

Скаридов А.С.

МОРСКОЕ ПРАВО

Том II

Международное морское коммерческое право

3-е издание, переработанное и дополненное

СОДЕРЖАНИЕ

Глава 1 Понятие «международное морское коммерческое право» и его основные источники

Глава 2 Упрощение формальностей при осуществлении международного морского судоходства

Глава 3 Правовое положение морского судна, эксплуатируемого в коммерческих целях

3.1 Затонувшее имущество

Глава 4 Правовое положение судового экипажа

4.1 Порядок комплектования и условия службы членов экипажа

4.2 Правовое положение капитана

4.3 Правовое положение экипажа по законодательству РФ

Глава 5 Правовое регулирование морских перевозок грузов

5.1 Правовое регулирование перевозки грузов

5.2 Товарораспределительные документы в международном транспортном обороте

5.3. Модальные перевозки грузов

5.4. Море +

5.5. Иностранная практика

Глава 6 Правовое регулирование перевозок пассажиров морем

Глава 7 Правовое регулирование коммерческого судоходства по внутренним водным путям

Глава 8 Правовое регулирование деятельности морского порта

8.1 Государственный портовый контроль

8.2 Лоцманское обеспечение

Глава 9 Агентирование судов

Глава 10 Авария

10.1 Общая авария по законодательству РФ

Глава 11 Ответственность за нарушения правил эксплуатации морских судов

Глава 12 Морской залог на судно и ипотека

Глава 13 Арест морских судов

Глава 14 Морские протесты, порядок рассмотрения претензий и исков

Глава 15 Морское страхование

Глава 16 Морские классификационные общества

16.1 Российский морской и речной регистры

Глава 17 Организационно-правовые основы управления в области торгового мореплавания

Глава 18 Договорные отношения, вытекающие из практики эксплуатации морского транспорта

18.1 Договор морской перевозки груза

18.2 Договор морской перевозки пассажира

18.3 Договор фрахтования

18.4 Договор буксировки

18.5 Договор морского страхования

18.6 Договор морского посредничества

18.7 Договор морского агентирования

Глава 19 Разрешение споров, связанных с использованием морских пространств

19.1 Международный суд ООН

19.2 Международный трибунал ООН по морскому праву

19.3 Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ

19.4 Коммерческий арбитраж

19.5 Порядок урегулирования споров по морским делам в РФ

Заключение

ГЛАВА 1	Понятие «международное морское коммерческое право» и его основные источники
----------------	------------------------------------------------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** содержание основных источников морского коммерческого права;
- **уметь** соотносить международные нормы и нормы российского законодательства по вопросам коммерческого мореплавания;
- **владеть** способностью передавать аудитории свои знания по рассматриваемому предмету.

Понятие «международное морское коммерческое право» не является общепризнанным. Вместе с тем, по мнению автора, оно с наибольшей точностью отражает сущность объективной стороны правоотношений, которые складываются между субъектами по поводу использования водных пространств с целью извлечения прибыли.

Страны, бравшие за основу строительства своего законодательства английскую систему (в первую очередь, Австралия, Канада, Новая Зеландия и США), называют эту отрасль права «адмиралтейским правом» (англ. — Admiralty law) и наделяют определенные суды «адмиралтейской юрисдикцией».

Российская юридическая литература не упоминает «адмиралтейское право» в качестве правовой отрасли. Наиболее употребимыми в отечественной правовой литературе являются термины «морское право» или «международное морское право», причем последнему, как правило, придают публично-правовой, а первому — частноправовой аспект.

Отношение к терминологической проблематике изложено в первой части учебника. Применительно к настоящей главе следует констатировать, что, по-видимому во многом благодаря истории, условиям развития национальной правовой культуры и в силу языковых особенностей, в контексте правоотношений, складывающихся по поводу морепользования, русский язык предлагает обобщенный термин — «морское право», в то время как английский, используя два понятия, наделяет их разным юридическим содержанием. Так, «International law of the Sea» подразумевает регламентацию исключительно публично-правовых межгосударственных отношений, в то время как «Maritime Law» и наряду с ним «Admiralty law» регулируют частноправовые отношения.

Адмиралтейское право — продукт англо-американской правовой традиции. По многим типологическим признакам мы можем говорить о нем как о сложной правовой системе, включающей нормы как международного, так и национального, как материального, так и процессуального права.

Адмиралтейское право берет свое начало в традиционных судебных решениях, законодательных актах и международных договорах, которые определяли правовые отношения, возникающие при перевозке пассажиров или грузов в прибрежных и международных водах. Истоки этой древней правовой отрасли лежат в обычаях древних египтян, финикийцев и греков, которые в эпоху рабовладения вели интенсивную коммерческую деятельность в Средиземном море. По-видимому, адмиралтейское право возникло тогда, когда впервые для разрешения споров между мореплавателями в городах-портах Средиземноморья были основаны специальные суды. Со временем конкретные судебные решения стали записываться и постепенно образовывался свод традиционных правил, которыми руководствовались судебные инстанции. Тогда это право не называли именем английского Адмиралтейства и оно скорее было греческим (известное как

Кодексы Родоса) или средиземноморским, существовавшим в кодексах Таблиц Амальфи (Tablets of Amalfi), или Барселоны (Libre del Consolat de mar of Barcelona).

В средневековый период, когда торговля вышла за пределы Средиземноморья, в североевропейских городах-портах были разработаны собственные морские кодексы, среди которых можно назвать законы Висби (англ. — Laws of Wisby), законы Ганзейского союза (англ. — Laws of Hansa Towns) и законы французского острова Олерона (англ. — Laws of Oleron). В Англии морские суды стали действовать с XIV в. Они именовались судами Лорда верховного адмирала и занимались вопросами пиратства и морского порядка (именно с этого периода мы находим ссылки на упоминание адмиралтейского права).

В 1600-х гг. адмиралтейское право «добирается» и до американского континента с учреждением в основных морских портах американских колоний вице-адмиралтейских судов.

С принятием в США конституции последняя распространила действие федеральной судебной власти на все вопросы морского права. Закон 1789 г. «О судебной юрисдикции» (англ. — Judiciary Act of 1789) наделил федеральные окружные суды исключительной юрисдикцией в вопросах морского права, а Верховный суд — полномочиями высшего арбитра по морским спорам.

Сегодня адмиралтейское право практикуют несколько стран, истоками правовой культуры которых была юридическая система Великобритании и для которых источниками современного морского права являются судебные прецеденты, национальные законы и международные договоры. В ряду традиционных объектов регулирования адмиралтейского права — регистрация и классификация судов, перевозка грузов и пассажиров морем, морское страхование, общая авария, спасание, портовое обслуживание и морская индустрия.

За последние десятилетия практика международного судоходства внесла существенные дополнения в объем морепользования. Появились новые типы судов, все шире стали использоваться мультимодальные перевозки, искусственные сооружения для работ на континентальном шельфе, изменились условия и порядок обработки грузов в портах. Интенсивное использование танкеров для перевозки неочищенной нефти и газовозов для перевозки натурального газа создало новые риски для загрязнения окружающей среды. Аварии подобные «Amoco Cadiz» и «Eхxon Valdez» существенно повлияли на ужесточение национальных экологических правил. Указанные обстоятельства неизбежно сказываются и на развитии науки международного морского права. В англоязычном обиходе все большее применение получает термин «Maritime Law», который применяют к отношениям, связанным с коммерческой эксплуатацией морских пространств.

В интересах настоящего издания современное **международное коммерческое морское право** можно определить как часть морского права, представляющую совокупность международно-правовых и внутригосударственных норм, регулирующих отношения между государствами, юридическим и физическим лицами, в том числе и иностранными, по отношению друг к другу по поводу использования морских пространств с целью получения выгоды.

Если проанализировать весь существующий ныне международный нормативный массив, имеющий отношение к регламентации международного коммерческого морского права, можно сгруппировать составляющие его основу конвенции по следующим направлениям:

- 1) по организации и облегчению международного морского судоходства;
- 2) определяющие требования к судам и иным сооружениям, эксплуатируемым на море;
- 3) устанавливающие правовое положение экипажа и минимальные стандарты его подготовки;
- 4) регулирующие перевозку грузов и пассажиров;

- 5) определяющие содержание и порядок морского страхования;
- 6) регламентирующие порядок рассмотрения споров.

Объекты современного международного коммерческого морского права весьма многочисленны. К ним, в первую очередь, следует отнести суда (и иные объекты), используемые в коммерческих целях; морские залоговые и ипотеки; правовое положение капитана, судового экипажа и пассажиров; ответственность морского перевозчика; контрактное (документарное) оформление перевозки (морской коносамент, чартер, фрахт); лоцманское и иное обеспечение безопасности судоходства; оказание помощи, спасание судна, груза и иного имущества; общую и частную аварию; морские споры и порядок их разрешения; предотвращение загрязнения морской среды и порядок возмещения экологического ущерба; аресты судов, грузов и иного имущества должника; морское страхование и портовое обслуживание.

В качестве субъектов международного коммерческого морского права выступают юридические и физические, в том числе и иностранные, лица по отношению друг к другу. Их права и обязанности возникают в связи с использованием водных пространств, включающих судоходные внутренние воды и морские акватории, на которые в силу национального закона распространяется юрисдикция специализированных морских судов, в некоторых странах традиционно называемых адмиралтейскими.

Источниками международного коммерческого морского права являются международные соглашения и нормы внутригосударственного права. Эта часть морского права в большей степени подвержена воздействию экономических аспектов морской политики и международной морской индустрии. Морское коммерческое право сегодня — это динамично развивающаяся отрасль права, где кроме традиционных коммерческих вопросов объектами регулирования становятся правила и обычаи, регламентирующие морские путешествия (круизы), рыболовство, яхтенный и гоночный спорт.

Настоящая часть книги не ставит своей целью рассмотреть все проблемы международного коммерческого морского права или дать полное изложение международных соглашений и иностранного морского законодательства, скорее автор предлагает общий взгляд на предмет и делает попытку раскрыть содержание основных источников, имеющих отношение к международной частноправовой составляющей морского права.

ГЛАВА 2	Упрощение формальностей при осуществлении международного морского судоходства
----------------	------------------------------------------------------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** основные правила и порядок применения мер, направленных на облегчение прихода, стоянки и отхода судов в иностранных портах;
- **уметь** соотносить «стандарты» и «рекомендуемую практику» в качестве мер, направленных на облегчение организации международного судоходства;
- **владеть** практикой документарного оборота при применении неиндрузивного досмотра судов, грузов и пассажиров в иностранных портах.

Желая облегчить морское судоходство путем упрощения и сокращения до минимума формальностей, требований в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов

заграничного плавания, более 50 государств 9 апреля 1965 г. заключили Конвенцию по облегчению международного морского судоходства, положения которой не распространяются на военные корабли и прогулочные яхты.

Государства — участники Конвенции взяли на себя обязательства сотрудничать в деле обеспечения наиболее полного единообразия формальностей, требований в отношении документов и процедур во всех областях, где такое единообразие облегчит и улучшит международное морское судоходство, и сводить до минимума всякие изменения формальностей, требований в отношении документов и процедур, необходимые для удовлетворения особых запросов внутрисудового характера. С этой целью государства могут издавать два вида документов, имеющих разную степень обязательности применительно к установлению правил и процедур, направленных на облегчение международного судоходства: стандарты (меры, единообразное применение которых является необходимым и практически возможным) и рекомендуемые практики (меры, применение которых является желательным).

В качестве стандартных признаются положения, согласно которым портовые власти при приходе или отходе судов должны ограничивать свои требования на предъявление каких-либо других документов следующим перечнем.

1. **Общая декларация.** Служит основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о судне при его приходе и отходе; содержит название и описание судна, национальную принадлежность судна, данные о регистрации и о тоннаже, фамилию капитана и адрес судового агента, краткое описание груза, количество членов экипажа судна и пассажиров, краткие сведения о рейсе, дату и час прихода или отхода, порт прихода или отхода, место стоянки судна в порту.

2. **Декларация о грузе.** Служит основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о грузе судна при его приходе и отходе, отдельно могут требоваться сведения об опасных грузах; содержит информацию о названии и национальной принадлежности судна, фамилию капитана, порт отправления и порт составления декларации, марку и серийный номер; количество и тип упаковки, описание грузов, номера коносаментов на груз, подлежащий выгрузке в данном порту, порты выгрузки остающегося на борту груза, первоначальные порты отправления грузов, перевозимых по коносаментам.

3. **Декларация о судовых припасах.** Государственные власти принимают данную декларацию, если она подписана капитаном или каким-либо лицом судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном и лично осведомленным о судовых припасах.

4. **Декларация о личных вещах экипажа судна.** Государственные власти могут также требовать от каждого члена экипажа судна его подписи или, если он этого сделать не может, отметки против сведений о его личных вещах. Как правило, государственные власти должны требовать сведения только о таких личных вещах экипажа, которые подлежат обложению пошлиной, запрещением или ограничениям.

5. **Судовая роль** служит основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о количестве и составе экипажа при приходе и отходе судна.

6. **Список пассажиров** является основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о пассажирах при приходе и отходе судна.

7. **Морская санитарная декларация** служит основным документом, содержащим требуемые портовыми санитарными властями сведения о благополучии на борту во время рейса и по приходе судна в порт.

Стандартным признается требование к государственным властям, судовладельцам и портовой

администрации принимать надлежащие меры с целью сокращения до минимума времени стоянки судна в порту, для чего необходимо:

- а) обеспечивать удовлетворительную организацию работы порта;
- б) периодически пересматривать все процедуры, связанные с приходом и отходом судов, включая организацию посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов, обслуживания и т.п.;
- в) принимать меры к тому, чтобы грузовые суда и их грузы могли быть приняты и выпущены по мере возможности в районе обработки судов.

Правовое обеспечение безопасности морского судоходства в смысле предотвращения совершения в отношении морского судоходства противоправных актов осуществляется в соответствии с Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., подписанием которой государства признали, что незаконные акты, направленные против безопасности морского судоходства, угрожают безопасности людей и имущества, серьезно нарушают морское сообщение и подрывают веру народов мира в безопасность морского судоходства. Принимая Конвенцию, государства-участники проявили свою убежденность в необходимости развивать международное сотрудничество в выработке и принятии эффективных и практических мер по предупреждению всех незаконных актов, направленных против безопасности морского судоходства, и преследованию и наказанию лиц, их совершающих.

В соответствии со ст. 3 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно:

- 1) захватывает судно или осуществляет контроль над ним силой или угрозой силы или путем любой другой формы запугивания; или
- 2) совершает акт насилия против лица на борту судна, если этот акт может угрожать безопасному плаванию данного судна; или
- 3) разрушает судно или наносит судну или его грузу повреждение, которое может угрожать безопасному плаванию данного судна; или
- 4) помещает или совершает действия в целях помещения на борт судна каким бы то ни было способом устройства или вещества, которое может разрушить это судно, нанести этому судну или его грузу повреждение, которое угрожает или может угрожать безопасному плаванию данного судна; или
- 5) разрушает морское навигационное оборудование, или наносит ему серьезное повреждение, или создает серьезные помехи его эксплуатации, если любой такой акт может угрожать безопасному плаванию судна; или
- 6) сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасному плаванию судна; или
- 7) наносит ранения любому лицу или убивает его в связи с совершением или попыткой совершения какого-либо из преступлений, указанных выше.

Кроме того, к лицам, совершающим преступления, будут относиться и те, которые пытаются совершить какое-либо из преступлений, указанных в вышеприведенном перечне, подстрекают к их совершению или угрожают их совершить.

Каждое государство — участник Конвенции должно принимать такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении вышеприведенных преступлений, когда преступление совершено:

- а) против или на борту судна, плававшего под флагом данного государства во время совершения этого преступления; или
- б) на территории данного государства, включая его территориальное море; или
- в) гражданином данного государства (ст. 6).

Любое государство — участник Конвенции, на территории которого находится преступник или предполагаемый преступник, в соответствии со своим законодательством заключает его под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие его присутствие в течение такого времени, которое необходимо для того, чтобы возбудить уголовное преследование или предпринять действия по выдаче (п. 1 ст. 7).

ГЛАВА 3	Правовое положение морского судна, эксплуатируемого в коммерческих целях
----------------	---------------------------------------------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** содержание основных конвенционных и российских правовых источников, определяющих правовое положение морских судов;
- **уметь** анализировать нормативные правовые акты, издаваемые морскими регистрами, иными государственными органами, определяющие статус морского судна;
- **владеть** способностью квалифицированно применять международно-правовые акты и нормы национального законодательства по предмету рассматриваемых вопросов.

С учетом выводов, сделанных в рамках главы «Международно-правовой статус морских объектов» учебника (см. Т.1, Гл.4) применительно к настоящей части морское судно рассматривается как искусственный объект, эксплуатируемый исключительно в коммерческих целях.

Определение. Ни одна из известных конвенций не содержит обобщающей видовой классификации морских судов и их определения с точки зрения различной функциональной предназначенности. Применительно к настоящей главе можно в качестве примера привести примеры классификации, сделанные в текстах некоторых конвенций, однако с учетом того, что каждое из приводимых определений делалось исключительно в целях принимаемых конвенций.

Так, например, в Конвенции об условиях регистрации судов 1986 г. указывается на наличие следующих типов судов:

- танкеры для перевозки нефти — танкеры для перевозки нефти (химикатов);
- танкеры для перевозки химикатов — прочие (торговые) танкеры;
- суда для перевозки сжиженных газов;
- суда для перевозки навалочных грузов и нефти, в том числе руды (нефти);
- суда для перевозки руды и навалочных грузов;
- суда для перевозки генеральных грузов;
- контейнеровозы (полностью ячеистого типа и лихтеровозы);
- суда для перевозки автотранспортных средств;
- паромы и пассажирские суда и грузопассажирские суда;
- суда для перевозки скота.

В Конвенции о грузовой марке 1930 г. (пересмотрена в 1966 г.) понятие «пароход» истолковывалось как все суда, имеющие достаточные механические средства для движения, за исключением судов, имеющих при этом и достаточную площадь парусов для хода только под парусами. Выражение «парусное судно» означает все суда, имеющие достаточную площадь парусов для хода под парусами независимо от того, имеют ли они или нет при этом механические средства для движения. Кроме того, указанная Конвенция предполагает некоторую классификацию судов исходя из наличия и архитектуры надстроек. Например, «полнопалубным судном»¹ по Конвенции о грузовой марке 1930 г. признается судно, не имеющее надстроек² на палубе надводного борта.

Конвенция о дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. исходит из следующей классификации судов:

— «нефтяной танкер» означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом нефти и нефтепродуктов;

— «танкер-химовоз» означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом любого из жидких химических веществ, перечисленных в списке Правил постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические вещества наливом;

— «танкер-газовоз» означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом любого из сжиженных газов.

Это далеко не исчерпывающий перечень примеров, приведенный с одной лишь целью — проиллюстрировать отсутствие какой-либо единой классификации, способной служить в качестве типовой для использования вне зависимости от целей заключения той или иной конвенции.

