени следует исчислять срок исковой давности, который не был пропущен при предъявлении иска.

...

04.02.2005 между ОАО "Российское страховое народное общество "РОСНО" (страховщик) и ООО "Гамма-Сервис" (страхователь) заключен договор страхования судна Т12 N 23812005-B52/32-11, в соответствии с условиями которого страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного договором события (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), причиненные вследствие этого события убытки в пределах определенной договором страховой суммы.

Согласно п. 2 указанного договора объектом страхования является судно, принадлежащее страхователю на праве договора лизинга от 27.01.2005 N 05-05-ЛТ-МН-АЛ.

В соответствии с соглашением от 10.04.2006 N 1 права и обязанности страхователя по договору страхования переданы ЗАО "Альянс-Лизинг".

В соответствии с соглашением от 04.02.2005 N 259/5/И и письмом Мурманского отделения N 8627 Сбербанка России от 14.05.2008 N 03-04-10/151 права выгодоприобретателя по договору страхования в связи с погашением кредита на приобретение судна переданы от Сбербанка России к истцу в полном объеме.

27.01.2007 произошло затопление судна

Истец сообщил ответчику письмом от 30.01.2007 N 3001 о факте затопления судна.

19.02.2007 истец в адрес ответчика направил письмо N 1902/1, в котором просил ответчика признать факт наступления страхового случая, составить страховой акт и выплатить страховое возмещение, а также просил сообщить, требуется ли подъем судна, и за чей счет такой подъем будет осуществляться. Истец также приложил к этому письму проекты договора с ФГУП "СРЗ "Нерпа" и ФГУП "МБАСУ", готовыми выполнить работы по подъему судна.

26.02.2007 ответчик направил истцу письмо N 187/52-01, в котором сообщил, что признание события страховым случаем и выплата страхового возмещения не могут быть осуществлены до получения ответчиком заключения компетентных органов, сюрвейера о причине происшедшего и о размере ущерба, получение которых в свою очередь невозможно без подъема судна. Ответчик также сообщил, что распределение расходов по подъему судна между ним и истцом зависит от признания случая страховым, величины повреждения судна и характера ремонтных воздействий.

Кроме того, ответчик указал, что он считает целесообразным привлечение ФГУП "СРЗ "Нерпа" для выполнения работ по подъему судна.

05.03.2007 истец заключил с ФГУП "СРЗ "Нерпа" договор N 08/2007, в соответствии с п. 1.1 которого истец поручил и обязался принять и оплатить, а

ФГУП "СРЗ "Нерпа" обязался выполнить работы по подъему судна и постановке судна на берег.

Согласно п. 4.1 договора от 05.03.2007 N 08/2007, протоколу согласования договорной ориентировочной цены от 05.03.2007 и калькуляции к протоколу согласования стоимость работ ФГУП "СРЗ "Нерпа" по подъему судна составила 558.955 руб.

Из акта от 25.04.2007 N 14/4-64 усматривается, что работы по подъему судна были выполнены ФГУП "СРЗ "Нерпа".

Работы ФГУП "СРЗ "Нерпа" по подъему судна произведены истцом в полном объеме, а именно, в сумме 558.955 руб., что подтверждается представленными в материалы дела платежными поручениями от 23.03.2007 N 156 и от 31.05.2007 N 275.

Письмами от 24.05.2007 N 2405 и от 01.06.2007 N 0106 истец сообщил ответчику о подъеме судна и стоимости работ по подъему судна.

18.07.2007 ответчик направил истцу письмо N 292/31-02, в котором отказал истцу в выплате страхового возмещения.

28.03.2007 ЗАО "Альянс-Лизинг" обратилось в Арбитражный суд города Москвы с иском к ОАО СК "РОСНО" о взыскании денежных средств в сумме 7.300.000 руб. в качестве суммы страхового возмещения.

Какое решение примет суд?

Ситуация № 6

Между сторонами заключен договор страхования судна от 06.04.2005, оформленный страховым полисом N 9978/048/0857/05, объектом страхования по которому явился теплоход "Runner-4".