Обратим внимание на то обстоятельство, что если попытаться упростить приведенные примеры до наиболее существенных классификационных признаков, то обращают на себя внимание три из них:

- наличие или отсутствие механического двигателя;
- нахождение судна в водоизмещающем состоянии;
- приспособленность судна к транспортировке нефтепродуктов или иных опасных веществ.

Российское законодательство различает корабли ВМФ, суда, используемые в торговом мореплавании, и суда рыбопромыслового флота.

Контроль за проектированием, строительством, испытаниями и эксплуатацией кораблей и судов ВМФ (или построенных по заказам Минобороны России) осуществляет Минобороны России.

Суда, используемые в целях торгового мореплавания, представляют собой, по смыслу ст. 7 КТМ РФ, самоходное или несамоходное плавучее сооружение.

Под «судами рыбопромыслового флота» понимаются обслуживающие рыбопромысловый комплекс суда, используемые для промысла водных биологических ресурсов, а также примотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения (КТМ-99).

Регистрация судов. В КМП-82 содержится требование по обеспечению реальной связи между судном и государством флага, которое с этой целью обязано эффективно осуществлять свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом, в соответствии с принципом реальной связи, должно иметь компетентную и полноценную национальную морскую администрацию и должно обеспечить

¹ Палубная линия является горизонтальной линией длиной в 300 мм и толщиной в 25 мм. Она наносится посередине длины судна с каждого борта так, чтобы верхняя кромка ее проходила через пересечение продолженной наружу верхней поверхности палубы надводного борта — с наружной поверхностью бортовой обшивки. Если на палубе посередине длины судна имеется частичный настил из дерева, то верхняя кромка ее должна проходить через пересечения продолженной наружу верхней поверхности фактического настила палубы в середине длины судна с наружной поверхностью бортовой обшивки.

² Надстройкой является закрытое сверху сооружение на палубе надводного борта, идущее от одного до другого борта судна.

возможность беспрепятственного выявления и привлечения к ответственности тех лиц, которые отвечают за управление и эксплуатацию судна, включенного в его регистр.

Каждое государство, независимо от того, является ли оно прибрежным или не имеющим выхода к морю, имеет право на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море. Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они вправе плавать, и ни одно судно не может быть внесено одновременно в регистры судов двух или более государств.

В соответствии с Конвенцией об условиях регистрации судов 1986 г. каждое государство устанавливает условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на своей территории и предоставления права плавать под его флагом. Это делается в целях обеспечения укрепления реальной связи между государством и судами, плавающими под его флагом, для эффективного осуществления своей юрисдикции и контроля над такими судами в отношении идентификации и подотчетности собственников и операторов судов, а также в отношении административных, технических, экономических и социальных вопросов.

Государство регистрации включает в свой регистр судов информацию, касающуюся судна и его собственника или собственников. Информация, касающаяся оператора, когда последний не является собственником, должна включаться в регистр судов или официальный реестр операторов, который ведется в бюро регистратора.

В случае продажи судна и его регистрации в другом государстве судовые журналы за период до его продажи должны сохраняться и предоставляться для контроля и снятия копий лицами, имеющими законный интерес в получении такой информации, в соответствии с законами и правилами бывшего государства флага.

Государство флага должно включить в действующие национальные правовые нормы соответствующие положения об участии этого государства или его граждан в качестве собственников судов, плавающих под его флагом, или в собственности на такие суда и о степени такого участия. Кроме того, государство регистрации должно обеспечивать:

- соответствие численности и профессиональной подготовки экипажей судов, плавающих под его флагом, международным правилам, касающимся безопасности на море;
- соответствие условий работы на борту судов, плавающих под его флагом, применимым международным нормам и правилам;
- наличие соответствующих правовых процедур для разрешения гражданских споров между моряками, работающими на судах, плавающих под его флагом, и их нанимателями;
- доступ к соответствующим правовым процедурам для национальных и иностранных моряков на равной основе, с тем чтобы они могли обеспечить свои договорные права в отношениях со своими нанимателями.

В том случае, если судовладельческая компания, дочерняя судовладельческая компания или главная контора судовладельческой компании не создана в государстве флага, последнее обеспечивает до включения судна в свой регистр судов наличие представителя или управляющего, являющегося гражданином государства флага или domiciliрованным в нем. Этот представитель или управляющий может быть физическим либо юридическим лицом, должным образом учрежденным или зарегистрированным в государстве флага, в зависимости от случая, в соответствии с его законами и правилами и должным образом уполномоченным действовать от имени и в интересах собственника судна.

Государство регистрации должно обеспечить, чтобы лицо или лица, отвечающие за управление

судном, плавающим под его флагом, и его эксплуатацию, были в состоянии выполнить финансовые обязательства, которые могут возникнуть в результате эксплуатации такого судна с целью покрытия обычно страхуемых в международных морских перевозках рисков в отношении ущерба, причиненного третьим сторонам.

Государство регистрации учреждает регистр судов, плавающих под его флагом, который ведется таким образом, как это определит такое государство, и согласно положениям Конвенции об условиях регистрации судов 1986 г. Суда, имеющие в соответствии с законами и правилами государства право плавать под его флагом, вносятся в этот регистр на имя собственника либо собственников или, если это предусматривается национальными законами и правилами, фрахтователя судна без экипажа.

В такой регистр вносятся, в частности, следующие сведения:

- а) название судна и его предыдущее название и регистрация, если таковые имеются;
- б) место или порт регистрации, порт приписки и официальный номер или опознавательный знак судна;
- в) международные позывные судна, если они имеются;
- г) название судостроительной компании, место и год постройки судна;
- д) описание основных технических характеристик судна;
- е) имя, адрес и, в надлежащем случае, гражданство собственника или каждого из собственников; и, если не указано в другом официальном документе, легко доступном для регистратора в государстве флага:
- ж) дата аннулирования или приостановления предыдущей регистрации судна;
- з) имя, адрес и, в надлежащем случае, гражданство фрахтователя судов, фрахтуемых без экипажа, если национальные законы и правила предусматривают регистрацию судов, фрахтуемых без экипажа;
- и) подробные сведения о любых заложенных или иных аналогичных обязательствах, наложенных на судно, как это предусматривается национальными законами и правилами.

Кроме того, в такой регистр должны вноситься:

- а) в случае, если имеется более одного собственника, — доля судна, принадлежащая каждому собственнику;
- б) имя, адрес и, в надлежащем случае, гражданство оператора, если оператор не является собственником или фрахтователем судна без экипажа.

Для обеспечения выполнения требований Конвенции об условиях регистрации судов 1986 г. в случае фрахтования судна без экипажа фрахтователь рассматривается в качестве собственника. Однако указанная Конвенция не предусматривает каких-либо прав собственности на зафрахтованное судно, помимо тех, которые обусловлены конкретным договором фрахтования судна без экипажа. Государство должно обеспечить, чтобы судно, зафрахтованное без экипажа и плавающее под его флагом, находилось под его полной юрисдикцией и контролем.

Идентификация судна. Судно идентифицируется по названию, позывному сигналу, идентификационному номеру судовой станции спутниковой связи и номеру избирательного вызова судовой станции (последние два признака зависят от технической оснащённости).

Название судну присваивается его собственником в порядке, установленном внутренним законодательством государства. Название судна может быть изменено при переходе права собственности на судно или при наличии других достаточных на то оснований. Об изменении названия судна немедленно

уведомляются залогодержатели зарегистрированных ипотек судна.

Государственная регистрация судна. Право собственности и иные вещные права на судно, а также ограничения (обременения) прав на него (ипотека, доверительное управление и др.), их возникновение, переход и прекращение подлежат государственной регистрации. Судно может быть зарегистрировано только в одном из реестров судов.

Регистрация судна осуществляется либо в Государственном судовом реестре, либо в судовой книге на имя собственника (собственников), либо в бербоут-чартерном реестре на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру.

В Государственном судовом реестре регистрируются пассажирские, грузовые, нефтеналивные, буксирные суда и иные самоходные суда с главными двигателями мощностью не менее чем 55 кВт, несамоходные суда вместимостью не менее чем 80, за исключением используемых в некоммерческих целях спортивных и прогулочных судов.

В судовых книгах регистрируются спортивные и прогулочные суда независимо от мощности главных двигателей и их вместимости, и иные суда, к которым не применяются правила регистрации в Государственном судовом реестре.

Обязательному исключению из Государственного судового реестра или судовой книги подлежит судно:

- погибшее или пропавшее без вести (если от него не поступило никакого известия в течение срока, превышающего в два раза срок, необходимый в нормальных условиях для перехода от места, откуда поступило последнее известие о судне, до порта назначения, но не менее чем один месяц и более чем три месяца со дня последнего известия о судне, а в условиях военных действий не менее чем шесть месяцев);
- конструктивно погибшее, т.е. судно, которое не подлежит восстановлению ни в том месте, в котором судно находится, ни в любом другом месте, в которое судно может быть доставлено, или ремонт которого экономически нецелесообразен;
- утратившее качества судна в результате перестройки или любых других изменений;
- переставшее соответствовать требованиям, предусмотренным правилами, установленным в государстве.³

Классификация судов в РФ. Органы технического надзора и классификации судов в соответствии с их полномочиями присваивают класс пассажирским, грузопассажирским, нефтеналивным, буксирным судам, а также другим самоходным судам с главными двигателями мощностью не менее чем 55 кВт и несамоходным судам вместимостью не менее чем 80 т, за исключением судов, используемых в некоммерческих спортивных и прогулочных целях. Присвоение класса судам удостоверяется классификационными свидетельствами.

Эксплуатация морских судов (и промысловая деятельность), передаваемых во временное пользование, осуществляется в соответствии с разрешением собственника на его использование, а применительно к рыбопромысловым судам — с разрешением на промысел и выделенными квотами на водные биоресурсы.

Государственная регистрация сделок с судами. В соответствии со ст. 130 ГК РФ морские суда, а также суда внутреннего плавания относятся к «недвижимым вещам» и подлежат государственной регистрации. В ГК РФ предусмотрены различные виды владения судами: на правах собственности, аренды, доверительного управления, оперативного управления и хозяйственного ведения и на других правах.

³ В РФ - КТМ-99.

В связи с тем, что морские суда не являются транспортными средствами, а в соответствии со ст. 130 ГК РФ отнесены к недвижимому имуществу, требования по государственной регистрации договоров аренды судов (независимо от сроков передачи судов в аренду, т.е. на условиях тайм-чартера или бербоут-чартера) определяются в соответствии с п. 2 ст. 609 ГК РФ.

После проведения государственной регистрации аренды арендатору выдается свидетельство «О личности судовладельца и регистрации названия судна».

Кроме того, применительно к осуществлению производственной деятельности на арендуемом рыбопромысловом судне должна находиться нотариально заверенная копия лицензии на промышленное рыболовство, выданная арендатору, копия лицензии, выданная на судно ГК РФ по рыболовству.

Передача судов в аренду на условиях тайм-чартера также подлежит государственной регистрации. При этом, если договором аренды функции по осуществлению безопасной эксплуатации судна возложены на арендатора, последнему также необходимо соответствовать требованиям, установленным для передачи судна в аренду на условиях бербоут-чартера.

Закон различает собственника судна и судовладельца. Собственник судна вправе по своему усмотрению совершать в отношении судна любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам РФ и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц, в том числе отчуждать судно в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения судном, устанавливать ипотеку судна и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом.

По российскому законодательству суда могут находиться в собственности:

- граждан и юридических лиц;
- Российской Федерации и ее субъектов;
- муниципальных образований.

Суда с ЯЭУ могут находиться только в государственной собственности.

Судовладельцем может выступать эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

Собственник судна вправе передать его доверительному управляющему по договору доверительного управления судном на срок, не превышающий пяти лет, для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника. Доверительным управляющим может быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, за исключением унитарного предприятия. В договоре доверительного управления судном должны быть указаны стороны такого договора, права и обязанности доверительного управляющего, размер и форма его вознаграждения.

Судно, находящееся в хозяйственном ведении или оперативном управлении, не может быть передано в доверительное управление. Передача судна в доверительное управление не влечет за собой переход права собственности на него к доверительному управляющему и подлежит обязательной регистрации в Государственном судовом реестре или судовой книге.

Судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом РФ, имеет российскую принадлежность и обязано нести российский Государственный флаг (ст. 17 КТМ РФ).

Право плавания под Государственным флагом РФ предоставляется судам:

- 1) находящимся в собственности граждан Российской Федерации; юридических лиц в соответствии с законодательством РФ; Российской Федерации, субъектов РФ; муниципальных образований;

2) зарегистрированным в реестре судов иностранного государства, которые предоставлены в пользование и во владение российскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру).

Судно приобретает право плавания под Государственным флагом РФ с момента его регистрации в: государственном судовом реестре, либо в судовой книге, либо в бербоут-чартерном реестре.

Регистрация судов, находящихся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов РФ или эксплуатируемых ими и используемых только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов и пограничных кораблей, осуществляется в Государственном судовом реестре или судовой книге.

Регистрация судов и прав на них, а также выдача соответствующих документов осуществляется капитаном морского порта.

Право плавания под Государственным флагом РФ также временно предоставляется судну капитаном морского порта, регистрирующим судно в бербоут-чартерном реестре, на срок, не превышающий срока действия бербоут-чартера. Для целей смены флага срок действия бербоут-чартера не может быть менее чем один год.

Регистрация в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов или судовой книге права собственности и иных вещных прав на судно, ограничений (обременений) этих прав, их возникновения, перехода и прекращения, является единственным доказательством существования зарегистрированных прав, ограничений (обременений) этих прав и сделок, которые могут быть оспорены только в судебном порядке.

При утрате свидетельства о праве плавания под Государственным флагом РФ или судового билета, дубликаты таких судовых документов выдаются органом, в котором зарегистрировано судно, либо консульским учреждением РФ на основании заявления капитана, если судовые документы утрачены во время нахождения судна за пределами Российской Федерации. В этом случае судну выдается временное свидетельство о праве плавания под Государственным флагом РФ или временный судовой билет, которые по прибытии судна в порт РФ подлежат передаче в течение 10 дней в орган, в котором зарегистрировано судно, для получения дубликатов таких судовых документов.

Судно утрачивает право плавания под Государственным флагом РФ в случае, если:

- 1) новый собственник не является гражданином Российской Федерации или российским юридическим лицом в лице ее субъектов или муниципальных образований;
- 2) истек срок, на который судну было предоставлено право плавания под Государственным флагом РФ.

Класс судна и мерительные характеристики. Класс судна представляет показатель технического состояния морского или речного судна. Его характеристики включают валовую регистровую вместимость, весовое водоизмещение, грузовместимость, дедвейт, мореходные качества судна, объемное водоизмещение, предельную осадку, регистровую вместимость.

Класс судна определяется на основе правил соответствующего классификационного общества, среди которых можно назвать регистр Ллойда, «Бюро Веритас», Хорватский регистр судоходства, Греческое международное бюро по морскому инспектированию, Российский морской регистр судоходства, Регистр судоходства Украины и др. Классификационные общества, имеющие крупный поднадзорный тоннаж, являются членами Международной ассоциации классификационных обществ, в которую входит 12 обществ и два ассоциированных члена. Помимо членов Международной ассоциации классификационных обществ

известно еще около 50 классификационных обществ.

Важным вкладом в развитие морского судоходства явилось принятие Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. (*International Convention on Tonnage Measurement of Ships — Tonnage-69*)⁴, которая ввела в оборот применение терминов валовой и чистой вместимости.

«Валовая вместимость» означает величину наибольшего размера судна, определенного в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.

«Чистая вместимость» означает величину полезного объема судна, определенного в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.

В соответствии с рассматриваемой Конвенцией определение валовой и чистой вместимости судов (осуществляется по сложным математическим формулам) производится уполномоченной государством администрацией, которая выдает судовое международное мерительное свидетельство. Такое свидетельство может выдаваться не только упомянутой администрацией, но и любой иной организацией, должным образом уполномоченной ею. В любом случае администрация несет полную ответственность за выданное свидетельство.

Судно, имеющее мерительное свидетельство и находящееся в порту иностранного государства, может быть подвергнуто проверке, которая ограничивается установлением того, что:

- а) судно имеет действительное международное мерительное свидетельство 1969 г.; и
- б) главные характеристики судна соответствуют данным этого свидетельства.

Если в результате проверки будет выявлено, что существующие характеристики судна отличаются от данных международного мерительного свидетельства 1969 г., что приводит к увеличению валовой вместимости или чистой вместимости судна, то об этом незамедлительно информируется правительство государства, под флагом которого плавает судно.

Грузовая марка. Во избежание недопустимой перегрузки судна с конца XIX — начала XX в. на грузовых судах была введена грузовая марка, определяющая в зависимости от размеров и конструкции судна, района его плавания и времени года минимальную допустимую величину надводного борта. С целью установления единообразных правил в 1930 г. была принята Международная конвенция о грузовой марке. В настоящее время правила нанесения грузовой марки определяются положениями Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. (*International Convention on Load Lines — LL-66*), которая с 1 января 2005 г. действует с изменениями 1988 г. и дополнениями 2003 г.

В соответствии с Конвенцией судно не может выйти в море в международный рейс⁵, если оно не освидетельствовано, на его бортах не нанесена грузовая марка и ему не выдано Международное свидетельство о грузовой марке 1966 г., или, когда необходимо, международное свидетельство об изъятии для грузовой марки в соответствии с положениями Конвенции (п. 1 ст. 3 (1)).

Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. применяется к новым судам⁶, зарегистрированным в странах — участницах Конвенции (а также и к незарегистрированным судам, плавающим под флагом государства, правительство которого является договаривающимся правительством) и совершающим международные рейсы.

Рассматриваемая Конвенция не применяется: к военным кораблям, новым судам длиной менее 24 м

⁴Конвенция не применяется к военным кораблям и судам длиной менее 24 м (79 футов), а также к судам, совершающим плавание исключительно по Великим Озерам Северной Америки и по реке Святого Лаврентия, в Каспийском море и по рекам Ла-Плата, Парана и Уругвай.

⁵ Термин «международный рейс» применительно к Конвенции означает морской рейс из страны, на которую распространяется настоящая Конвенция, в порт, расположенный за пределами этой страны, или наоборот.

⁶ «Новое судно» означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки в день либо после дня вступления в силу Конвенции для каждого государства-участника.

(79 футов), существующим судам валовой вместимостью менее 150 рег. т, рыболовным судам⁷, а также к прогулочным яхтам, не занимающимся перевозками⁸.

В соответствии с положениями ст. 12 Конвенции грузовые марки на бортах судна, соответствующие сезону года и зоне или району, в котором судно может оказаться, не должны быть погружены на протяжении всего времени, когда судно выходит в море, находится в плавании и приходит в порт. Освидетельствование, проверка и нанесение грузовых марок производятся национальными администрациями. Судно подлежит следующим освидетельствованиям и проверкам:

- a) освидетельствованию судна перед вводом судна в эксплуатацию, которое включает полную проверку его конструкций и устройств⁹;
- b) периодическому освидетельствованию, проводимому через установленные национальными администрациями промежутки времени, но не превышающие пяти лет¹⁰;
- c) периодической проверке в пределах трех месяцев до или после истечения каждого годового срока со дня выдачи свидетельства¹¹, о чем делается запись в Международном свидетельстве о грузовой марке.