При следовании 06.03.2006 из Морского торгового порта Санкт-Петербург в ледовом караване за ледоколом "Капитан Сорокин" в территориальных водах Эстонии произошло столкновение теплохода "Sv. Apostol Andrey" и теплохода "Runner-4", в результате чего последний затонул.

Согласно акту N 06-07 о расследовании аварийного случая, утвержденного капитаном морского торгового порта Санкт-Петербург 29.05.2006, столкновение

судов произошло в результате неправильных действий экипажа теплохода "Sv. Apostol Andrey", а также в связи с выходом теплохода "Runner-4" без соответствующего ледового класса с загрузкой, не обеспечивающей непотопляемость судна. Указанным актом также было установлено нарушение со стороны экипажа теплохода "Runner-4", выразившееся в неподаче соответствующего звукового сигнала при потере судном хода.

Отказ страховщика от выплаты страхового возмещения, мотивированный положениями статей 265 и 271 Кодекса торгового мореплавания РФ, послужил основанием для обращения страхователя в арбитражный суд с настоящим иском.

суд апелляционной инстанции исходил из того, что в соответствии с положениями статьи 271 Кодекса торгового мореплавания РФ страхователь обязан уведомить страховщика только об изменениях, произошедших с объектом страхования или в отношении объекта страхования, которые привели к увеличению риска, то есть об изменении условий плавания, а также характеристик судна, которые лежат за пределами обычных характеристик, известных страховщику при заключении договора страхования.

К существенным изменениям в риске могут быть отнесены либо эксплуатация судна в условиях, отличных от условий, оговоренных в полисе (например, изменение района плавания, когда район плавания указан в полисе и не охватывает все районы земли), либо выход параметров использования судна за пределы, установленные техническими характеристиками судна (например, использование судна без ледового класса в арктических морях). Во всех остальных случаях изменения не могут считаться существенными.

Учитывая, что Балтийское море не относится к арктическим морям, суд апелляционной инстанции пришел к выводу, что факт плавания теплохода "Runner-4" в нем с допустимой осадкой 8,2 м не может быть отнесен к случаю изменения объекта страхования и увеличения риска, о котором страхователь в силу пункта 1 статьи 271 Кодекса торгового мореплавания РФ обязан был известить страховщика.

Довод страховщика о том, что эксплуатация теплохода "Runner-4" с осадкой 8,2 м повлекла увеличение риска его полной гибели, судом апелляционной инстанции признан необоснованным, так как поддержание ледового класса судна

ограничением его загрузки до величины 5,97 м необходимо для предотвращения негативных последствий столкновения с арктическими льдами и не предназначено для целей минимизации последствий столкновения с другим судном как в данном рассматриваемом случае.

Доказательства того, что при загрузке теплохода "Runner-4" до уровня 5,97 м оно после столкновения могло бы остаться на плаву, страховщиком не представлены.

Учитывая приведенные обстоятельства, суд апелляционной инстанции пришел к выводу об отсутствии у страховщика оснований для отказа в выплате страхователю страхового возмещения со ссылкой на пункт 3 статьи 271 Кодекса торгового мореплавания РФ.

Принимая во внимание отсутствие доказательств того, что гибель теплохода "Runner-4" произошла по вине его судовладельца, суд апелляционной инстанции пришел к выводу о необоснованном отказе страховщика от выплаты страхового возмещения по статье 265 Кодекса торгового мореплавания РФ.

Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа постановлением от 13.03.2009 оставил постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 23.12.2008 без изменения.

Заявитель (ОАО "Альфа-Страхование") просит о пересмотре постановлений судов апелляционной и кассационной инстанций в порядке надзора, ссылаясь на несоответствие выводов судов обстоятельствам данного спора, имеющимся доказательствам и допущенные нарушения норм материального и процессуального права.

В частности, заявитель указывает на неправильное применение положений статьи 271 Кодекса торгового мореплавания РФ вследствие изменения ледового класса судна, так как теплоход "Runner-4" имел класс Регистра Ллойда, предназначенный для круглогодичной эксплуатации в районе Балтийского моря. Требования Регистра Ллойда состоят в том, что при плавании во льдах осадка судна не должна превышать 5,97 м. Специального указания на то, что условие должно выполняться при плавании судна в арктических морях, в квалификационных документах нет.

Заявитель не согласен с выводами судов о том, что ответчик не представил доказательств гибели теплохода "Runner-4" по вине его судовладельца и вследствие этого - с неприменением положений при рассмотрении данного спора статьи 265 Кодекса торгового мореплавания РФ.

Кроме того, заявитель считает, что апелляционный суд проигнорировал тот факт, что теплоход "Runner-4" отправился в рейс в нарушение распоряжения капитана морского порта "Санкт-Петербург" от 29.12.2005 об установлении ледовых ограничений (т.е. не имея ледового класса, находился в немореходном состоянии), и необоснованно не применил положения статьи 266 Кодекса торгового мореплавания РФ.

Ледовый класс теплохода "Runner-4" допускает его плавание в арктических льдах при осадке не более 5,97 м, однако не исключает его эксплуатацию при допустимой зимней осадке в 8,275 м при плавании в иных условиях, факт плавания теплохода "Runner-4" в Балтийском море (не относящемся к арктическим морям, т.е. в иных условиях) с допустимой осадкой 8,2 м обоснованно не отнесен судами к случаю изменения объекта страхования и увеличения риска, о котором страхователь в силу пункта 1 статьи 271 Кодекса торгового мореплавания РФ обязан был известить страховщика.

Какое решение примет суд?

Ситуация № 6

ООО "СК "Согласие" (страховщик) и судоходная компания (страхователь) заключили договор от 31.03.2009 N 1510000-0000175 ВДТР страхования рефрижераторного судна "Петрозаводск", принадлежащего судоходной компании, на случай его гибели и повреждения.

Указанное судно 11.05.2009 потерпело крушение. По данному факту администрация Порта провела расследование, о чем 16.07.2009 утвержден акт расследования, из которого следует, что аварийный случай стал причиной конструктивной гибели судна.

Руководствуясь статьями 278, 279 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации судоходная компания 23.07.2009 уведомила страховщика об абандоне.

В соответствии со статьей 278 названного Кодекса в случае, если имущество застраховано от гибели, страхователь или выгодоприобретатель может заявить страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество (абандон) и получить всю страховую сумму в случае: пропажи судна без вести; уничтожения судна и (или) груза (полной фактической гибели); экономической нецелесообразности восстановления или ремонта судна (полной конструктивной гибели судна); экономической нецелесообразности устранения повреждений судна или доставки груза в порт назначения; захвата судна или груза, застрахованных от такой опасности, если захват длится более чем шесть месяцев. В указанных случаях к страховщику переходят: все права на застрахованное имущество при страховании имущества в полной стоимости; права на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости при страховании имущества не в полной стоимости.

Судоходная компания обратилась в арбитражный суд с заявлением об установлении факта, имеющего юридическое значение, в котором просило суд установить момент прекращения права собственности на судно "Петрозаводск", связывая его установление с необходимостью определить момент, с которого у судоходной компании прекратилось бремя содержания имущества.

Страховщиком заявлены возражения относительно признания аварии судна страховым случаем и выплаты страхового возмещения.

Какой вывод сделает суд?

Ситуация № 7

Общество с ограниченной ответственностью "Нева-Хаген" (далее - ООО "Нева-Хаген") обратилось в Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области к обществу с ограниченной ответственностью "Юридическая фирма "Ремеди" (далее - ООО "Ремеди") и открытому страховому акционерному обществу "Ингосстрах" (далее - ОСаО "Ингосстрах") с иском о

взыскании страхового возмещения в размере 400000 долларов США, что составило 11634360 руб. по курсу Центрального Банка России на дату обращения в суд.

17.04.2003 между ОСаО "Ингосстрах" (страховщик) и ООО "Нева-Хаген" (страхователь) заключен договор страхования корпуса, машины и оборудования судна СТ-1351 на период с 17.04.2003 по 16.04.2004, что подтверждается страховым полисом N 005371. В соответствии с условиями договора страховщик принял на себя обязательства по страхованию принадлежащего ООО "Нева-Хаген" судна на общую сумму 400000 долларов США с ответственностью за полную гибель и повреждения согласно параграфу 2 пункта 1 Правил страхования судов, утвержденных Росстрахнадзором 09.12.1994 (далее - Правила).