Правила определения грузовых марок содержатся в приложении I к рассматриваемой Конвенции и применяются к новым судам¹².

Осмотр судов и нанесение на них грузовой марки производится должностными лицами страны, которой принадлежат суда, причем правительство каждой страны может поручать осмотр своих судов и нанесение на них марки либо инспекторам, специально назначенным для этой цели, либо признанным организациям¹³.

Нанесение грузовой марки на судно должно соотноситься с условиями, подлежащими применению к зонам и сезонным районам. Порт, расположенный на границе между двумя зонами, должен рассматриваться как находящийся либо внутри зоны, из которой судно прибывает, либо внутри зоны, в которую судно отбывает. Применяют следующие марки:

- a) летняя грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, которая проходит через центр кольца, а также линией, отмеченной «S»;
- b) зимняя грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной «W»;
- c) зимняя грузовая марка для Северной Атлантики, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной «WNA»;
- d) тропическая грузовая марка, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной «T»;
- e) грузовая марка для пресной воды летом, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной «F»;

⁷ Применительно к Конвенции «рыболовное судно» означает судно, используемое для промысла рыбы, китов, тюленей, моржей или других живых ресурсов моря.

⁸ Кроме этого, Конвенция имеет географические ограничения применения, исключая свое действие в водах Каспийского моря, Великих озер Северной Америки и по реке Св. Лаврентия; в пределах, ограниченных на востоке прямой линией, проведенной от мыса Розье до мыса Вест-Пойнт на острове Антикости, и далее прямой линией, проведенной от острова Антикости в северном направлении по меридиану 630 з. д., а также по рекам Ла-Плата, Парана и Уругвай в пределах, ограниченных на востоке прямой линией, проведенной между Пунта Норте (Аргентина) и Пунта дель Эсте (Уругвай).

⁹ Такое освидетельствование проводится, чтобы удостовериться в том, что расположение, материал и набор судна полностью отвечают требованиям настоящей Конвенции.

¹⁰ Такое освидетельствование проводится, чтобы удостовериться в том, что расположение, оборудование, устройства, материал и набор судна полностью отвечают требованиям Конвенции.

¹¹ Чтобы удостовериться в том, что в корпусе и надстройке судна не было произведено изменений, влияющих на расчет определения места нанесения грузовых марок и что устройства и средства для: закрытия отверстий; лееров; штормовых портиков и доступа в помещения команды содержатся в надлежащем состоянии.

¹² Государство может освободить судно, имеющее новые конструктивные особенности, от выполнения любого положения Конвенции, если их применение может серьезно затруднить исследования в области эксплуатации технических новшеств.

¹³ Международное свидетельство о грузовой марке (1966) не должно выдаваться на судно до тех пор, пока должностное лицо не удостоверит, что марки нанесены на бортах судна правильно и способом, обеспечивающим их долговечность.

f) тропическая грузовая марка для пресной воды, определяемая верхней кромкой линии, отмеченной «TF», нанесенной в корму от вертикальной линии.

Знак грузовой марки наносится на корпус судна и имеет изображение круга, и соответствующих цифровых выражений, обозначенных марками; должен представлять собой кольцо с наружным диаметром 300 мм; он пересекается горизонтальной линией длиной 450 мм и толщиной 25 мм, причем верхняя кромка этой линии проходит через центр круга. Круг наносится посередине длины судна под палубной линией (Приложение 1, правило V).

Минимальная величина надводного борта зависит от типа судна и определяется исходя из требований правила 27 Приложения I к Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. Для этого суда разделяются на типы «А» и «В»¹⁴.

С целью обеспечения должной устойчивости судна, в зависимости от характера груза, его размещения и района плавания, типа, водоизмещения и прочности применяются различные правила определения высоты надводного борта. Конвенция различает правила, применимые для судов:

- с механическими средствами движения;
- лихтерам, баржам или другим судам без независимых средств движения;
- перевозящих палубные лесные грузы¹⁵;
- спроектированных для несения парусов (как единственного или дополнительного средства движения);
- буксиров;
- судов композитной конструкции;
- судов из дерева или из других материалов.

Хотя правила, содержащиеся в Приложении I, применяются главным образом к новым судам, суда, построенные или заложенные до вступления Конвенции в силу, должны отвечать, по меньшей мере, тем соответствующим требованиям, которые применялись ранее. Кроме того, на основании ст. 6 Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. решением национальных администраций суда, совершающие международные рейсы между близлежащими портами двух или более государств, могут быть освобождены от выполнения требований Конвенции (изъятие), если государства, в которых расположены такие порты, признают, что благодаря безопасному характеру или условиям таких рейсов применение положений Конвенции является неразумным или излишним.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 24 декабря 2008 г. № 1012, Минтранс России может предоставить судну освобождение (изъятие) от выполнения требований Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. В соответствии с Правилами¹⁶ для предоставления судну освобождения судовладелец или его законный представитель направляет в Федеральное агентство морского и речного транспорта соответствующее заявление. Решение о предоставлении судну освобождения или об отказе в предоставлении освобождения принимается в течение 30 рабочих дней с даты регистрации заявления. При необходимости проведения технических обследований судна и экспертизы документов срок принятия

¹⁴ Судно типа «А» — это судно, спроектированное для перевозки только жидких грузов наливом, грузовые танки которого имеют лишь небольшие отверстия для доступа, закрытые водонепроницаемыми крышками на прокладках, изготовленными из стали или другого равноценного материала. Суда типа «В» — все суда, которые не удовлетворяют требованиям, относящимся к судам типа «А».

¹⁵ Для таких судов могут быть назначены лесные надводные борты. Если они назначаются, то лесные грузовые марки должны наноситься в дополнение к обычным грузовым маркам.

¹⁶ Правила предоставления судну освобождения (изъятия) от выполнения требований Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (с изменениями, внесенными протоколом 1978 г.) и Международной Конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 г. (утверждены постановлением Правительства РФ от 24 декабря 2008 г. № 1012).

решения может быть продлен до 60 рабочих дней. Оформление и выдача документов, подтверждающих предоставление судну освобождения, осуществляются классификационным обществом на основании решения о предоставлении судну освобождения, принятого Федеральным агентством морского и речного транспорта.

Правовое положение судна, занятого исключительно в коммерческой деятельности, зависит от правового режима морских пространств, в которых оно осуществляет мореплавание (о чем уже говорилось в книге I), а также от отношения к судну как к объекту имущественных претензий, в связи с его:

- а) куплей-продажей;
- б) залогом (ипотекой);
- в) обращением ареста.

Вопрос о морских залогах и ипотеках регламентирован Международной конвенцией о морских залогах и ипотеках 1993 г., целью которой является обеспечение международной унификации в области морских залогов и ипотек.

Ипотеки (англ. — mortgages) и регистрируемые обременения того же характера, устанавливаемые в отношении морских судов, признаются и подлежат принудительному осуществлению при условии, что:

- такие ипотеки и обременения установлены и занесены в реестр в соответствии с законодательством государства, в котором зарегистрировано судно;
- реестр открыт для публичной проверки;
- в реестре или любых документах, упомянутых выше, содержатся имя и адрес лица, в пользу которого установлены ипотека или обременение, или отметка о том, что они установлены на предьявителя, а также указана максимальная сумма обеспечения, дата и другая информация, которая в соответствии с законодательством государства регистрации определяет очередность удовлетворения относительно других зарегистрированных ипотек и обременений.

Очередность удовлетворения зарегистрированных ипотек или обременений относительно друг друга определяется законодательством государства регистрации. За исключением случаев принудительной продажи, государство не должно разрешать собственнику исключить судно из своего реестра до тех пор, пока из него не будут исключены все зарегистрированные ипотеки или обременения или пока не будет получено письменное согласие всех держателей таких ипотек или обременений.

Морские залоги имеют приоритет перед зарегистрированными ипотеками и обременениями, и никакое другое требование не имеет приоритета перед такими морскими залогами или перед такими ипотеками или обременениями.

Морские залоги удовлетворяются в том порядке, в котором они перечислены выше, при том, однако, условии, что морские залоги, служащие обеспечением требований в отношении вознаграждения за спасение судна, имеют приоритет перед всеми другими морскими залогами, установленными в отношении судна до момента совершения операций, в результате которых возникают указанные залоги. Морские залоги, служащие обеспечением требований в отношении вознаграждения за спасение судна, удовлетворяются в порядке, обратном времени возникновения обеспеченных ими требований. Такие требования считаются возникшими с момента завершения каждой спасательной операции.

Морские залоги погашаются по истечении одного года, если только до истечения этого срока судно не было арестовано, причем такой арест вызвал принудительную продажу.

Каждое государство может в своем законодательстве предусмотреть другие морские залоги в отношении судов для обеспечения требований к собственнику (фрахтователю по димайз-чартеру,

управляющему или оператору) судна, помимо требований, о которых говорилось выше, при условии, что такие залого погашаются:

— по истечении шести месяцев с момента возникновения обеспеченных ими требований, если только до истечения этого срока судно не было арестовано, причем такой арест вызвал принудительную продажу; или

— по истечении 60 дней после продажи судна добросовестному покупателю, при этом данный срок начинает исчисляться с даты регистрации продажи в соответствии с законодательством государства, в котором судно регистрируется после продажи.

В случае принудительной продажи судна в государстве-участнике все зарегистрированные ипотеки или обременения, за исключением тех, которые были приняты покупателем с согласия их держателей, и все залого и другие обременения любого рода прекращают свое действие в отношении этого судна при условии, что в момент продажи судно находится в пределах юрисдикции этого государства и продажа совершена в соответствии с законодательством указанного государства.

Издержки и расходы, возникающие в связи с арестом и последующей продажей судна, оплачиваются в первую очередь из средств, полученных от продажи. Такие издержки и расходы включают, в частности, расходы по содержанию судна и экипажа, а также заработную плату, другие суммы и расходы, возникшие с момента ареста.

3.1 Затонувшее имущество.

К затонувшему имуществу относятся потерпевшие крушение суда, их обломки, оборудование, грузы и другие предметы независимо от того, находятся они на плаву или под водой, опустились на дно либо выброшены на мелководье или берег (Ст. 107 КТМ РФ).

Права на имущество, затонувшее во внутренних морских водах или в территориальном море, а также отношения, возникающие в связи с затонувшим имуществом, определяются законом государства, в котором имущество затонуло. К затонувшим в открытом море судам, находящимся на них грузам и иному имуществу применяется закон государства флага судна.

Правила, установленные применительно к затонувшему имуществу в гл. VII КТМ РФ, применяются к подъему, удалению и уничтожению имущества, затонувшего в пределах внутренних морских вод или территориального моря РФ, и не могут применяться:

- к подъему, удалению и уничтожению затонувшего военного имущества;
- подъему затонувшего морского имущества культурного характера, имеющего доисторическое, археологическое или историческое значение, если такое имущество находится на морском дне.

Собственник затонувшего имущества, если он намерен поднять последнее, должен известить об этом капитана ближайшего морского торгового порта или капитана ближайшего морского рыбного порта в течение одного года со дня, когда имущество затонуло.

Капитан морского торгового порта или капитан морского рыбного порта в течение трех месяцев со дня получения заявления собственника затонувшего имущества устанавливает для собственника порядок подъема, а также срок, достаточный для подъема затонувшего имущества, но не менее чем один год со дня получения собственником уведомления капитана морского торгового порта или капитана морского рыбного порта о порядке и сроке подъема затонувшего имущества.

В случаях если затонувшее имущество создает угрозу безопасности мореплавания или причинения

ущерба морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению промысла водных биологических ресурсов, деятельности порта и проводимым в нем работам (гидротехническим и другим), собственник затонувшего имущества обязан по требованию капитана морского торгового порта или капитана морского рыбного порта в установленный им срок поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его.

В случае если собственник затонувшего имущества известен, капитан морского торгового порта или капитан морского рыбного порта уведомляет его о своем решении.

Если собственник затонувшего имущества не известен, капитан морского торгового порта или капитан морского рыбного порта делает публикацию о сроках, установленных для подъема затонувшего имущества, в «Извещениях мореплавателям». В случае если при этом известен флаг затонувшего судна, капитан морского торгового порта или капитан морского рыбного порта направляет также соответствующее уведомление в МИД России.

Портовые власти имеют право поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его в случаях, если:

- 1) собственник затонувшего имущества не установлен или он не поднял затонувшее имущество и при необходимости не удалил или не уничтожил его в установленный срок;
- 2) затонувшее имущество создает серьезную и непосредственную угрозу безопасности мореплавания или непосредственную угрозу причинения значительного ущерба морской среде загрязнением либо значительно препятствует осуществлению промысла водных биологических ресурсов, деятельности порта и проводимым в нем работам (гидротехническим и др.);
- 3) при наличии достаточных оснований собственнику затонувшего имущества не разрешено поднимать, удалять или уничтожать его своими средствами либо средствами избранной им судоподъемной организации.

В случае если подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества осуществлялись в соответствии с вышеперечисленными положениями, портовые власти по прошествии года после подъема имеют право:

- продать поднятое затонувшее имущество или его часть и получить за счет суммы, вырученной от его продажи, возмещение расходов на его подъем и других понесенных в связи с этим расходов;
- получить от собственника затонувшего имущества возмещение расходов, не покрываемых суммой, вырученной от его продажи, и при уничтожении затонувшего имущества — возмещение расходов, понесенных в связи с уничтожением такого имущества.

ГЛАВА 4	Правовое положение судового экипажа
----------------	--------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** содержание основных конвенционных и российских правовых источников, определяющих правовое положение судового экипажа;
- **уметь** анализировать нормативные правовые акты, издаваемые российскими и иностранными государственными органами, определяющие статус судового экипажа;
- **владеть** способностью квалифицированно применять международно-правовые акты и нормы национального

Классификация экипажа морского судна осуществляется в соответствии с нормами государства флага регистрации. Вместе с тем некоторые международные конвенции, например принятые в рамках ИЛО, используют классификацию членов экипажа, предполагая наличие в его составе капитана, старшего помощника, механика и лиц рядового состава.

Основные общие требования к экипажу морского судна сформулированы в КМП-82, Конвенции SOLAS и Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. и сводятся к следующему.

Каждое государство принимает на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном, офицерами и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов, касающихся данного судна.

Каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается:

- комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов;
- командования судна капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности в области судовождения, навигации, связи и судовых машин и оборудования, а также соответствия экипажа по квалификации и численности типу, размерам, механизмам и оборудованию судна;
- ознакомления экипажа с применимыми международными правилами по вопросам охраны человеческой жизни на море, предупреждения столкновения, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды и поддержания связи по радио и обязанности соблюдать такие правила (ст. 94 КМП-82).

Государства обеспечивают соблюдение судами, плавающими под их флагом (или зарегистрированными в них), своих законов и правил для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и с этой целью принимают надлежащие меры для установления запретов на плавание судов до тех пор, пока они не будут в состоянии выйти в море, если не отвечают требованиям международных норм и стандартов, включая требования в отношении проектирования, конструкции, оборудования и комплектования экипажа судов (ст. 217 КМП-82).

В Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. содержится наиболее полный список международных правил, относящихся к подготовке и дипломированию экипажа. Эта Конвенция утверждает минимальные требования к подготовке, квалификации и мореходному обеспечению (сервису) для капитанов и офицеров и для соответствующих категорий, которые формируют часть навигационной вахты, вахты в машинном отделении на нефтяных, химических танкерах или танкерах со сжиженным газом, пассажирских судах (включая суда типа «Ro-Ro»).

Проходившая в 1995 г. параллельно с Конференцией по принятию поправок к Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. Конференция приняла новую Конвенцию по стандартам тренировки, удостоверению и несению вахты для экипажей рыболовных судов — Международную Конвенцию о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты.

Анализ указанных конвенций позволяет сформулировать основные международно-правовые требования, применение которых к государствам флага судна, судовладельцам и самим членам экипажей

формирует правовое положение последних. К ним следует отнести:

- порядок комплектования экипажа и оформления трудовых отношений;
- право на репатриацию;
- установление минимального возраста для работы в море;
- предупреждение несчастных случаев среди моряков и медицинское освидетельствование моряков;
- питание и столовое обслуживание экипажа;
- размещение моряков на судне;
- порядок дипломирования моряков и организация несения ходовой вахты;
- требования к профессиональному обучению моряков.

4.1 Порядок комплектования и условия службы членов экипажа

Порядок комплектования экипажа, условий службы, обеспечения безопасности трудовой деятельности, репатриации, организации бытовых условий на судне и профессиональная подготовка моряков регламентируются законами государства флага судна с учетом его обязательств, вытекающих из международных соглашений и конвенций, в том числе заключенных под эгидой ИЛО. К последним следует отнести следующие основные конвенции: о минимальном возрасте для работы в море (№ 7) 1920 г.; о трудовых договорах моряков (№ 22) 1926 г.; о репатриации моряков (№ 23) 1926 г.; о минимальном возрасте для работы в море (№ 58) 1936 г.; об обязательствах судовладельцев в случае болезни или травмы моряков (№ 55) 1936 г.; о страховании моряков по болезни (№ 56) 1936 г.; о свидетельствах о квалификации лиц командного состава торговых судов (№ 53) 1936 г.; о медицинском освидетельствовании моряков (№ 73) 1946 г.; о питании и столовом обслуживании экипажей на борту судов (№ 68) 1946 г.; о свободе ассоциации и защите права на организацию (№ 87) 1948 г.; о помещениях для экипажа на борту судов (№ 92) 1949 г.; о праве на организацию и на ведение коллективных переговоров (№ 98) 1949 г.; о медицинской помощи и пособиях по болезни (№ 130) 1969 г.; о предупреждении производственных несчастных случаев среди моряков (№ 134) 1970 г.; о минимальном возрасте для приема на работу (№ 138) 1973 г. и некоторые другие.

В соответствии с положениями ст. 2 Конвенции о минимальных нормах в торговом флоте 1976 г. каждое государство должно иметь законодательство или правила, устанавливающие для зарегистрированных на его территории судов:

- 1) нормы безопасности, включая нормы относительно квалификации, продолжительности рабочего времени и укомплектования экипажа, в целях обеспечения безопасности для жизни на борту судна;
- 2) меры социального страхования; и
- 3) условия труда и жизни на борту судна, в той мере, насколько они удовлетворяли бы в равной мере заинтересованных судовладельцев и моряков.

Порядок оформления трудовых отношений. В соответствии со ст. 3 Конвенции ИЛО от 24 июня 1926 г. № 22 о трудовых договорах моряков договоры о найме подписываются как судовладельцем или его представителем, так и моряком, которому предоставляется разумная возможность изучить договор до его подписания.

Моряк подписывает договор на условиях, установленных национальным законодательством с целью обеспечения надлежащего надзора со стороны компетентного органа государственной власти.

Каждому моряку должен быть вручен документ, содержащий сведения о его службе на борту судна.

Форма этого документа, заносимые в него сведения и условия его выдачи определяются национальным законодательством. Данный документ не должен содержать никакой оценки качества работы моряка или указания на размер его заработной платы (ст. 5).

Трудовой договор может заключаться либо на определенный период, либо на одно плавание или, если это допускается национальным законодательством, на неопределенный период. В любом случае в нем ясно излагаются соответствующие права и обязанности сторон.

Договор, заключенный на неопределенный период, может быть расторгнут любой стороной в любом порту погрузки или разгрузки при условии, что об этом заранее было сделано уведомление (в письменном виде), указанное в договоре, срок для которого не должен быть менее 24 часов.

Договор, заключенный на одно плавание, на определенный период или на неопределенный период, считается прекратившим действие:

- а) по обоюдному согласию сторон;
- б) в случае смерти моряка;
- в) в случае гибели или полной немореходности судна;
- г) по любой иной причине, которая может быть предусмотрена национальным законодательством.

Национальное законодательство также определяет обстоятельства, при которых моряк может потребовать своего немедленного списания с судна.

Каковы бы ни были причины прекращения действия договора или его расторжения, в документ, содержащий сведения о службе, выдаваемый моряку, и в судовую роль вносится запись о списании моряка с судна, и эта запись, по требованию одной из сторон, заверяется компетентным органом власти. Моряк имеет в любом случае право в дополнение к упомянутому документу получить от капитана отдельный отзыв о качестве его работы или, по крайней мере, о том, выполнил ли он полностью свои обязательства по договору.

Порядок найма на суда, зарегистрированные в иностранном государстве. К середине прошлого столетия на рынке морской рабочей силы возникла проблема, связанная с должным оформлением трудовых отношений с судовладельцами на судах, зарегистрированных в тех странах, где не существовало практики заключения коллективных договоров с экипажем.

В соответствии с Рекомендациями о найме моряков на иностранные суда, которые ILO 29 апреля 1958 г. постановила принять, каждое государство — член ILO должно делать все от него зависящее, чтобы отговаривать находящихся на его территории моряков поступать на службу или соглашаться служить на судах, зарегистрированных в иностранном государстве, если предлагаемые морякам условия найма в общем не соответствуют условиям, применяемым в силу коллективных договоров и социальных норм, принятых *bona fide* (лат. — по доверчивости) организациями судовладельцев и моряков морских стран, где традиционно соблюдаются такие договоры и нормы. В частности, каждое государство — член ILO должно следить за тем, чтобы надлежащим образом было обеспечено:

- а) возвращение моряка, служащего на зарегистрированном в иностранном государстве судне и высаженного на берег в иностранном порту по причинам, не зависящим от его воли;
- б) медицинский уход и суточные моряка, служащего на судне, зарегистрированном в иностранном государстве, и высаженного на берег в иностранном порту в результате болезни или несчастного случая, происшедшего при исполнении служебных обязанностей на судне, а не в результате его собственного преднамеренного проступка.

Право на репатриацию. Генеральная конференция ИЛО 24 сентября 1987 г. пересмотрела Конвенцию о репатриации моряков 1926 г. и Рекомендации о репатриации капитанов судов 1926 г. и, учитывая получивший широкое распространение в морском судоходстве рост найма иностранных моряков, приняла Конвенцию о репатриации моряков № 166, вступившую в силу 3 июля 1991 г.

Положения Конвенции охватывают все морские суда, являющиеся государственной или частной собственностью, зарегистрированные на территории любого члена ИЛО, для которого эта Конвенция имеет силу, и обычно используемые в торговом морском судоходстве, а также судовладельцев и моряков таких судов.

Моряк (применительно к Конвенции под ним понимается любой член экипажа) пользуется правом на репатриацию в следующих случаях:

- а) по истечении за границей срока найма на конкретный период или на конкретный рейс;
- б) по истечении периода, указанного в уведомлении, выданном в соответствии с положениями статей соглашения о найме или заключенного с моряком договора о найме;
- в) в случае заболевания или травмы, или по иной медицинской причине, которые влекут за собой репатриацию, если врачи считают моряка транспортабельным;
- г) в случае кораблекрушения;
- д) в случае если судовладелец не способен далее выполнять свои обязательства по закону или по контракту как наниматель моряка по причине банкротства, продажи судна, изменения регистрации судна или по любой другой аналогичной причине;
- е) в случае если судно без согласия моряка направляется в зону военных действий, как она определена национальным законодательством или правилами либо коллективными договорами;
- ж) в случае прекращения или приостановки действия трудового контракта в соответствии с решением промышленного арбитража или коллективным договором, или прекращения действия трудового контракта по любой другой аналогичной причине.

Максимальные сроки службы на борту судна, дающие моряку право на репатриацию, не должны превышать 12 месяцев.

Места репатриации включают пункт, в котором моряк дал согласие на наем, пункт, оговоренный в коллективном договоре, страну проживания моряка или любой другой пункт, взаимно согласованный в момент найма. Моряк имеет право выбрать из предписанных мест репатриации пункт, в который он должен быть репатрирован.

Судовладелец несет ответственность и расходы за организацию репатриации соответствующим и скорым образом. Обычным видом транспорта признается воздушный.

Если причиной репатриации являются серьезные нарушения моряком своих обязанностей, установленных национальным законодательством, правилами или коллективными договорами, судовладелец имеет право на удержание с моряка расходов по репатриации или части таковых.

Условия труда моряков в постоянном фокусе многих международных организаций, среди которых ключевую роль играют ИМО и ИЛО.

Устав ИЛО предусматривает, что принятие какой-либо конвенции или рекомендации конференцией или ратификация какой-либо конвенции любым государством-членом никоим образом не затрагивает какой-либо закон, судебное решение, обычай или соглашение, которые обеспечивают соответствующим работникам более благоприятные условия, чем условия, которые предусматриваются конвенцией или рекомендацией (п. 8 ст. 19 Устава ИЛО).

Генеральная конференция ИМО 23 февраля 2006 г. приняла Конвенцию о труде в морском судоходстве. Данный документ призван стать единым согласованным актом, охватывающим все современные нормы существующих международных конвенций и рекомендаций о труде в морском судоходстве, а также основополагающие принципы, провозглашенные международными конвенциями о труде, в частности Конвенцией о принудительном труде 1930 г., Конвенцией о свободе ассоциации и защите права на организацию 1948 г., Конвенцией о праве на организацию и на ведение коллективных переговоров 1949 г., Конвенцией о равном вознаграждении 1951 г., Конвенцией об упразднении принудительного труда 1957 г., Конвенцией о дискриминации в области труда и занятий 1958 г., Конвенцией о минимальном возрасте 1973 г., Конвенцией о наихудших формах детского труда 1999 г.

Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г. заменяет действовавшую Конвенцию о найме и трудоустройстве моряков № 179, которая была принята на 84-ой сессии Генеральной конференции ИО, проходившей в Женеве в октябре 1996 г. Конвенция вступила в силу 22 апреля 2000 г. и была пересмотрена в 2006 г. Российская Федерация ратифицировала Конвенцию в соответствии с Федеральным законом от 10 июля 2001 г. № 88-ФЗ, и она вступила для России в силу 27 августа 2002 г.

Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г. преследует три основные цели:

- а) заложить (в своих статьях и правилах) ясный свод прав и принципов;
- б) обеспечить (посредством Кодекса) значительную степень гибкости в отношении путей осуществления государствами-членами этих прав и принципов; и
- с) обеспечить надлежащее соблюдение этих прав и принципов.

Конвенция состоит из трех различных, но взаимосвязанных частей: непосредственно самих статей, правил и Кодекса.

В статьях и правилах устанавливаются основные права и принципы, а также базовые обязательства государств-членов, ратифицировавших Конвенцию. Статьи и правила могут быть изменены только Конференцией в рамках ст. 19 Устава ИО. Если Конференция высказывается за принятие предложений по какому-либо пункту повестки дня, она решает, следует ли придать этим предложениям форму: а) международной конвенции или б) рекомендации, если вопрос, стоящий на обсуждении, или какой-либо его аспект не позволяют принять по нему в этот момент решение в форме конвенции (п. 1 ст. 19 Устава ИО (в редакции 1972 г.)).

В ст. III Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г. провозглашается, что моряки имеют следующие основополагающие права:

- а) на свободу объединения и действительное признание права на ведение коллективных переговоров;
- б) упразднение всех форм принудительного или обязательного труда;
- в) эффективное искоренение детского труда; и
- г) ликвидацию дискриминации в сфере труда и занятий.

В ст. IV детерминируются трудовые и социальные права моряков:

- на безопасное и надежное рабочее место, которое соответствует нормам безопасности;
- справедливые условия занятости;
- достойные условия труда и жизни на борту судна;
- охрану здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и на другие формы социальной защиты;
- полную реализацию трудовых и социальных прав моряков как основополагающую государственную функцию.

Государство — участник Конвенции в силу положений ст. V, в частности, обеспечивает выполнение законодательства или нормативных правовых актов либо иных мер, которые оно принимает в целях выполнения своих обязательств по Конвенции в отношении судов и моряков, находящихся под его юрисдикцией; обеспечивает, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели на борту свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве в соответствии с требованиями Конвенции; осуществляет контроль над деятельностью служб найма и трудоустройства моряков и вводит санкции для предупреждения нарушений конвенционных норм.

В Кодексе содержится подробная информация о выполнении правил. Он состоит из части А (обязательные стандарты) и части В (факультативные руководящие принципы). Правила и Кодекс объединены по общим темам в рамках пяти разделов:

- минимальные требования в отношении труда моряков на борту судна (раздел 1);
- условия занятости (раздел 2);
- жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание (раздел 3);
- охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и защита в области социального обеспечения (раздел 4);
- соблюдение и обеспечение выполнения (раздел 5).

Конвенция сконструирована по уже отработанной в ИЛО и ИМО схеме, которую пояснительные примечания называют «гибкой». Правила и положения ч. А Кодекса являются обязательными. Положения ч. В Кодекса не являются обязательными (п. 1 ст. VI).

Каждый раздел содержит группы положений, касающихся отдельного права или принципа (или меры по обеспечению выполнения в разделе 5) и имеющих соответствующую нумерацию. Первая группа в разделе 1 включает, например, правило 1.1, стандарт A1.1 и руководящий принцип B1.1 (о минимальном возрасте). Правило 1.1 раздела 1 устанавливает, что не допускается прием на работу, привлечение к работе или использование труда на борту судна лиц моложе минимального возраста, который на момент вступления Конвенции в силу составит 16 лет.

Стандарт A1.1, запрещая принимать на работу или использовать труд на борту судна лиц в возрасте до 16 лет, запрещает труд моряков в возрасте до 18 лет в ночное время¹⁷ или если такая работа может угрожать их здоровью или безопасности. Типы таких работ определяются национальным законодательством или нормативными правовыми актами, либо компетентным органом после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, согласно соответствующим международным нормам.

Руководящий принцип B1.1 содержит уже рекомендательную формулировку: при установлении требований, касающихся условий труда и жизни моряков, государства-члены должны особое внимание уделять нуждам и потребностям молодых лиц до 18 лет.

Гибкий характер применения положений предусматривается в двух областях. Первая область — это возможность для государства-члена в случае необходимости (см. п. 3 ст. VI) выполнять подробные требования ч. А Кодекса на основе принципа эквивалентности по существу, как это определено в п. 4 ст. VI. Вторая область гибкого применения обеспечивается за счет формулирования в более общем виде обязательных требований многих положений в ч. А, предоставляя тем самым более широкую свободу

¹⁷ Применительно к Конвенции термин «ночное время» определяется в соответствии с национальным законодательством и практикой и охватывает период не менее девяти часов, начинающийся не позднее полуночи и заканчивающийся не ранее пяти часов утра.

действий в отношении конкретных мер, которые должны быть предусмотрены на национальном уровне. В таких случаях в факультативной ч. В Кодекса даются рекомендации в отношении выполнения. Таким образом, государства-члены, ратифицировавшие Конвенцию, могут устанавливать характер мер, которые можно было бы ожидать от них согласно соответствующему общему обязательству в ч. А, а также мер, которые не обязательно потребовались бы в данном конкретном случае.

Как уже отмечалось, структура Кодекса и правил охватывает все социально-бытовые аспекты деятельности моряков, начиная с минимального возраста найма, продолжительности рабочего времени, питания, охраны здоровья и заработной платы.

Однако, несмотря на значительные усилия, предпринимаемые в защиту условий труда и интересов моряков в морском бизнесе, продолжают сохраняться серьезные проблемы, одна из которых получила название «проблема брошенных моряков».

По данным базы данных Международной организации труда (МОТ) на декабрь 2016 года числится 237 судов брошенных владельцами¹⁸. Российский профсоюз моряков (РПСМ) опубликовал список проблемных судов, экипажи которых являются полностью либо частично российскими. При этом надо учитывать, что МОТ ведет учет брошенных (abandoned) судов, а Российский профсоюз моряков дает список судов как брошенных, так и проблемных, т.е. тех, где есть задержки по зарплате, но владелец от судна не отказался и банкротом себя не объявил. База данных МОТ неполная и неточная, существенно отстает от фактического положения дел, но практически никто, кроме этой организации, такую статистику не ведет, собирать ее очень трудно, о многих случаях становится известно с большой задержкой. Среди членов экипажей брошенных судов значительное число граждан Российской Федерации и бывших советских республик, но они отнюдь не являются бесспорными лидерами — там есть почти все национальности, в том числе и европейцы, и американцы.

Надо признать, что судоходство по своей сути — один из самых рискованных видов бизнеса. Кроме риска потери судна и груза от буйства стихии для судовладельца существует опасность оказаться банкротом от массы причин: от проблем обслуживания судна в порту до политических потрясений в какой-нибудь стране, грузы которой он взялся перевозить. В качестве защитной меры Международная федерация транспортных рабочих предлагает всем судовладельцам заключить с ней стандартные договоры, считая, что можно было бы избежать многих проблем, если бы крьюинговые агентства направляли моряков только на те суда, где подписывается коллективный договор. Однако лишь один договор с Международной федерацией транспортных рабочих эту проблему не решит: если судовладелец несостоятельный банкрот, никакие договоры не помогут.

В ноябре 2001 г. ИЛО и ИМО утвердили Руководящие указания по обеспечению финансовых гарантий брошенным морякам. Предполагалось прекратить эксплуатацию субстандартных судов и усилить социальную защищенность моряков. Предлагалось также осуществлять учет эпизодов с брошенными моряками для использования правительствами государств-членов и неправительственными организациями со статусом консультантов или наблюдателей.

Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г. не содержит радикальных новелл, способных исключить вышеназванную проблему из практики морского судоходства. В Конвенции указано, что условия занятости моряка излагаются или устанавливаются в виде четкого письменного договора, имеющего обязательную юридическую силу. Трудовой договор моряка согласовывается с моряком на условиях, которые обеспечивают ему возможность изучить договор, получить консультации относительно

¹⁸ URL: http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=en

его условий и принять решение о его подписании.

Коллективный договор полностью или частично включается в трудовой договор моряка, и на борту судна хранится копия этого договора. Если трудовой договор моряка и любые положения действующего коллективного договора составлены не на английском языке, то на английском языке должны иметься следующие документы (за исключением судов, осуществляющих только внутренние рейсы):

- а) копия стандартной формы договора;
- б) те положения коллективного договора, которые подлежат инспекции при контроле государством порта; каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, устанавливающие минимальный срок уведомления, подаваемого соответственно моряками и судовладельцами, в отношении досрочного прекращения действия трудового договора моряка (но не менее семи дней) (стандарт A2.1 Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г.).

Таким образом, можно констатировать, что, как и ранее, репатриация моряка осуществляется за счет судовладельца или государства флага регистрации судна.

Идентификация личности моряков. В июне 2003 г. под эгидой ILO была принята Конвенция об удостоверениях личности моряков, которая установила более жесткий режим идентификации моряков с целью обеспечения более эффективной защиты морского судоходства от терроризма¹⁹. В то же время установленные правила позволяют добиться того, чтобы более чем 1,2 млн моряков во всем мире пользовались свободой передвижения, необходимой для их благополучия и осуществления их профессиональной деятельности, а также в целом для того, чтобы облегчить международную торговлю.

В Конвенции об удостоверениях личности моряков 2003 г. перечислены основные требования к документу, удостоверяющему личность моряка и требования к его форме, которая должна легко адаптироваться к технологическим достижениям. Важнейшим элементом удостоверения личности моряка становится шаблон биометрических данных на основе отпечатков пальцев. Принятая в связи с рассматриваемой Конвенцией резолюция содержит просьбу к Генеральному директору ILO принять неотложные меры для разработки «глобального взаимозаменяемого стандарта для биометрических элементов» с учетом совместимости с аналогичной работой, осуществляемой в рамках ICAO. В Конвенции предусмотрено положение по упрощению порядка получения берегового отпуска, а также транзита и перемещения моряков, включая освобождение от необходимости наличия визы для моряков, находящихся в отпуске на берегу.

Во избежание риска выдачи удостоверения личности неправомочному лицу Конвенция об удостоверениях личности моряков 2003 г. также требует, чтобы ратифицировавшие ее государства-члены хранили информацию в надлежащей базе данных, доступной для международного консультирования уполномоченными должностными лицами, а также разработали и соблюдали адекватные процедуры выдачи удостоверений. Эти процедуры, охватывающие не только аспекты безопасности, но и все необходимые гарантии индивидуальных прав, включая защиту данных, должны быть транспарентными и доступными для международного контроля.

Минимальный возраст для работы в море. Минимальный возраст найма установлен Конвенцией ILO от 27 сентября 1921 г., пересмотренной в 1936 г. (Конвенция № 58)²⁰. Лица моложе 15 лет²¹ не могут быть наняты или работать на борту судов, кроме тех, на которых заняты члены только одной семьи, а также на «школьных или учебных судах». Иными словами, «национальные законы или правила могут

¹⁹ Конвенция заменила ранее действовавшую Конвенцию ILO № 108, принятую в 1958 г.

²⁰ Конвенция денонсирована некоторыми странами-участниками в виду ратификации Конвенции ILO № 138.

²¹ Ранее этот возраст составлял 14 лет.

предусматривать выдачу для детей не моложе 14 лет удостоверений, разрешающих им быть нанятыми, в случае если... компетентная власть, указанная законами или правилами, убедится после должного учета здоровья и физического развития ребенка, а также будущего, равно как и непосредственного блага для ребенка, предоставляемого такой работой, в том, что такая работа отвечает интересам ребенка» (ст. 2). В связи с принятием в 1973 г. Конвенции о минимальном возрасте для приема на работу минимальный возраст найма подростка на работу, в том числе и на морском транспорте, не может быть менее установленного в государстве флага судна возраста получения обязательного школьного образования.

Предупреждение несчастных случаев среди моряков. За годы своего существования ИЛО не один раз обращалась к проблеме предупреждения несчастных случаев среди моряков. На решение этой проблемы были нацелены нормы международных трудовых конвенций (Конвенция о защите докеров от несчастных случаев 1932 г., Конвенция о медицинском освидетельствовании моряков 1946 г. и Конвенция о снабжении машин защитными приспособлениями 1963 г.) и рекомендаций, применимых к работе на борту судов и в порту и касающихся предупреждения производственных несчастных случаев среди моряков (Рекомендации об инспекции труда моряков 1926 г., Рекомендации о предотвращении несчастных случаев на производстве 1929 г.). Нормы, содержащиеся в Конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 г. и Правилах, приложенных к международной Конвенции по грузовым маркам 1966 г., также содержат ряд мер безопасности на борту судов, обеспечивающих защиту работающих на них людей.