Страховой случай наступил 09.08.2003, о чем в этот же день ООО "Нева-Хаген" уведомило ОСаО "Ингосстрах" (т. 1, л.д. 7 - 8).

Неисполнение страховщиком обязательства по выплате страхового возмещения послужило основанием для обращения ООО "Нева-Хаген" в арбитражный суд с иском о взыскании страхового возмещения.

Согласно условиям параграфа 8 Правил договор страхования заключается на основании письменного заявления страхователя, в котором он должен сообщить точные сведения о судне (тип судна, название, год постройки, класс, валовая вместимость судна).

Разработанный страховщиком стандартный бланк заявления на страхование имеет такое же значение, как и письменный запрос. Следовательно, сведения в заявлении о наличии или отсутствии класса страхуемого объекта являются в данном случае существенными обстоятельствами.

Пунктом 2 статьи 250 КТМ установлено, что при несообщении страхователем сведений об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения степени риска, или при сообщении им недостоверных сведений страховщик вправе отказаться от исполнения договора морского страхования.

В силу пункта "а" параграфа 33 Правил ОСаО "Ингосстрах" имеет право отказать в выплате страхового возмещения, если страхователь сообщил неправильные сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для суждения о страховом риске (параграф 8). Суд апелляционной инстанции пришел к

выводу, что судно СТ-1351 на момент заключения договора страхования имело не подтвержденный в установленном порядке класс О-пр 2,0 (лед 20) по факту постройки в 1984 году, а на момент выхода судна в рейс 02.08.2003 - класс М-пр 2,0 (лед 20)А, подтвержденный классификационным свидетельством от 29.07.2003.

Однако в заявлении на страхование судна от 16.04.2003 ООО "Нева-Хаген" указало, что застрахованное судно имеет класс М-пр. Документов, свидетельствующих о том, что это заявление истец не направлял ОСАО "Ингосстрах", в материалах дела нет. Более того, ООО "Нева-Хаген" не оспаривает, что на момент заключения договора подтвержденный в установленном порядке классификационный класс у застрахованного судна отсутствовал.

Согласно пункту 3 статьи 250 КТМ страховщик не вправе отказаться от исполнения договора морского страхования, если обстоятельства, которые имеют существенное значение для определения страхового риска и о которых не сообщил страхователь, отпали. В силу статьи 247 КТМ правила, установленные главой XV КТМ, применяются, если соглашением сторон не установлено иное; в случаях, прямо указанных в настоящей главе, соглашение сторон, не соответствующее правилам, установленным настоящей главой, ничтожно. Положения пункта 3 статьи 250 КТМ, носят диспозитивный характер. Правилами, которые являются неотъемлемой частью договора страхования, предусмотрено в соответствии с пунктом 2 названной статьи КТМ право страховщика отказаться от выплаты страхового возмещения в случае сообщения недостоверных сведений об объекте страхования, но вместе с тем не исключено действие ограничения, предусмотренного пунктом 3 статьи 250 КТМ.

В силу пункта 1 статьи 271 КТМ страхователь обязан немедленно, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о любом существенном изменении, которое произошло с объектом страхования или в отношении объекта страхования. В силу пункта 3 этой же статьи неисполнение страхователем обязанности, установленной пунктом 1, освобождает страховщика от исполнения договора морского страхования с момента наступления существенного изменения, которое произошло с объектом страхования или в отношении объекта страхования.

Как следует из параграфа 14 Правил, существенными изменениями в риске признаются продажа или передача застрахованного судна в аренду, изменение, окончание или приостановление действия класса судна и др. Пунктом "б" параграфа 33 установлено, что неизвещение ОСаО "Ингосстрах" о существенных изменениях в риске (параграф 14) может служить основанием для отказа в выплате страхового возмещения.