Принятая 30 октября 1970 г. и вступившая в силу 28 ноября 1981 г. Конвенция ИЛО о предупреждении производственных несчастных случаев среди моряков обязывает участвующие в ней государства принять меры для обеспечения того, чтобы производственные несчастные случаи надлежащим образом расследовались и о них представлялись соответствующие сведения, а также чтобы осуществлялся подробный статистический учет и анализ данных о таких несчастных случаях.

В целях создания прочной основы предупреждения несчастных случаев, причиной которых являются отдельные опасности, свойственные условиям труда моряков, проводится изучение общих тенденций и тех опасностей, на которые указывают статистические данные.

Положения, касающиеся предупреждения производственных несчастных случаев, устанавливаются законодательством или правилами, которые должны охватывать следующие вопросы:

- а) общие и основные положения;
- б) конструктивные особенности судна;
- в) машины;
- г) специальные меры безопасности на палубе и во внутренних помещениях судна;
- д) погрузочно-разгрузочное оборудование;
- е) противопожарные мероприятия и тушение пожаров;
- ж) якоря, цепи, тросы;
- з) опасные грузы и балласт;
- и) индивидуальные средства защиты для моряков.

Государство должно обязать судовладельцев принять правила, согласно которым из числа членов экипажа судна должно назначаться лицо, подчиненное капитану и отвечающее за меры по предупреждению несчастных случаев (ст. 7).

Компетентные органы власти должны обеспечить с учетом национальных условий включение курсов обучения по предупреждению несчастных случаев и по мерам производственной гигиены в учебные программы учреждений профессиональной подготовки моряков всех категорий и рангов в качестве

элемента профессиональной подготовки.

Обеспечение безопасности погрузо-разгрузочных операций. Генеральная конференция ИЛО 12 апреля 1932 г. постановила принять ряд предложений о частичном пересмотре Конвенции о защите от несчастных случаев трудящихся, занятых на погрузке или разгрузке судов, и утвердить новую Конвенцию о защите докеров от несчастных случаев.

В соответствии с указанной Конвенцией термин «операции» означает и включает всю работу или любую часть работы, выполняемую на суше или на борту судна по погрузке или разгрузке любого судна, предназначенного для морского или внутреннего судоходства, за исключением военных кораблей, в любом морском или внутреннем порту, гавани, в любом доке, на молу, причале или в любом другом подобном месте, где выполняется данная работа.

Все обычные подходы, проходящие через док, мол, причал или другое подобное место, которыми трудящиеся должны пользоваться для того, чтобы добраться до рабочего места, где выполняются операции, или чтобы вернуться оттуда, а также все рабочие места на суше должны содержаться в таком состоянии, которое обеспечивает безопасность пользующихся ими трудящихся.

Все погрузо-разгрузочные механизмы на борту судна или на суше, а также цепи и тросы, используемые при их работе, проверяются и испытываются надлежащим образом, а их максимальная безопасная нагрузка удостоверяется в соответствии с предписываемыми условиями компетентным лицом, назначенным национальными органами власти. Указанные механизмы и их принадлежности должны периодически осматриваться (не реже чем один раз в год)²² и подвергаться тщательной проверке (не реже чем раз в четыре года)²³.

В доках, на молах, причалах и других подобных местах, часто используемых для операций, средства по оказанию первой помощи, предусматриваемые национальным законодательством с учетом местных условий, сохраняются в таком состоянии, чтобы можно было быстро обеспечить оказание первой помощи и при серьезных несчастных случаях быстро доставить пострадавшего в ближайшую больницу.

Как отмечалось выше, КМП-82 содержит положения о праве каждого государства на то, чтобы суда плавали под его флагом. В то же время очевидным признается и то, что условия труда оказывают существенное влияние на охрану человеческой жизни на море. Принимая во внимание, что затрагиваемые проблемы приобрели особое значение в связи с регистрацией большого объема тоннажа судов в странах, ранее не считавшихся исконно морскими, а перемена флага оказывает влияние на социальные условия моряков, а значит, непосредственно влияет на безопасность мореплавания, ИЛО в 1958 г. приняла Рекомендации о социальных условиях и безопасности моряков.

Указанные рекомендации исходят из того, что условие, согласно которому национальность судна зависит от реальной связи между данным государством и данным судном, означает обязанность государства эффективно осуществлять в технической, административной и социальной областях свою юрисдикцию и свой контроль над судами, плавающими под его флагом.

Страна регистрации должна полностью принять обязательства, вытекающие из регистрации, и осуществлять эффективный контроль в целях обеспечения безопасности и благосостояния моряков на своих морских торговых судах. Кроме этого, страна регистрации, в частности, должна:

- a) выработать и принять правила, направленные на обеспечение того, чтобы на всех

²² Все подвижные части, например цепи, тросы, кольца, гаки, осматриваются всякий раз перед их использованием, если они не осматривались в течение предыдущих трех месяцев.

²³ Один раз в год тщательно проверяются любые подъемные установки (такие, как подъемные краны, лебедки), блоки, скобы и любые другие вспомогательные устройства.

зарегистрированных в данной стране судах соблюдались признанные в международном масштабе нормы безопасности;

б) принять меры по организации надлежащей судовой инспекции, соответствующей зарегистрированному в данной стране тоннажу, и обеспечить регулярную инспекцию всех зарегистрированных в этой стране судов для обеспечения соответствия с нормами безопасности;

в) создать как на своей территории, так и за границей необходимые находящиеся под правительственным контролем учреждения для наблюдения за наймом и увольнением моряков;

г) обеспечить, чтобы условия службы моряков соответствовали нормам, общепринятым в исконно морских странах, или убедиться в том, что они им соответствуют;

д) с помощью правил или законодательства, если это уже не предусматривается каким-либо другим способом, обеспечить свободу объединения для моряков, несущих службу на борту ее судов;

е) обеспечить с помощью правил или законодательства надлежащую репатриацию на родину моряков, несущих службу на борту судов данной страны, в соответствии с практикой, существующей в исконно морских странах;

ж) обеспечить принятие надлежащих и удовлетворительных мер по организации экзамена для кандидатов на получение квалификационных свидетельств и для выдачи таких свидетельств.

Медицинское освидетельствование моряков. Конвенция о медицинском освидетельствовании моряков была подписана в Сиэтле 29 июня 1946 г. (пересмотрена в 1949 г.) и применяется к экипажам всех мореходных судов, государственных или частных, занятых перевозкой грузов или пассажиров в коммерческих целях и зарегистрированных на территории государств, в отношении которых она имеет силу. Конвенция не применяется к судам водоизмещением менее 200 брутто-регистрационных т; к таким деревянным судам примитивной постройки (плоскодонки и джонки); к рыболовным судам; к судам, плавающим в устьях рек (ст. 1).

Положения Конвенции имеют отношение ко всем лицам, занятым на любой должности на борту судов, за исключением:

а) лоцмана, не входящего в состав экипажа;

б) лиц, состоящих на борту на службе не у судовладельца, а у другого предпринимателя, за исключением офицеров-радиостов или радиостов, находящихся на службе радиотелеграфной компании;

в) грузчиков, не входящих в состав экипажа;

г) лиц, занятых в портах, которые обычно не заняты в море.

Конвенция запрещает принимать на работу на судно лиц, если они не представят удостоверение, подтверждающее их пригодность к работе в море, на которую они нанимаются, подписанное врачом или иным лицом, уполномоченным компетентным органом власти выдавать такие удостоверения.

Компетентный орган власти по консультации с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков устанавливает характер проводимого медицинского освидетельствования и те данные, которые включаются в медицинское удостоверение.

Медицинское удостоверение остается в силе не более двух лет (по способности различать цвета не более шести лет) с момента его выдачи, и если срок действия удостоверения истекает во время нахождения в плавании, оно сохраняет силу до конца плавания.

Питание и столовое обслуживание экипажа. Вопросы питания экипажа регламентируются Конвенцией ИЛО о питании и столовом обслуживании экипажей на борту судов 1946 г., вступившей в силу 17 августа 1955 г.

Государство, в отношении которого настоящая Конвенция находится в силе, несет ответственность за установление надлежащих норм питания и столового обслуживания экипажей своих морских судов, являющихся государственной или частной собственностью, используемых для коммерческих перевозок грузов или пассажиров.

Государство регистрации судна должно законодательно закрепить нормы, регулирующие питание и столовое обслуживание, с целью охраны здоровья и обеспечения благосостояния экипажей судов. Эти нормы должны предусматривать:

- а) удовлетворительное снабжение пищей и водой с учетом состава экипажа, а также продолжительности и характера рейса, в отношении количества, питательности, качества и разнообразия;
- б) устройство и оборудование пищеблока на борту всех судов, с тем чтобы экипажи были обеспечены хорошей пищей (ст. 5).

На государство также налагается обязанность по осуществлению надзора:

- за запасами пищи и воды;
- всеми помещениями и оборудованием, используемыми для складирования и обработки запасов пищи и воды;
- кухонными и другими установками для приготовления пищи и ее подачи;
- профессиональной подготовленностью членов экипажей, занятых на кухне и обслуживании, от которых требуется в соответствии с этим законодательством определенная квалификация.

Кроме того, капитану вменяется обязанность периодического осмотра запасов пищи и воды, всех помещений и оборудования для складирования и обработки запасов пищи и воды, а также кухонных и других установок для приготовления пищи и ее подачи.

Помещения для экипажа. Под эгидой ILO 29 июня 1946 г. была принята Конвенция о помещениях для экипажа на борту судов (вступила в силу 29 января 1953 г.), которая действует с учетом частичного пересмотра в 1949 г. (вступила в силу 7 ноября 1961 г.).

Конвенция регламентирует вопросы устройства помещений на судне для различных категорий экипажа. Еще до начала постройки судна (или на существующем судне, подвергаемом реконструкции) на утверждение компетентному органу власти представляется чертеж этого судна с указанием в предписываемом масштабе размещения и общего устройства помещений для экипажа и сведения относительно жилых помещений с указанием расположения каждого пространства, размещения мебели и оборудования, средств и расположения вентиляции, освещения и отопления и санитарных устройств.

Каюты оборудуются спальными местами (минимальные внутренние размеры койки 190 см на 68 см), которые по возможности распределяются так, чтобы разделить по вахтам членов экипажа и чтобы члены экипажа, несущие только дневную службу, не размещались вместе с теми, кто несет вахту. В число мебели также входит шкаф для одежды²⁴ для каждого занимающего каюту лица, стол, который может быть закрепленным, откидным или выдвижным, удобные сиденья, зеркало, шкафчик для туалетных принадлежностей, книжная полка и достаточное количество вешалок для верхней одежды.

Отдельно от кают и, по возможности, близко к камбузу должны оборудоваться столовые. Размеры и оборудование каждой столовой должны быть достаточны для числа лиц, которое может пользоваться ими одновременно.

Кроме того, на всех судах на открытой палубе должны быть предусмотрены места, доступные для

²⁴ Шкафы для одежды должны иметь следующие минимальные размеры: высота — не менее 152 см, площадь поперечного сечения — 19,30 дм².

членов команды в свободное от службы время; эти места должны иметь достаточную площадь с учетом размеров судна и численности команды.

Офицерам и другим членам команды предоставляются удобно расположенные и достаточно оборудованные помещения для отдыха. Если не имеется помещений для отдыха отдельно от столовых, то последние планируются, меблируются и оборудуются таким образом, чтобы могли служить для отдыха.

Все суда снабжаются надлежащим санитарным оборудованием, включая умывальники, ванны и (или) души²⁵; средства для сушки белья предоставляются в отсеке, отдельном от кают и столовых, достаточно вентилируемом и отапливаемом и снабженном леерами или другими приспособлениями для развешивания белья.

На каждом судне с командой в 15 человек или более, используемом для плавания продолжительностью более трех дней, отделяется помещение для медицинского пункта. Компетентные власти могут снизить эти требования только в отношении судов каботажного плавания.

Помещения для экипажа должны содержаться в чистоте и в условиях, нормально пригодных для жизни, и в них не может храниться имущество, материалы, не являющиеся личной собственностью занимающих эти помещения лиц. Капитан или специально выделенный им для этой цели офицер в сопровождении одного или более членов команды инспектирует все помещения для экипажа не реже чем один раз в неделю. Результаты каждой такой инспекции записываются.

Дипломирование моряков и несение ходовой вахты. С целью обеспечения минимально допустимого уровня подготовки моряков, необходимого для безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды, в Лондоне 7 июля 1978 г. была принята Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты и 7 июля 1995 г. — Международная конвенция о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты.

Указанные конвенции содержат подробный перечень требований по подготовке практически всех категорий моряков из состава экипажа — от капитана до лиц палубной команды.

Далее анализируются положения Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.

Дипломы капитанов, лиц командного или рядового состава выдаются тем кандидатам, которые отвечают требованиям в отношении работы, возраста, состояния здоровья, подготовки, квалификации и экзаменов. Содержание дипломов и форма их подтверждения установлены правилом I/2. Дипломы составляются на государственном языке страны, где они выдаются, и если ее язык не является английским, то текст должен содержать перевод на английский язык.

Контроль за выполнением требований Конвенции должен осуществляться надлежащим образом уполномоченным на то лицом и включать:

а) проверку того, что все работающие на борту моряки, от которых по Конвенции требуется, чтобы они были владельцами дипломов, имеют действительные дипломы или действительные льготные разрешения;

б) оценку способности моряков судна соблюдать предписываемый Конвенцией порядок несения вахт для установления, имеются ли основания полагать, что такой порядок не соблюдается, поскольку во время нахождения в порту какой-либо стороны или на подходах к такому порту имело место следующее:

— судно участвовало в столкновении, имело посадку на мель или касание грунта;

²⁵ На судах, где общее число членов команды превышает 100 человек, и на пассажирских судах, обычно совершающих рейсы продолжительностью не более четырех часов, санитарное оборудование может быть сокращено.

— судно, будучи на ходу, на якоре или у причала, допустило сброс веществ, который согласно международным конвенциям является незаконным;

— судно производило ошибочное или опасное маневрирование, не придерживалось знаков навигационной обстановки или системы разделения движения судов.

Должностное лицо, которое осуществляло контроль, в письменной форме сообщает капитану судна и соответствующему дипломатическому представителю государства флага об обнаруженных им в результате осуществления контроля какого-либо из недочетов и вправе принять решение не выпускать судно из порта до устранения имевших место недочетов (правило I/4).

На Международной конференции в Маниле 25 июня 2010 г. были приняты поправки к Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (резолюция 1) и Кодексу (резолюция 2). По сути, Манильская конференция приняла новые редакции Конвенции и Кодекса о подготовке и дипломировании моряков²⁶.

Конференция рекомендовала правительствам принять обязательные требования касательно подготовки к плаванию в полярных водах капитанов и лиц командного состава судов, которые плавают в этих водах.

Одобрённые поправки к Конвенции и Кодексу затрагивают практически каждую главу Конвенции и каждый раздел Кодекса.

Наиболее существенными являются следующие изменения:

1. Уточнено название и дано определение видам документов, выдаваемых морякам, в соответствии с требованиями Конвенции.

2. Определен перечень информации, которая должна вноситься в свидетельство о профессиональной пригодности. Предусматривается, что заглавие свидетельства о профессионализме должно соответствовать сути соответствующего правила Конвенции (например, если свидетельство выдано в соответствии с требованиями правила VI/3 «Обязательные минимальные требования по подготовке к борьбе с пожаром по расширенной программе», то заглавие свидетельства должно быть «Борьба с пожаром по расширенной программе» (англ. — Advanced Fire Fighting).

3. Уточнены требования к реестру документов моряков. Предусмотрено, что начиная с 1 января 2017 г., информация о статусе документов моряков должна быть доступна на английском языке через электронные средства связи для других сторон Конвенции и компаний при проверке подлинности и действительности этих документов с целью их признания в рамках требований правила I/10 Конвенции.

4. Введены новые определения ряда должностей лиц командного состава и судового экипажа, а именно: электромеханик (англ. — electro-technical officer), квалифицированный матрос (англ. — able seafarer deck), квалифицированный моторист (англ. — able seafarer engine), электрик (англ. — electro-technical rating).

5. Уточнены требования к процедуре проведения медицинских осмотров, форме и содержанию медицинского свидетельства. Предписано, что каждое государство-участник должно разработать положения о порядке признания медицинских учреждений или лиц медицинского персонала, имеющих право проводить медицинские осмотры моряков. Участники Конвенции должны создать реестры действующих признанных медицинских учреждений или лиц медперсонала, который должен быть доступен для других государств и иностранных моряков. Предусмотрено, что срок действия медицинского свидетельства не должен превышать двух лет.

Манильские поправки по-новому излагают отдельные положения, связанные с обязательствами

²⁶ The Manila amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978.

судоходных компаний. Так, на основании правила 1/14 Конвенции и раздела ч. А- I/14 Кодекса на судоходные компании возлагается ответственность:

- за обеспечение прохождения моряками, которые направляются на суда этой компании, курсов повышения квалификации и переподготовки (англ. — refresh and updating training), требуемых Конвенцией;
- прохождение соответствующей подготовки капитанами, лицами командного состава и другими членами экипажа, которым вменяются специфические обязанности и ответственность при работе на пассажирских судах;
- обеспечение эффективного общения на рабочем языке членами экипажей в течение всего времени их пребывания на судах компании.

Новыми правилами Конвенции (правила II/5, III/5, III/7) введены требования к стандартам компетентности для квалифицированного матроса, квалифицированного моториста и электрика. Установлено, что каждая сторона Конвенции в срок до 1 января 2012 г. должна сравнить действующие стандарты компетентности этих лиц с теми, которые предусмотрены разделами ч. А новой версии Кодекса (А-II/5, А-III/5, А-III/7), и определить необходимость повышения квалификации этими лицами.

В стандарты компетентности лиц командного состава на уровнях управления и эксплуатации введены новые компетенции, знания и умения, предусматривающие различные виды подготовки, вызванные внедрением на современных судах новых технологий и сложного современного оборудования.

Так, для судоводителей предусмотрены обязательные минимальные стандарты компетентности по использованию электронно-картографических информационных систем, управлению ресурсами навигационного мостика, умению осуществлять руководство судновым персоналом, более эффективному использованию систем регулирования движением судов; определены минимальные обязательные стандарты компетентности по мореходной астрономии, световой сигнализации, охране окружающей среды.

Для судовых механиков дополнительно предусмотрены стандарты компетентности по управлению ресурсами машинного отделения, умению осуществлять руководство персоналом, установкам сепаратора льяльных вод, управлению судовыми системами (топливной, смазки, балластных вод и др.), охране окружающей среды.

Введены новые требования к дипломированию персонала танкерных судов. В частности, вместо ознакомительной и специализированной подготовки для персонала танкерных судов новыми поправками предусмотрены:

- базовая подготовка для всех, кому может быть поручено выполнение особых обязанностей на танкерах; и
- подготовка по расширенной программе для капитанов, старших помощников капитанов, старших механиков, вторых механиков и иных лиц, которые несут непосредственную ответственность за грузовые операции и груз.

Предусмотрено, что свидетельства о профессиональной подготовке персоналу танкерных судов (нефтевозов, химовозов и газовозов) должны выдаваться только администрацией.

Дополнены требования к компетентности персонала, работающего на пассажирских судах Ro-Ro и введены новые рекомендации в отношении подготовки персонала, работающего на судах в полярных водах и на судах с системами динамического позиционирования.

Введены новые требования в отношении подготовки всех членов экипажа к действиям по обеспечению охраны судов и экипажей при плавании в водах действия пиратов. Предусмотрено, что все члены экипажа судна, на которое распространяются действия Кодекса, должны пройти подготовку по

охране судна и отвечать требованиям к компетентности, предусмотренным новым правилом VI/6 Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. При этом члены экипажа, которым не предполагается поручение каких-либо обязанностей по охране судна, должны быть ознакомлены с мерами по охране судна и подтвердить компетентность, требуемую разделом A-VI/6-1 Кодекса.

Члены экипажа судна, которым предполагается поручение специальных обязанностей по охране судна в районе действия пиратов или вооруженных грабителей, должны иметь соответствующую для таких лиц подготовку и подтвердить компетентность, требуемую разделом A-VI/6-2 Кодекса. В обоих случаях прохождение такой подготовки должно быть подтверждено свидетельством о профессиональной пригодности.

Уточнены принципы, определяющие прибрежное плавание, границы которого должны быть указаны при подтверждении диплома.

Приведенный перечень изменений отражает основные новеллы, но не является исчерпывающим. Поправки к Конвенции и Кодексу будут считаться **принятыми** при условии, что к этой дате более $\frac{1}{3}$ Сторон Конвенции, имеющих вместе более 50% общего торгового флота судов валовой вместимостью 100 рег. т или более, не заявят Генеральному секретарю ИМО о своем возращении против проголосованных поправок. Манильские поправки могут вступить в силу с 1 января 2012 г., а начиная с 1 июля 2013 г. все одобренные программы обучения и программы подготовки моряков должны во всех отношениях отвечать требованиям пересмотренной Конвенции и Кодекса о подготовке и дипломировании моряков.

Основные принципы несения ходовой навигационной вахты. Для непрерывного обеспечения должного уровня безопасности при несении ходовой навигационной вахты от капитана и вахтенного персонала Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. требует соблюдение следующих принципов.

1. Капитан каждого судна обязан обеспечивать надлежащую организацию безопасной ходовой навигационной вахты. Вахтенные помощники капитана, находящиеся под общим руководством капитана, несут ответственность за безопасное судовождение во время своей вахты, особенно в те моменты, когда они предпринимают меры по избежанию столкновения или посадки на мель.

2. Организация вахты включает:

а) состав вахты в любой момент должен быть достаточным и соответствующим обстановке, обеспечивающим непрерывное присутствие вахтенного персонала на ходовом мостике;

б) вахта должна быть организована таким образом, чтобы усталость как командного, так и рядового состава не повлияла на эффективность ее несения²⁷.

3. В интересах обеспечения безопасности судовождения:

а) предстоящий рейс должен планироваться заранее с учетом всей имеющейся информации с предварительной проработкой возможных путей следования;

б) во время ходовой вахты следует через достаточно частые промежутки времени проверять курс, местоположение и скорость судна, используя для этой цели любые имеющиеся навигационные средства;

²⁷ Манильскими поправками уточнены требования относительно готовности к несению вахты и часов работы и отдыха. В частности, все лица, назначенные выполнять обязанности вахтенного офицера или лица рядового состава, включенного в состав вахты, а также те, чьи обязанности предусматривают ответственность за безопасность/охрану судна, людей и предупреждение загрязнения окружающей среды, должны иметь как минимум 10 часов отдыха в течение 24-часового периода и 77 часов отдыха в течение любого семидневного периода. При этом часы отдыха могут быть разделены не более чем на два периода, один из которых должен быть продолжительностью не менее шести часов, и интервалы между последовательными периодами отдыха не должны превышать 14 часов.

в) вахтенный помощник капитана должен хорошо знать расположение всех судовых навигационных средств и средств обеспечения безопасности и уметь пользоваться ими, а также учитывать их эксплуатационные возможности;

г) вахтенный помощник капитана обязан обеспечивать максимально эффективное использование всего имеющегося в его распоряжении навигационного оборудования;

д) в случае необходимости вахтенный помощник капитана должен решительно пользоваться рулем, судовыми машинами и звуковой сигнальной аппаратурой.

Организация вахты также включает наблюдение в целях всесторонней оценки обстановки и риска столкновения, посадки на мель или иных навигационных опасностей. В обязанности наблюдателя также входит обнаружение терпящих бедствие судов или самолетов, потерпевших кораблекрушение людей, аварийных судов и обломков. Рулевой, стоящий на руле, не должен считаться наблюдателем (за исключением малых судов при условии беспрепятственного кругового обзора с места рулевого и отсутствия ухудшения видимости в ночное время).

Присутствие лоцмана на борту и выполнение им своих задач и обязанностей не освобождает капитана или вахтенного помощника капитана от их задач и обязанностей по обеспечению безопасности судна.

Принимая во внимание тот факт, что капитан несет непосредственную ответственность за безопасность судна, его пассажиров, экипажа и груза и что старшему помощнику капитана следует в любой момент быть готовым принять на себя такую ответственность, Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. устанавливает уровень минимальных знаний, которыми должен обладать капитан и старший помощник для получения диплома.

К основным экзаменационным вопросам отнесены: судовождение и определение местоположения судна, несение вахты, знание радиолокационного оборудования, умение определять и корректировать поправки гиро- и магнитного компасов, а также знание средств коррекции таких поправок, основ метеорологии и океанографии, управление судном в любых условиях, общее знание основных конструктивных узлов судна и названий различных частей; знание рекомендаций ИМО, касающихся устойчивости судна, судовые силовые установки, порядок погрузо-разгрузочных операций, международные правила и рекомендации, касающиеся перевозки грузов, и Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, правила предотвращения загрязнения; балластировки, очистки танков от жидкостей и газов, знание курса противопожарной подготовки, правил, касающихся противопожарного оборудования и средств, порядка действий в аварийной обстановке и мер защиты и безопасности пассажиров и экипажа при авариях; знание порядка пользования радиотелефонной связью и умение пользоваться радиотелефонами, особенно для передачи сообщений о бедствии, срочных, безопасности и навигационных, знание порядка подачи сигналов бедствия по радиотелеграфу, предписываемых Регламентом радиосвязи, знание Руководства ИМО для торгового судна по поиску и спасанию, правил спасания людей с терпящего бедствие или гибнущего судна, знание Международного медицинского руководства для судов или соответствующих национальных пособий, медицинского раздела МСС-65, руководства по оказанию первой медицинской помощи при возникновении несчастных случаев, связанных с опасными грузами, знание международного морского права в рамках международных соглашений и конвенций в той мере, в какой оно касается конкретных обязанностей и ответственности капитана, особенно в вопросах обеспечения безопасности и защиты морской среды.

Кроме того, экзаменуемые должны продемонстрировать умение пользоваться секстаном, пеленгаторами, МППСС-72, передавать и принимать сообщения с помощью слуховых и световых сигналов

азбуки Морзе и пользоваться МСС-65 и спасательным оборудованием.

В Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. устанавливаются обязательные минимальные требования для подготовки и квалификации капитанов, лиц командного и рядового составов нефтяных танкеров. В частности, к лицам командного и рядового составов, которым предстоит выполнять обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств нефтяных танкеров, и нести ответственность, связанную с выполнением таких обязанностей, которые ранее постоянно не работали на нефтяных танкерах в качестве членов экипажа, до того, как приступить к выполнению таких обязанностей, должны пройти на берегу противопожарную подготовку, стажировку на судне для приобретения надежных навыков в вопросах эксплуатации или курсы для работы на нефтяных танкерах, которые охватывают основные правила безопасности и меры предосторожности, предотвращающие загрязнение и порядок соблюдения таких правил и мер. Аналогичные правила установлены и для лиц командного и рядового составов, которым предстоит выполнять обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств судов-химовозов.

Профессиональное обучение моряков. В 1970 г. ИО приняла Рекомендацию о профессиональном обучении моряков (не применяется к рыбакам), которая должна применяться ко всем видам обучения, имеющим целью подготовку людей к труду на борту государственного или частновладельческого морского судна, занятого перевозкой грузов или пассажиров в коммерческих целях, используемого в учебных целях или для научных исследований.

Организация обучения моряков должна основываться на разработанных и принятых ИО следующих общих положениях.

Во всех странах, имеющих торговый флот или намеревающихся создать его, органы власти, разрабатывающие национальную политику в области образования и профессиональной подготовки, должны следить за тем, чтобы в общей сети учебных заведений были созданы соответствующие возможности для подготовки моряков.

Учебные программы всех государственных и частных учреждений, занимающихся подготовкой моряков, должны координироваться и разрабатываться в каждой стране на основе утвержденных национальных норм и регулярно пересматриваться в свете изменяющихся потребностей судоходства. При этом следует учитывать подготовленный совместно ИО и ИМО Документ 1968 г. (с дополнениями и поправками) о руководящих принципах, в котором рассматриваются технические стороны вопросов, непосредственно влияющих на безопасность человеческой жизни на море.

Компетентные органы власти и учреждения в сотрудничестве с организациями судовладельцев и моряков должны обеспечивать такое положение, при котором полная информация о государственных и частных системах обучения моряков и об условиях поступления на работу на морской транспорт предоставлялась бы в распоряжение служб, занимающихся вопросами профессиональной ориентации и трудоустройства.

Учебные программы должны регулярно пересматриваться и поддерживаться на современном уровне в свете изменяющихся потребностей судоходства.

4.2 Правовое положение капитана

В основе правового статуса капитана (скипера) лежат его полномочия по управлению судном и экипажем, в том числе судовождение, принятие всех мер, необходимых для обеспечения безопасности

плавания, поддержание порядка на судне, предотвращение всякого вреда судну и находящимся на нем людям и грузу. Кроме того, капитан является представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок и исков, связанных с нуждами судна, груза и непосредственно судоходства.

Капитан имеет право определять судьбу груза и судна и в случае необходимости продать груз или судовое снабжение с целью пополнения жизненно необходимых припасов или избавиться от части груза, чтобы спасти судно, оставшийся груз и находящиеся на судне людей.

Капитан также уполномочен принять решение о прекращении борьбы за живучесть судна в случае аварии.

Все лица, находящиеся на борту судна, даже если они не являются членами экипажа, обязаны выполнять обращенные к ним указания капитана. В случае нарушения порядка на судне или совершения уголовного преступления виновный может быть заключен под стражу (обычно в своей каюте) до прибытия в порт назначения или в ближайший порт для передачи властям.

В особых случаях, находясь в плавании за пределами территориальных вод государства, капитан обладает полномочиями по совершению на борту нотариальных действий, удостоверяя завещания, факты рождения, смерти, а также совершает обряды похорон.

Обязанности капитанов судов, вытекающие из требований норм международного права, направленных на обеспечение безопасности мореплавания

Капитан судна, руководя действиями, связанными с осуществлением мореплавания, обязан:

1. Соблюдать МППСС-72.
2. Обозначать свои действия и намерения посредством сигналов (флажных, звуковых и световых).
3. Соблюдать требования двусторонних соглашений о предотвращении инцидентов в открытом море:
 - не сближаться на опасно близкие расстояния, не исключаяющие риска столкновения;
 - не стеснять маневры военных кораблей (соединений) в районах учений;
 - не освещать ходовые мостики военных кораблей и судов прожекторами или другими осветительными средствами;
 - не выбрасывать за борт какие-либо предметы, представляющие опасность для судоходства;
 - не совершать иные действия, представляющие опасность или помехи для мореплавания.
4. Требовать прекращения представляющих опасность действий со стороны иностранных военных кораблей (судов), летательных аппаратов посредством судовых средств связи.
5. Фиксировать нарушения правил, случаи опасных действий в отношении судна в судовом журнале, а также посредством фото-, киносъемки (видеозаписи).
6. Соблюдать национальные правила, касающиеся обеспечения безопасности мореплавания (ст. 21, 22, 41, 42, 53 КМП-82).
7. Пользоваться установленными морскими коридорами и схемами разделения движения при мирном проходе через территориальное море государств, плавании в проливах, используемых для международного судоходства, и в архипелажных водах.
8. Передавать имеющимися средствами электросвязи (правило 3 Конвенции SOLAS), информацию другим судам и районному координатору НАВАРЕА:
 - о встреченных опасностях (о льдах, покинутых судах и других навигационных опасностях)²⁸;
 - о трагических штормах, ураганах, тайфунах, циклонах (время, барометрическое давление, сила ветра, зыбь и др.);

²⁸ Координаты во время последнего наблюдения, время (среднее гринвичское) и дату.

— о температуре воздуха ниже точки замерзания и штормовом ветре, вызывающих сильное обледенение надстроек) (правила 5, 6, 7 Конвенции SOLAS).

9. При плавании в ледовых условиях соблюдать особую бдительность, пользоваться данными ледовой разведки и служб по изучению и наблюдению ледовых условий.

10. Строго выполнять системы разделения движения судов (правило 8 Конвенции SOLAS).

11. Иметь в рабочем состоянии приборы, обеспечивающие безопасность мореплавания: компас, гирокомпас, радиолокационную станцию.

12. Иметь на борту навигационные пособия: карты, лоции, описание маяков и огней, извещения мореплавателям и др. (правило 20 SOLAS).

13. Иметь штормтрап, обеспечивающий безопасную посадку и высадку лоцманов и иных лиц (правило 17 SOLAS).

14. Систематически лично определять место корабля, а при плавании в узкостях, вблизи берегов и навигационных опасностей, когда место корабля сомнительно, строго соблюдать меры предосторожности, выработанные практикой.

15. Знать район плавания в степени, обеспечивающей уверенное и безаварийное плавание.

16. Брать лоцмана, где лоцманская проводка обязательна, а при отсутствии лоцмана — сведущих лиц из местных жителей (рыбаков, судоводителей) и, пользуясь их сообщениями, вести судно самостоятельно. При обнаружении, что лоцман ведет судно к явной опасности или вообще не знает своего дела, отстранить его от управления маневрами судна.

Действия в случае морского происшествия. Термин «морское происшествие» по-разному истолковывается не только в разных странах, но даже в документах, издающихся ИМО. В общем случае к морским происшествиям относят:

- столкновение с другими судами;
- повреждение портовых и гидротехнических сооружений, средств навигационного оборудования, подводных кабелей, трубопроводов и иных сооружений в море;
- загрязнение моря нефтепродуктами или другими вредными веществами кораблей;
- повреждение рыболовных сетей;
- иные действия, повлекшие материальный ущерб, либо нарушившие права физических и юридических лиц, либо причинившие ущерб их интересам.

В случае морского происшествия капитан обязан:

- а) принять меры по поддержанию живучести и непотопляемости;
- б) оказать помощь пострадавшему судну, его экипажу и пассажирам;
- в) донести судовладельцу о происшедшем, указав время происшествия, его характер, обстановку, ему предшествующую, и о предпринятых действиях;
- г) принять меры к тщательной фиксации обстоятельств происшествия и документальному его оформлению;
- д) принять меры к оформлению и заявлению морского протеста (если к тому принуждают обстоятельства), что, в свою очередь, обуславливает необходимость:
 - сделать выписки из судового и иных судовых журналов;
 - собрать свидетельские показания очевидцев происшествия (не менее двух от командного состава и двух от рядового состава);
 - направить заявление о морском протесте;

— использовать все имеющиеся возможности для составления двустороннего акта о морском происшествии, а при невозможности его составления или при отказе другой стороны подписать его направить капитану, вовлеченному в происшествие судна, заявление о морском протесте.

Капитан судна, принявший сигнал о бедствии, которым являются сигнал «SOS» (режим радиотелеграфии) и сигнал «MAYDAY» (режим радиотелефонии), обязан:

— следовать с максимально возможной скоростью на сближение с судном, находящимся в опасности, для оказания ему помощи;

— установить радиосвязь с судном, находящимся в опасности и, по-возможности, со спасательно-координационным центром;

— донести об изменении маршрута судовладельцу и капитану порта следования;

— по прибытии к месту бедствия принять меры к спасению пассажиров и членов экипажей судов, находящихся в опасности.

При осуществлении спасательных работ может возникнуть необходимость привлечения других кораблей и судов, прибывших в район бедствия. Следует иметь в виду, что в случае объявления одного из судов *спасателем* все остальные привлеченные для участия в спасательных работах корабли и суда действуют под руководством капитана спасателя на правах соспасателей без заключения договора о спасании с капитаном судна, терпящего бедствие.

В случае, когда для спасения корабля (судна), находящегося в опасности, необходимо выбросить за борт груз, прорезать отверстие в корпусе, затопить помещения, преднамеренно посадить судно на мель или причинить иные виды вынужденного ущерба, производить это следует только с согласия капитана судна, находящегося в опасности.

По завершению спасательных работ следует составить акт об окончании спасания корабля (судна), находящегося в опасности.

Процесс спасательной операции подробно фиксируется в судовом журнале спасателя (соспасателей) с указанием условий, в которых она проводилась, навигационной и метеообстановки с момента получения сигнала бедствия (приказания на выход в район бедствия) до подписания акта об окончании спасания корабля (судна), находящегося в опасности.

С прибытием в порт судовладелец вправе потребовать от капитана, осуществившего спасательную операцию, следующие документы:

а) договор о спасании (3 экз.);

б) акт об окончании спасания корабля (судна), находящегося в опасности, заверенный печатями и подписями сторон (3 экз.);

в) выписки из судового, вахтенного, оперативного или иных журналов, содержащие сведения, относящиеся к спасанию (3 экз.);

г) объяснительную записку, с приложением карт, схем и других материалов (3 экз.).

Действия в случае аварии. Расследование аварий, происшествий и иных инцидентов на море является обязанностью капитана (государства флага) судна, вовлеченного в аварийные обстоятельства. Большинство государств установлены национальные правила, применяемые для расследования морских происшествий, отличающиеся и по толкованию основных терминов, и по процедуре самого расследования.

В 1997 г. под эгидой ИМО был принят Международный кодекс проведения расследования аварий и инцидентов на море (Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents), который применяется в том случае, если это не противоречит национальным правовым нормам. Целью Кодекса 1997 г. было

установление общего подхода в расследовании морских аварий и сотрудничества между государствами в обеспечении безопасности на море (ст. 1.2), в частности в том, что касается единого формата информационного оповещения об имевшей месте аварии для дальнейшего анализа событий и исключения обстоятельств подобных аварий в будущем.