Поскольку в период действия договора страхования изменился классификационный класс судна, о чем ООО "Нева-Хаген" не сообщило страховщику, последний имел право отказаться от выплаты страхового возмещения по убыткам, наступившим после возникновения указанного обстоятельства.

В соответствии с параграфом 29 Правил в сумму расходов по устранению последствий страхового случая включается стоимость восстановления судна до его состояния в момент заключения договора страхования, а также расходы по спасанию и буксировке к месту ремонта и взносы по общей аварии по доле судна.

Согласно акту первоначального освидетельствования от 16.07.2003 судно истца признано годным, требования акта освидетельствования корпуса от 01.07.2003 выполнены, на судно выданы новые свидетельства, в том числе о годности к плаванию. Аналогичные данные изложены в акте освидетельствования судна от 29.07.2003. В материалы дела представлены дополнение к свидетельству о годности к плаванию и свидетельство о годности к плаванию судна СТ-1351.

Из постановления начальника Ладожского линейного отдела Государственной речной судоходной инспекции по Северо-Западному бассейну от 02.09.2003, причиной затопления судна послужила негерметичность закрытия балластных танков на переходе через Ладожское озеро в штормовых условиях и невыполнение капитаном судна должностных обязанностей. В письме от 08.12.2003 N СИ-8/15 упомянутое должностное лицо разъяснило, что причиной негерметичности закрытия балластных танков являлись действия экипажа, а не техническое состояние люков.

Какое решение примет суд?

Ситуация № 8

Закрытое акционерное общество "Научно-производственное предприятие "ИСТА-Системс", обратилось в Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области с иском к открытому акционерному обществу "АльфаСтрахование", о взыскании 7 623 222 руб. 46 коп. расходов, понесенных с целью предотвращения убытков, ответственность за которые несет Страховая компания.

В кассационной жалобе Предприятие, ссылаясь на неправильное применение судами норм материального права - пункта 2 статьи 962 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ), пункта 2 статьи 275 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее - КТМ РФ), просит изменить вынесенное решение и постановление в части размера взысканных расходов. Как полагает податель жалобы, установленное в пункте 3.6 Правил страхования грузов (утверждены Страховой компанией 11.01.2005; далее - Правила страхования) ограничение - возмещение расходов в размере, не превышающем 10% от стоимости груза, - противоречит действующему законодательству.

В кассационной жалобе Страховая компания, ссылаясь на неполное исследование фактических обстоятельств дела, а также нарушение судами норм материального права, просит отменить вынесенные судебные акты и полностью отказать в иске. Страховая компания считает, что оснований для удовлетворения иска к ней не имеется, поскольку в силу закона Унитарное предприятие, как перевозчик, отвечает за сохранность принятого к перевозке груза. Кроме того, по мнению подателя жалобы, суды ошибочно в данном случае применили общий трехлетний срок исковой давности, а не установленный пунктом 1 статьи 966 ГК РФ двухлетний срок, который к 16.12.2013 - моменту подачи иска - истек.

В судебном заседании представитель Страховой компании поддержал доводы кассационной жалобы, а представитель Предприятия возражал против ее удовлетворения.

Законность обжалуемых судебных актов проверена в кассационном порядке.

Как следует из материалов дела, Страховая компания и Предприятие 05.10.2011 заключили договор страхования перевозки груза на палубе морского судна "Берег Надежды", принадлежащего Обществу, из порта Санкт-Петербург до порта Певек по Северному морскому пути (полис N 78635/313/02456/1) с условием страхования "только от полной гибели всего или части груза" в соответствии с пунктом 3.5.2 Правил страхования. Страховая сумма составила 24 000 000 руб.; выгодоприобретатель - Предприятие. Срок действия договора - с 08.10.2011 по 15.12.2011.

На основании заключенного Предприятием и Объединением договора N 01/206/2011 транспортной экспедиции последнее обязалось организовать перевозку груза от порта Санкт-Петербург до порта Певек (подпункт "а" пункт 2.1 договора). Груз, находящийся в 16 контейнерах, передан Объединению по акту от 05.10.2010 N 1, а в дальнейшем 15.10.2011 погружен Унитарным предприятием на морское судно "Берег Надежды" (коносамент; том дела 1, лист 41).

Предприятие 02.12.2011 было уведомлено о выбросе судна "Берег Надежды" на мель и объявлении Обществом (судовладельцем) общей аварии. О сложившейся ситуации Предприятие сообщило Страховой компании, после чего последней была назначена для выяснения обстоятельств сюрвейерская компания - общество с ограниченной ответственностью "Маринекс АйТиЭс".

Поскольку судовладелец устранился от участия в спасательной операции судна в связи с экономической нецелесообразностью, Унитарное предприятие, являющееся фрахтователем и владельцем части груза, находящегося на борту аварийного судна, заключило с открытым акционерным обществом "Мурманское морское пароходство" (исполнителем) договор от 17.08.2012 N 1155 на перегрузку груза с судна "Берег Надежды" на судно исполнителя с последующей транспортировкой до порта Архангельск (раздел 1 договора).

Письмом от 13.11.2012 N 06-01/9486 от 13.11.2012, а повторно - письмом от 09.07.2013 N 02-21/И11111, перевозчик предложил Предприятию - как владельцу части груза - возместить затраты, связанные с операцией по снятию груза и доставке в порт Архангельск, пропорционально стоимости принадлежащего ему груза (том дела 1, листы 17, 69).

В то же время о произведенной спасательной операции Предприятие уведомило Страховую компанию письмом от 10.12.2012, исходящий номер 1070, в котором предложило возместить расходы, направленные на уменьшение убытков застрахованного имущества, а 15.05.2013 подало в Страховую компанию заявление о страховом случае, приложив комплект документов.

В ответ Страховая компания сообщила об отказе компенсировать расходы Предприятия, утверждая, что таковых не было, а также ссылаясь на установленный пунктом 3.6 Правил страхования предел ответственности в возмещении заявленных расходов - не более 10% от стоимости груза (письмо от 17.06.2013 исходящий номер 1230/312; том дела 1, листы 43, 44).

По платежному поручению от 01.10.2013 N 930 Предприятие перечислило Унитарному предприятию 7 171 616 руб. 57 коп. в счет возмещения расходов по снятию груза с аварийного судна и его доставке в порт Архангельск (том дела 1, лист 67).

Полагая отказ Страховой компании неправомерным, Предприятие обратилось в суд с настоящим иском заявлением.

Суд первой инстанции, признал заявленные ко взысканию расходы по предотвращению убытков обоснованными по праву, однако удовлетворил иск частично - в сумме 2 400 000 руб. - с учетом установленного пунктом 3.6 Правил страхования предела ответственности страховщика - не более 10% от стоимости груза.

Апелляционный суд поддержал выводы суда первой инстанции.

Проверив материалы дела и обоснованность доводов, приведенных в кассационной жалобе, суд кассационной инстанции пришел к следующим выводам.

Согласно статье 929 ГК РФ по договору имущественного страхования одна сторона (страховщик) обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить другой стороне (страхователю) или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), причиненные вследствие этого события убытки в застрахованном имуществе либо убытки в связи с иными

имущественными интересами страхователя (выплатить страховое возмещение) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы).

Аналогичное правило установлено статьей 246 КТМ РФ, в силу которой по договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

Согласно статье 247 КТМ РФ правила, установленные главой 15 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. В случаях, прямо указанных в данной главе, соглашение сторон, не соответствующее правилам, установленным упомянутой главой, ничтожно.

В силу пункта 1 статьи 422, пункта 1 статьи 943 ГК РФ правила страхования являются неотъемлемой частью договора страхования и не должны содержать положений, противоречащих гражданскому законодательству и ухудшающих положение страхователя по сравнению с положением, установленным законом.

В соответствии со статьей 421 ГК РФ граждане и юридические лица свободны в заключении договора.

Заключая договор страхования, стороны выразили свое согласие на то, что страховщик при обращении страхователя за возмещением произведенных им расходов по спасанию и уменьшению убытка выплачивает установленный в пункте 3.6 Правил страхования предел ответственности (не более 10% от стоимости груза), а страхователь согласен с выплатой ему только этой суммы. Указанный пункт не оспорен и не признан недействительным в установленном законом порядке.