Соглашаясь с мнением В. Ф. Сидорченко и А. И. Скворцова о том, что «классификация аварий, предложенная в Международном кодексе проведения расследования аварий и инцидентов на море 1997 г., не бесспорна и далека от традиционной, используемой во всем мире: кораблекрушение — авария — аварийное происшествие — эксплуатационное повреждение»²⁹, следует, вместе с тем, констатировать, что принимаемые новые редакции национальных правил в части расследования аварийных происшествий с участием иностранных судовладельцев устанавливают классификацию аварий и происшествий, а также процедуру расследований на основании Международного кодекса проведения расследования аварий и инцидентов на море 1997 г. (см., например: COLLISION REGULATIONS, COLLISION REGULATIONS, положения федеральных правил, принятых правительством США (46 Code of Federal Regulations Part 4 Marine Casualties and Investigations), правила по расследованию морских происшествий Республики Маршалловы острова (MI-260) (Морское извещение № 6-037-1 2001 г. Rev. 1/01 Rules for Marine Investigations and Hearings); австралийские правила судоходства и расследование происшествий (Navigation (Marine Casualty) Regs) 1990 г., действующие с дополнениями 2001 г., и некоторые другие).

Под «морской аварией» Международный кодекс проведения расследования аварий и инцидентов на море 1997 г. понимает событие, в результате которого наступила смерть или человеком получено серьезное ранение как следствие эксплуатации судна или в связи с эксплуатацией судна (англ. — operations of a ship); потерян человек с судна как следствие эксплуатации судна или в связи с эксплуатацией судна; произошла гибель судна или его оставление; судну нанесены повреждения; произошли посадка судна на грунт, лишение его возможности к движению или оно стало участником столкновения; судно получило повреждение, причиненное эксплуатацией или в связи с его эксплуатацией; нанесен ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна (судов) или вызванный эксплуатацией судна (судов).

В зависимости от степени отрицательных последствий Международным кодексом проведения расследования аварий и инцидентов на море 1997 г. установлена «градация» тяжести аварийной ситуации:

- 1) «очень серьезная авария» (англ. — Very serious casualty) подразумевает полную гибель судна, гибель человека или тяжелое для окружающей среды загрязнение (ст. 4.2);
- 2) «серьезная авария» (англ. — Serious casualty) предполагает пожар, взрыв, посадку на мель, повреждения, вызванные непогодой и ледовой обстановкой, разрушение корпуса и другие повреждения судна, повлекшие за собой временную утрату мореходных качеств и загрязнение морской среды соответствующей тяжести (ст. 4.3);
- 3) «морской инцидент» (англ. — Marine incident) означает событие, происшедшее в связи с эксплуатацией судна, в результате которого судну нанесены серьезные повреждения или повлекшие нанесение вреда окружающей среде (ст. 4.4).

В случае аварии капитан судна обязан:

- принять все меры к спасанию экипажа и судна;
- при необходимости (угроза гибели экипажа, судна) подать сигнал бедствия (сигнал «SOS» в режиме радиотелеграфии (500 кГц) или сигнал «MAYDAY» в режиме радиотелефонии (156,8 МГц), а в случае наличия связи сообщить судовладельцу о предпринимаемых действиях;

²⁹ URL: www.pravoved.jurfak.spb.ru

— оформить договор о спасании по приемлемой форме; при заключении договора на иных условиях внести в его текст запись: «Без спасения нет вознаграждения» и оговорить конкретный объем работ спасателя, отказаться от услуг соспасателей при привлечении их спасателем без достаточных к тому оснований.

Обязанностью капитана также является документирование (сбор и оформление материалов объективного контроля, могущих служить доказательствами, характеризующими аварийные события. К таким доказательствам относятся выписки из судового и машинного журналов, журналов приема-передачи сообщений средствами электросвязи, а также и иных, которые заверенные подписью капитана и судовой печатью могут быть приобщены к материалам расследования аварии при рассмотрении дела в суде или арбитраже; свидетельские показания, записи приборов, морские карты, планы, радиограммы, переговоры с другими судами, судовладельцем, властями прибрежного государства и пр.

Капитан судна осуществляет первичную классификацию и документирование обстоятельств аварии; капитан порта, как правило, организует дальнейший сбор необходимых документов на следующем этапе расследования. В соответствии с положениями Международного кодекса проведения расследования аварий и инцидентов на море 1997 г. органом расследования должен являться «инспектор по расследованию аварий», рассматривающий все виды аварий, упомянутые в Кодексе. Следует заметить, что государственная практика организации расследования и определение компетенции уполномоченных лиц достаточно разнообразна.

С 2014 года функции капитана морского порта в части организации расследования изменились. После принятых изменений в статью 76 КТМ функции капитана порта заключаются в информировании уполномоченных в области транспортной безопасности федеральных органов исполнительной власти об угрозе совершения или о совершении актов незаконного вмешательства в морском порту.

В соответствии Приказом Минтранса³⁰ органом расследования аварийных случаев является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

Действия по оказанию помощи кораблю (судну), находящемуся во внутренних морских водах (территориальное море) иностранного государства, могут осуществляться, как правило, только на основе соответствующих положений национального законодательства, определяющего допуск иностранных судов к осуществлению спасательных операций в своих водах, а также в соответствии с требованиями двусторонних соглашений о производстве спасательных работ.

Действия по оказанию медицинской помощи члену экипажа. Неотложная медицинская помощь пассажиру или члену экипажа иностранного судна может быть оказана при условии:

- просьбы капитана судна об оказании медицинской помощи и наличия на борту своего судна квалифицированного специалиста, способного оказать необходимую помощь;
- письменного согласия больного и командира (капитана) иностранного корабля (судна) на производство хирургической операции судовым врачом в случае ее необходимости.

По окончании хирургической операции составляется акт о ее результатах и состоянии больного за подписями двух-трех должностных лиц с каждой стороны. Акт составляется по произвольной форме в двух экземплярах, каждый экземпляр на языках флага судна, оказавшего помощь, и судна, ее запросившего.

4.3 Правовое положение экипажа по законодательству РФ

³⁰ Приказ Минтранса России от 08.10.2013 № 308 "Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море"

В соответствии с положениями гл. IV КТМ РФ в состав экипажа судна входят капитан судна, другие лица командного состава судна и судовая команда. В состав экипажа пассажирского судна внутреннего плавания входят также работники, обслуживающие пассажиров судна (ст. 26 КВВТ РФ).

К командному составу судна, кроме капитана судна, относятся помощники капитана судна, механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи, другие специалисты по решению Минтранса России или Росрыболовства (ст. 52 КТМ РФ).

К командному составу судна внутреннего плавания относятся капитан судна, командир дноуглубительного или дноочистительного снаряда, их помощники, механики и электромеханики, помощники механиков и электромехаников, радиоспециалисты и врачи.

Судовая команда состоит из лиц, не относящихся к командному составу судна. Свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, выдается капитаном морского порта в соответствии с положением, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с соответствующими общероссийскими профессиональными союзами.

Общие требования к экипажу сводятся:

- к необходимости обеспечения минимально необходимого состава;
- квалификации;
- состоянию здоровья.

Каждое судно должно иметь на борту экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по численности:

- для обеспечения безопасности плавания судна, защиты морской среды;
- выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту судна;
- недопущения перегрузки членов экипажа судна работой.

Экипаж укомплектовывается в зависимости от типа, назначения судна и района плавания. Капитаны портов, которые осуществляют регистрацию судов, выдают свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность³¹.

При осуществлении контроля в морских торговых портах и морских рыбных портах соответствие состава экипажа судна данным, содержащимся в свидетельстве о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, является подтверждением того, что судно укомплектовано экипажем, обеспечивающим безопасность плавания судна.

В состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом РФ, кроме граждан Российской Федерации могут входить иностранные граждане и лица без гражданства, которые не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста.

Член экипажа судна может быть принят на работу на судно только с согласия капитана судна. Порядок приема на работу членов экипажа судна, их права и обязанности, условия труда и оплаты труда, а также порядок и основания их увольнения определяются законодательством РФ о труде, КТМ РФ, КВВТ РФ, уставами службы на судах и уставами о дисциплине, генеральными и отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными договорами и трудовыми договорами.

Устав службы на судах утверждается Минтрансом России, устав службы на судах рыбопромыслового флота — Росрыболовством, уставы о дисциплине — в порядке, установленном Трудовым кодексом Российской Федерации.

³¹ В ст. 39 Кодекса торгового мореплавания 1968 г. устанавливалось, что судовая команда состоит из палубной команды, машинной команды и других служащих на судне лиц, которые не относятся к командному составу судна.

Судовладелец обязан обеспечить экипаж должными условиями безопасного труда и страхованием отдельных категорий рисков, в частности он обязан:

а) обеспечить членам экипажа судна безопасные условия труда, охрану их здоровья, наличие спасательных средств, бесперебойное снабжение продовольствием и водой, наличие надлежащих помещений (кают, столовых, санитарных узлов, медицинских пунктов и помещений для отдыха), культурно-бытовое обслуживание;

б) страховать заработную плату и другие причитающиеся членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию, жизнь и здоровье членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей (ст. 60 КТМ РФ).

Члены экипажа судна имеют право на расторжение трудового договора в соответствии с трудовым законодательством РФ, а также на репатриацию в случае истечения за пределами Российской Федерации срока действия трудового договора, заключенного на определенный срок или на определенный рейс; расторжения трудового договора по инициативе судовладельца или члена экипажа судна по истечении срока, указанного в уведомлении, сделанном в соответствии с трудовым договором; кораблекрушения; заболевания или травмы, требующих лечения вне судна; невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении членов экипажа судна, предусмотренных законом или иными правовыми актами РФ либо трудовыми договорами, вследствие банкротства, продажи судна или изменения государства регистрации судна; направления судна без согласия членов экипажа в зону военных действий или зону эпидемиологической опасности; истечения определенного коллективным договором максимального срока работы члена экипажа на борту судна.

Репатриация осуществляется воздушным транспортом, судовладелец несет бремя расходов, которые включают:

— плату за проезд члена экипажа судна к месту репатриации (по желанию члена экипажа судна осуществляется в государство, в котором он проживает, в порт, в котором он был принят на работу на судно или который указан в коллективном договоре, либо в любой другой пункт, указанный при найме члена экипажа судна), питание и проживание члена экипажа судна с момента покидания судна до момента прибытия к месту репатриации; лечение, если это необходимо, до тех пор, пока член экипажа судна по состоянию здоровья не будет годен для переезда к месту репатриации; провоз 30 кг багажа члена экипажа судна до места репатриации;

— заработную плату и пособия с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента прибытия к месту репатриации, если это предусмотрено коллективным договором.

На **капитана судна** возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу (ст. 61 КТМ РФ).

Капитан судна обязан:

— оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей (за нарушение этой обязанности, капитан судна несет уголовную ответственность в соответствии со ст. 270 УК РФ, предусматривающей за неокказание капитаном помощи людям, терпящим бедствие на море, штраф в размере до 200 тыс. рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до 18 месяцев либо лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового);

— после столкновения с другим судном оказать помощь судну, его пассажирам и членам его экипажа, если он может это сделать без серьезной опасности для своих пассажиров, членов экипажа судна и своего судна;

— зайти в ближайший порт или принять меры по доставке лица, находящегося на борту судна и нуждающегося в неотложной медицинской помощи, которая не может быть оказана во время нахождения судна в море, в ближайший порт с извещением об этом судовладельца, а при заходе судна в иностранный порт или доставке такого лица в иностранный порт с извещением также консульского учреждения РФ;

— сделать запись в судовом журнале о каждом случае рождения ребенка на судне и о каждом случае смерти на судне;

— уведомить одного из близких родственников умершего или супруга умершего о его смерти и принять меры по сохранению и отправке тела умершего на родину; при отсутствии такой возможности капитан судна обязан предать тело умершего земле или кремировать его и отправить урну с прахом на родину; в исключительном случае, если судно должно находиться длительное время в открытом море и тело умершего не может быть сохранено, капитан судна имеет право предать тело умершего морю согласно морским обычаям с составлением соответствующего акта (ст. 70 КТМ РФ);

— принять все меры по недопущению уничтожения, повреждения и захвата судна, находящихся на нем людей, документов, а также грузов и другого имущества в случае военных действий в районе расположения порта отправления или порта назначения судна, либо в районе, через который судно должно пройти, а также в иных случаях военной опасности (ст. 65 КТМ РФ).

В случае если, по мнению капитана судна, судну грозит неминуемая гибель, капитан судна разрешает членам экипажа оставить судно после принятия всех мер по спасанию находящихся на судне пассажиров. Капитан судна оставляет судно последним после принятия зависящих от него мер по спасанию судового журнала, машинного журнала и радиожурнала, карт данного рейса, лент навигационных приборов, документов и ценностей (ст. 66 КТМ РФ).

Распоряжения капитана судна в пределах его полномочий подлежат исполнению всеми находящимися на судне лицами.

Капитан судна имеет право:

— применять поощрения и налагать дисциплинарные взыскания на членов экипажа судна в случаях и в порядке, которые предусмотрены уставом о дисциплине;

— в случае необходимости отстранить от исполнения служебных обязанностей любого члена экипажа судна с исполнением описанной в предыдущем параграфе процедуры репатриации;

— изолировать лицо, действия которого не содержат признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством РФ, но создают угрозу безопасности судна или находящихся на нем людей и имущества;

— возбуждать уголовное дело публичного обвинения и осуществлять неотложные следственные действия в соответствии с уголовно-процессуальным кодексом РФ; в случае возбуждения уголовного дела публичного обвинения порядок и особенности выполнения капитаном судна в связи с этим действий, не относящихся к процессуальным, определяются Минтрансом России федеральным органом исполнительной власти в области транспорта;

— передать компетентным органам иностранного государства, если это предусмотрено международным договором РФ, лицо, в отношении которого у капитана судна имеются разумные основания считать, что оно совершило преступление, направленное против безопасности морского судоходства, за

исключением гражданина Российской Федерации, а также постоянно проживающего в Российской Федерации лица без гражданства.

Капитан судна также вправе осуществлять нотариальные действия, в частности:

- удостоверить завещание лица, находящегося во время плавания на судне (завещание, удостоверенное капитаном судна, приравнивается к нотариально удостоверенному);
- сделать запись в судовом журнале в связи с рождением.

Капитан судна в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца.

В случае смерти, болезни или иной причины, препятствующей капитану судна выполнять свои служебные обязанности, последние до получения распоряжения судовладельца возлагаются на старшего помощника капитана судна.

Обязанности и права капитана судна внутреннего плавания изложены в ст. 30—33 КВВТ РФ и практически идентичны рассмотренным выше.

ГЛАВА 5	Правовое регулирование морских перевозок грузов
----------------	--------------------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** содержание основных конвенционных источников, определяющих регулирование морских перевозок грузов;
- **уметь** анализировать товарораспорядительные документы, применяемые в международном транспортном обороте;
- **владеть** способностью квалифицированно оценивать российскую и зарубежную практику рассмотрения споров по предмету рассматриваемых вопросов.

В современном международном экономическом обороте грузы перевозятся всеми известными видами транспорта: морским, речным, воздушным, железнодорожным, автомобильным и трубопроводным.

Если доставка осуществляется только одним из перечисленных видов, то такую перевозку принято называть **прямой**. В тех случаях, когда при международной перевозке грузов или пассажиров последовательно используются два или более видов транспорта, имеют место **смешанные (комбинированные)** сообщения. Если такая перевозка оформлена одним (сквозным) транспортным документом, покрывающим все участвующие в ней виды транспорта, она называется прямой смешанной.

Международный товарооборот генерирует значительные потоки товарных масс между странами и континентами. В последнем случае морской транспорт, несмотря на значительный рост воздушных перевозок, продолжает оставаться наиболее дешевым, эффективным и универсальным; за ним около 80% общего объема международной торговли. Только оплата в виде фрахта за перевозки грузов в международных морских сообщениях равняется приблизительно 9% стоимости мирового экспорта.

Основную часть международных морских грузопотоков составляют массовые наливные и навалочные грузы: сырая нефть, нефтепродукты, железная руда, каменный уголь, зерно. Сухогрузный рынок — это рынок тоннажа для перевозки массовых сухих грузов и в первую очередь железной руды,

коксующихся и энергетических углей, зерновых, бокситов. В последние годы на этом рынке отмечается рост «прочих» сухих грузов, к которым относятся лесные грузы, удобрения и сырье для их получения, металлургическое сырье и полуфабрикаты.

Из других грузов морской торговли выделяются так называемые генеральные или тарно-штучные грузы, т.е. готовая промышленная продукция, полуфабрикаты, продовольствие. Это меньшая, но наиболее ценная часть мирового торгового оборота (около 70% по стоимости).

Современная практика перевозок проводит разграничение между так называемыми «бестарными» и генеральными грузами. Бестарные грузы, в свою очередь, делятся на наливные и навалочно-насыпные. Перевозка генеральных грузов, кроме лесопродуктов, изделий из стали, транспортных средств на специальных судах для транспортировки автомобилей и других транспортных средств, а также проектных грузов³², почти полностью осуществляется в контейнерах, по крайней мере при перевозке между портами, оборудованными для работы с такими контейнерами. Перевозка наливных грузов чаще всего связана с транспортировкой нефти и нефтепродуктов, а также химических веществ.

Помимо вышеуказанных разграничений существуют перевозки рефрижераторными судами, или так называемыми «холодильниками», которые в свою очередь подразделяются на перевозки судами-рефрижераторами, где температура регулируется во всех трюмах в целом, и судами с холодильными контейнерами, где температура регулируется только в отдельных контейнерах. Перевозки грузов на судах-рефрижераторах считаются навалочно-насыпными, а на судах с холодильными контейнерами — контейнерными.

В целом бестарные перевозки осуществляются на основании чартера, в соответствии с которым суда фрахтуются либо на срочной, либо на рейсовой основе. В таких случаях часто выписывается коносамент на перевозку различных грузов в соответствии с чартером. Как правило, период ответственности судна за груз зависит от характера перевозимого груза.

Перевозки генеральных грузов, в первую очередь контейнерные, осуществляются, как правило, на основе коносаментов или других аналогичных документов, которые могут быть оборотными или подлежащими передаче, а могут и не быть таковыми.

Поскольку грузы в контейнерах можно перемещать с одного транспортного средства на другое, не выгружая их из контейнеров, на практике контейнерные перевозки рассчитаны на грузы, принимаемые для перевозки и сдаваемые после нее в пункты, физически удаленные от борта судна. Такими пунктами могут быть завод грузоотправителя по договору или склад грузополучателя, либо соответствующий склад, удаленный от моря, или терминал, находящийся на территории порта. В целом именно поэтому возможности для применения варианта «от двери до двери» существуют преимущественно в контейнерных перевозках.

Общий тоннаж навалочно-насыпных грузов, которые редко перевозятся на условиях «от двери до двери», оценивается в объеме, приблизительно вдвое превышающем тоннаж контейнерных грузов, которые регулярно перевозятся на условиях «от двери до двери». Тем не менее общая стоимость грузов, перевезенных в контейнерах, намного превышает стоимость навалочно-насыпных грузов. Одна из причин этого заключается в том, что в контейнерах перевозится большая доля сравнительно ценных потребительских товаров. Соотношение между фрахтом и весом контейнерных грузов, как предполагается, почти в 15 раз выше, чем в случае навалочно-насыпных грузов.