Оснований требовать выплаты расходов в заявленном размере у истца не имелось. У страховщика возникла обязанность возместить эти расходы в пределах 10% от стоимости груза.

Довод Предприятия о противоречии названного условия выплаты расходов пункту 2 статьи 962 ГК РФ, пункта 2 статьи 275 КТМ РФ, основан на неверном толковании истцом упомянутых норм.

Довод Страховой компании о том, что в данном случае ответственность возлагается на перевозчика, подлежит отклонению, поскольку понесенные Предприятием расходы, которые предъявлены в рамках рассматриваемого иска, застрахованы в качестве не противоречащих законодательству Российской Федерации имущественных интересов страхователя.

Ссылки страховщика на истечение двухгодичного срока исковой давности не принимается судом кассационной инстанции в силу следующего.

Согласно статье 195 ГК РФ исковой давностью признается срок для защиты права по иску лица, право которого нарушено.

Статья 197 ГК РФ устанавливает, что для отдельных видов требований законом могут устанавливаться специальные сроки исковой давности, сокращенные или более длительные по сравнению с общим сроком.

Согласно пункту 1 статьи 966 ГК РФ срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора имущественного страхования, за исключением договора страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, составляет два года.

Пунктом 1 статьи 409 КТМ РФ к требованиям, вытекающим из договора морского страхования, применяется двухгодичный срок исковой давности.

В данном случае в силу пункта 2 статьи 307 ГК РФ основанием для возникновения обязательства является договор имущественного (морского) страхования, следовательно, требование, предъявляемое в связи с неисполнением обязательства по возмещению расходов, произведенных для уменьшения убытков, вытекает из этого договора.

Подпунктом 2 пункта 1 статьи 409 КТМ РФ установлено, что по требованиям, вытекающим из договора морского страхования, срок исковой давности исчисляется со дня возникновения права на иск.

В силу пункта 1 статьи 200 ГК РФ течение срока исковой давности начинается со дня, когда лицо узнало или должно было узнать о нарушении своего права.

Следовательно, срок исковой давности не может начать исчисляться ранее момента нарушения права.

В обязательственных правоотношениях ненадлежащее исполнение или неисполнение обязательства должником нарушает субъективное материальное право кредитора. Следовательно, с момента нарушения права кредитора возникает право на иск, а значит, и должно быть определено начало течения срока давности (с учетом того, когда об этом стало известно или должно было стать известно кредитору).

Письмом от 10.12.2012 исх. N 1070 Предприятие уведомило Страховую компанию о произведенной спасательной операции и предложило возместить расходы, направленные на уменьшение убытков ответственность за которые, согласно договору страхования, несет страховщик. Указанное предложение истца было оставлено страховщиком без удовлетворения.

Какое будет принято решение?

(Ф.И.О. или наименование лица, обязанного возместить убытки, ущерб, расходы и т.д.)

адрес: _____

телефон: _____, факс: _____,

эл. адрес: _____

от _____

(Ф.И.О. или наименование лица, понесшего убытки, ущерб, расходы и т.д.)

адрес: _____,

телефон: _____, факс: _____,

эл. адрес: _____

Морское требование о возмещении убытков

В связи с _____,
произошедш _____ " _____ " _____ г. в районе _____,

причинены убытки в виде _____

(Ф.И.О. или наименование лица, понесшего убытки, ущерб, расходы и т.д.)

_____ (или: ущерб) / понес расходы на _____ / _____) в размере _____
(_____) рублей, что подтверждается _____

На основании вышеизложенного и в соответствии с абз. _____
ст. 389, ст. _____ Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, _____ просьба возместить _____
(убытки в виде _____ (ущерб), причиненные _____ / расходы на _____) в
размере _____ (_____) рублей в срок до
" _____ " _____ г. в следующем порядке:
_____.

Приложения:

1. Документы, подтверждающие причинение убытков (или: ущерба или расходов).

2. Документы, подтверждающие размер убытков (или: ущерба или расходов).

" _____ " _____ г.

Заявитель:

(подпись) _____ (Ф.И.О.)