³² Проектные грузы можно описать как товары и материалы в стандартной упаковке, перемещаемые нестандартными способами в нестандартные места назначения или из них. В силу своего проектного характера такие грузы часто требуют очень точного соблюдения сроков нахождения в пути, поскольку всему проекту может быть нанесен значительный ущерб, если в конечный пункт назначения такие материалы будут доставлены с опозданием, неукomплектованными или поврежденными (см.: UN A/CN. 9/WG. III/WP. 29).

Рынок морских перевозок многопланов и имеет различные показатели и характеристики. Географически он делится на несколько секций (Североевропейский, Средиземноморский, Северо- и Южноамериканский, Тихоокеанский, Индийский, Дальневосточный, Австралийский и Африканский), различен по стабильности грузопотоков и осуществляется делением по видам фрахтования и типам сообщений на рынки линейного и трампового тоннажа. В зависимости от перевозимых грузов рынок морских перевозок делится на нефтеналивной и сухогрузный, а в зависимости от организации — на линейный и трамповый.

Линейное судоходство представляет собой форму транспортного обслуживания международной торговли, главным образом готовыми изделиями и полуфабрикатами, на направлениях перевозок с устойчивыми грузопотоками, однородной товарной массы (генеральных грузов), предусматривающую организацию движения закрепленных за линией судов по расписанию с оплатой по заранее объявленному тарифу, как правило через регулярные промежутки времени и по одному маршруту. Тарифы на линейные перевозки публикуются в периодической специализированной печати. Во внешнеторговой практике наиболее представительными считаются индексы журнала «Lloyd's Ship Manager, Shipping News International» и индексы министерства транспорта.

Международное линейное судоходство находится под контролем линейных конференций, которые представляют собой добровольные объединения (союзы) перевозчиков, заключивших соглашения о координации работ и общих условиях перевозки грузов на определенных направлениях. Конференции начали создаваться более 100 лет назад, и в настоящее время их насчитывается около 400. Параллельно с линейными конференциями осуществляют деятельность линейные судовладельцы, не являющиеся членами конференций. Такие линии принято называть линиями-аутсайдерами, они в свою очередь делятся на «терпимых», которые соблюдают конференциальные условия перевозки, и нетерпимых, которые ведут конкурентную борьбу с конференциями.

Трамповое судоходство — нерегулярное (разовое) судоходство, при котором перевозится различный груз по конкретной заявке грузовладельца.

В Женеве 6 апреля 1974 г. ЮНКТАД разработала Конвенцию о Кодексе поведения линейных конференций, которая вступила в силу с октября 1983 г. и является практически первым международным нормативным документом, упорядочившим деятельность международных судовладельческих монополий.

В соответствии с конвенцией, под «линейной конференцией» понимается группа, состоящая из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда, которые предоставляют услуги по международным линейным перевозкам грузов на определенном направлении или направлениях в обусловленных географических пределах и которые имеют соглашение или договоренность независимо от их характера, в рамках которых они осуществляют перевозки по единым или общим тарифным ставкам и на любых других согласованных условиях в отношении предоставления линейных услуг.

Членом линейной конференции может стать национальная судоходная линия (перевозчик, который имеет свой главный орган управления и эффективно контролируется в этой стране и который признан в качестве такой линии надлежащим органом этой страны или по ее законам), если она обслуживает внешнюю торговлю страны.

Любая судоходная линия, принятая в конференцию, имеет право осуществлять рейсы и принимать грузы в перевозках, охватываемых этой конференцией. Если в конференции действует пул, все судоходные линии — члены этой конференции, обслуживающие перевозки, охватываемые пулом, имеют право участвовать в этом пуле. В целях определения доли перевозок, которую имеют право получить линии-

члены, национальные судоходные линии каждой страны, независимо от числа линий, рассматриваются как единая группа судоходных линий этой страны.

При принятии решения по вопросам тарифной политики во всех случаях учитываются следующие положения:

а) тарифные ставки устанавливаются на таком низком уровне, какой возможен с коммерческой точки зрения, и должны позволять судовладельцам получать разумную прибыль;

б) эксплуатационные расходы конференций рассчитываются, как правило, по круговому рейсу судов в прямом и обратном направлениях, рассматриваемых как единое целое. В применимых случаях прямой и обратный рейсы рассматриваются отдельно. Тарифные ставки должны учитывать, наряду с другими факторами, характер грузов, взаимосвязь между весом и объемом грузов, а также их ценность;

в) при установлении поощрительных тарифных ставок и (или) специальных тарифных ставок на отдельные товары учитываются связанные с этими товарами условия торговли стран, обслуживаемых конференцией, в особенности развивающихся стран и стран, не имеющих выхода к морю.

Конференции уведомляют не менее чем за 150 дней или в соответствии с региональной практикой и (или) соглашением организации грузоотправителей или представителей грузоотправителей и (или) грузоотправителей и, если это требуется, надлежащие органы стран, перевозки которых обслуживают конференции, о своем намерении произвести общее повышение тарифных ставок с указанием его размера, даты введения в действие и причин, обосновывающих предлагаемое повышение.

Возникающие у судоходных линий — членов конференции финансовые потери в результате любой задержки вследствие консультаций и (или) других процедур разрешения споров относительно введения надбавок могут быть компенсированы эквивалентным продлением срока действия надбавки, прежде чем она будет отменена. Если в результате консультаций или других процедур будет впоследствии установлено и согласовано, что какая-либо надбавка, введенная конференцией, является неоправданной или чрезмерной, то при отсутствии иной договоренности полученные таким образом суммы или их издержки, установленные, как это указано выше, возвращаются соответствующим сторонам по их требованию в течение 30 дней с даты предъявления такого требования.

Для привлечения грузов на суда линий, особенно в тех случаях, когда у грузовладельцев есть альтернатива в выборе перевозчиков, судовладельцы заключают с крупными фрахтователями договоры о лояльности, смысл которых состоит в том, что грузовладельцы обязуются отправлять грузы только на судах данной линии, а судовладельцы предоставляют им льготные условия перевозки.

В случае возникновения разногласий Кодекс поведения линейных конференций устанавливает типовые правила процедуры международного обязательного примирения, которые предполагают, что примирительная процедура должна начаться с направления другой стороне заявления о претензии, которое должно содержать:

а) точное наименование каждой стороны в споре и ее адрес;

б) краткое изложение относящихся к делу фактов, спорных вопросов и предложения истца по урегулированию спора;

в) заявление о том, желательно ли устное разбирательство, и, если оно желательно, данные в той мере, в какой они известны, об именах и адресах лиц со стороны истца, включая экспертов, которые должны представить доказательства;

г) в качестве приложения такие подтверждающие документы и соответствующие соглашения, заключенные сторонами, которые истец может счесть необходимыми во время предъявления претензии;

д) указание требуемого числа примирителей, предложения относительно назначения примирителей или фамилию примирителя, назначенного истцом;

е) предложения, если таковые имеются, относительно правил процедуры.

Примирители устанавливают порядок разбирательства и, если нет иной договоренности, назначают дату и час каждого заседания. Если стороны не договорятся об ином, процесс проходит при закрытых дверях.

Уже к началу XIX в. международная линейная перевозка стала оформляться специальной распиской, удостоверяющей принятие перевозчиком груза для транспортировки его морем. Этот документ, выдаваемый морским перевозчиком грузоотправителю в момент передачи груза перевозчику, получил впоследствии название «коносамент».

В трамповом судоходстве договор морской перевозки грузов стал оформляться «чартером» — договором, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется подать судно в указанный порт погрузки и перевезти его в порт назначения при условии:

— предоставления всех или части судовых помещений (англ. — single-trip charter);

— фрахтования полностью оснащенного судна с экипажем на определенное время (англ. — time charter);

— фрахтования судна на срок, в течение которого фрахтователь становится его практическим владельцем (англ. — demise charter);

— найма судна без экипажа (англ. — bare-boat/hull/pole charter).

При чартерных перевозках основной доход судовладельца — это вознаграждение, получаемое от фрахтователя за выполненную перевозку в виде фрахта. Помимо фрахта доход складывается из «мертвого фрахта» и демереджа. Условие о фрахте в чартере представляется в двух реквизитах: ставка фрахта и оплата фрахта. Сумма фрахта определяется произведением количества груза на договорную цену перевозки единицы груза — ставку фрахта. Основой формирования уровня ставки фрахта служат расходы судовладельца, однако она зависит от многих причин и прежде всего от уровня спроса и предложений на фрахтовом рынке.

Согласовав вопрос о размере фрахта, стороны договариваются о сроках оплаты фрахта, так как в этом вопросе интересы судовладельца и фрахтователя противоположны. Обоюдновыгодным считается порядок оплаты, связанный с процессом перевозки: в порту погрузки может быть выдан аванс по требованию судовладельца или часть выплат после подписания коносамента, являющегося как бы свидетельством начала рейса (например, 40% в течение трех дней после подписания коносамента); часть (30%) после выгрузки и окончательный расчет после правильной сдачи груза.

В некоторых договорах согласовывается не ставка фрахта, а суммарная плата за перевозку, называемая «делкой, заключенной на условиях люмпсум». Смысл этой сделки состоит в том, что судовладелец обязуется перевезти несколько видов грузов, а фрахтователь — оплатить за это определенный фрахт.

Поскольку основным показателем конъюнктуры фрахтового рынка является движение цен морской перевозки, среди обобщающих показателей широкое распространение получили фрахтовые индексы, исчисляемые и публикуемые в различных странах. Фрахтовые индексы представляют собой обобщающие экономические показатели, отражающие изменение цен морской перевозки путем их сравнения со средним уровнем за какой-либо определенный период или с фиксированными величинами, принятыми за базу.

Фрахтовые индексы дают возможность выявить общее положение на фрахтовом рынке за

определенный длительный период времени. Фрахтовые индексы исчисляются во многих зарубежных странах, имеющих большой торговый флот. Перерасчет индексов выполняет статистический отдел ООН. Наиболее известными являются следующие фрахтовые индексы: на сухогрузный рейсовый тоннаж — Балтийский фрахтовый индекс генерального совета Британского судоходства, министерства торгового флота Италии; на сухогрузный тайм-чартерный тоннаж — индекс Британской палаты судоходства, министерства транспорта ФРГ, американской компании «Мэритайм рисеч. Инк»; на линейный тоннаж — министерства транспорта ФРГ; на нефтеналивной тоннаж — норвежского журнала «Норуиджиен Шиппинг Ньюз», английской фирмы «Муллион танкерс, Лтд.» и т.д.

К середине XIX столетия порядок и условия оформления морской перевозки стали предметом разногласий между экономически развитыми странами, особенно между США и Великобританией. В Америке преобладали интересы грузовладельцев, а в Англии — перевозчиков. В этой связи сложилась неоднозначная правовая ситуация. Английская судебная практика вместо абсолютной ответственности перевозчика наделяла последнего практически полной свободой от таковой, в то время как американские суды стали рассматривать условия об исключениях из ответственности как противоречащие публичному праву.

5.1 Правовое регулирование перевозки грузов

Первым правовым актом, определившим международный статус коносамента, стала Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, которая была принята под эгидой Международного морского комитета в 1924 г. Конвенция получила название «Гаагские правила» и вступили в силу 2 июня 1931 г. В 1968 г. к Конвенции был принят дополнительный протокол, именуемый «Правила Висби» (англ. — Visby Rules), который вступил в силу 6 декабря 1978 г.

Борьба между двумя точками зрения, связанными с объемом прав перевозчика и грузовладельца, а также влияние научно-технического прогресса на развитие торгового мореплавания в целом привели к тому, что возникла настоятельная потребность в проведении дальнейших кодификационных работ, позволяющих учесть недостатки предыдущих документов и ввести в оборот более прогрессивные формы правового регулирования, согласующиеся с практикой. С этой целью в рамках ЮНСИТРАЛ была разработана новая конвенция, принятая 30 марта 1978 г. в Гамбурге и получившая название «Конвенция ООН о морской перевозке грузов», известная также как Гамбургские правила (англ. — Hamburg Rules) и вступившая в силу 1 ноября 1992 г.

Ввиду того, что между государствами нет единства в отношении применения всех вышеперечисленных конвенций, последние действуют не исключая друг друга.

В соответствии с Гаагскими правилами 1924 г. перед рейсом перевозчик (собственник судна или фрахтователь, являющийся стороной в договоре перевозки) обязан проявить разумную заботливость о том, чтобы:

- привести судно в мореходное состояние;
- надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно;
- приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы.

Получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик, капитан или агент перевозчика должен по

требованию отправителя выдать ему транспортный документ, называемый коносаментом, который:

- служит распиской в принятии груза к перевозке;
- является товарораспорядительным документом;
- фиксирует заключение договора перевозки в линейном морском судоходстве.

Положения Гаагских правил охватывают три группы вопросов, которые являются решающими при морских перевозках грузов:

- 1) порядок составления коносаментов и их реквизиты;
- 2) ответственность морского перевозчика за понесенные грузовладельцем убытки;
- 3) порядок предъявления требований к морскому перевозчику.

Коносамент выдается перевозчиком на основании погрузочного поручения отправителя и должен содержать в числе прочих данных:

- а) основные марки, необходимые для идентификации груза;
- б) число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от обстоятельств и в соответствии с тем, как они письменно указаны отправителем;
- в) внешний вид и видимое состояние груза.

Гаагские правила устанавливают ответственность за потери или убытки грузов, следовательно, они охватывают практически все варианты ответственности морского перевозчика перед грузовладельцем. Положения об ответственности носят императивный характер, и всякое отступление от них не должно иметь юридической силы.

Ответственность перевозчика. Ключевые нормы Гаагских правил формулируются в виде перечня положений, освобождающих перевозчика от ответственности. Этот перечень охватывает 17 оснований. Ни перевозчик, ни судно не отвечают за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом:

- действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;
- пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика;
- рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах;
- непреодолимой силы;
- военных действий;
- действий антиобщественных элементов;
- ареста или задержания властями, правителями или народом либо наложения судебного ареста;
- карантинных ограничений;
- действий или упущений отправителя или собственника грузов, его агента или представителя;
- забастовок или локаутов либо приостановления или задержки работ по каким-либо причинам полностью или частично;
- восстаний или народных волнений;
- спасания или попытки спасания жизней либо имущества на море;
- потери объема или веса либо всякой другой потери или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов;
- недостаточности упаковки;
- неполноты или недостатков маркировки;
- скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;
- всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика и не из-за

действий и не по вине агентов или служащих перевозчика.

Приведенный перечень позволяет утверждать, что ответственность перевозчика основывается на принципе вины, которая презюмируется и должна опровергаться самим перевозчиком.

По Гагским правилам, заявление об убытках должно быть сделано перевозчику в письменной форме во время выдачи груза, в противном случае считается, что груз доставлен в соответствии с описанием в коносаменте; если же убытки не могут быть распознаны сразу, заявление может быть сделано в течение трех дней с момента выдачи груза. Срок исковой давности по требованиям к перевозчику об убытках составляет один год после доставки груза.

Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, перевозчик не отвечает за любые утраты или повреждения, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей эквивалент 10 тыс. франков³³ за место или единицу либо 30 франков за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше.

Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, где и когда он был или должен быть выгружен с судна в соответствии с договором. Стоимость груза определяется по цене на товарной бирже либо, если нет такой цены, по существующей рыночной цене, а если нет ни той, ни другой цены — исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества.

Положения об освобождении от ответственности и ее предела применяются к любому иску к перевозчику по поводу утраты или повреждения грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика и такой служащий или агент не являются независимыми подрядчиками, этот служащий или агент вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределах, на которые, согласно Гагским правилам, вправе ссылаться перевозчик. Однако служащий или агент перевозчика не вправе воспользоваться этими положениями, если доказано, что ущерб явился результатом действия его упущений, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности, с сознанием возможности причинения ущерба.

Перевозчик не отвечает за утрату или повреждение, причиненные грузам или связанные с ними, если отправитель заведомо ложно объявил в коносаменте их характер или стоимость.

Грузы, легко воспламеняющиеся, взрывчатые или опасные, на погрузку которых перевозчик, капитан или агент перевозчика, зная об их природе или их характере, не согласился бы, могут быть в любое время до разгрузки выгружены с судна в любом месте либо уничтожены или обезврежены перевозчиком без компенсации, и отправитель таких грузов несет ответственность за все убытки и издержки, прямо или косвенно возникшие вследствие или явившиеся результатом их погрузки. Если какой-либо из таких грузов, погруженный с ведома и согласия перевозчика, станет опасным для судна или груза, он может быть таким же образом выгружен с судна, уничтожен или обезврежен перевозчиком без ответственности со стороны перевозчика, за исключением случая общей аварии, если она произойдет.

Никакая девиация (включая разумную) для спасения или попытки спасти жизни либо имущества на море не считаются нарушением Гагских правил или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате этого потери или убытки.

Любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанностей и обязательств, или уменьшающие такую ответственность, считаются

³³ Имеются в виду франки Пуанкаре — денежная единица, эквивалентная стоимости 65,5 мг золота 900-й пробы.

ничтожными, недействительными и не имеющими силы. Кроме того, перевозчик не отвечает за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности, если только эта немореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным или обеспечить его надлежащее укомплектование экипажем, оборудованием и снабжением или приспособить и привести трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозят грузы, в состояние, пригодное для приема, перевозки и хранения груза. Всякий раз, когда потери или убытки возникают вследствие немореходности, бремя доказывания того, что касается проявления разумной заботливости, возлагается на перевозчика или на других лиц, требующих освобождения от ответственности.

Если только уведомление о потерях или убытках с указанием общим образом их характера не направлено письменно перевозчику или его агенту в порту выгрузки до или во время выдачи грузов и их передачи на попечение лица, которому грузы должны быть сданы по договору перевозки, такая выдача грузов, если не будет доказано иное, создает презумпцию их сдачи перевозчиком в соответствии с тем, как они описаны в коносаменте. Если потери или убытки не очевидны, уведомление должно быть направлено в течение трех дней с момента сдачи грузов.

В случае действительных или предполагаемых потерь или убытков перевозчик и получатель обязаны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки груза и подсчета числа мест. Регрессный иск может быть предъявлен даже по истечении трехдневного срока, если он предъявляется в срок, предоставленный по закону суда, рассматривающего дело. Однако этот срок должен быть не менее трех месяцев со дня, когда лицо, предъявляющее регрессный иск, удовлетворило требование или получило уведомление о возбуждении процесса по иску к нему самому.

Гаагские правила не содержат каких-либо норм о юрисдикции и арбитраже. Этот вопрос регулируется обычными нормами, сложившимися в торговом мореплавании. В силу сложившейся практики спор обычно рассматривается в месте, где находится основное коммерческое предприятие перевозчика. Если в коносамент включается арбитражная оговорка, она также признается действительной, но исключает возможность передачи спора в государственный суд.

Перевозчик вправе отказаться от предусмотренных Брюссельской конвенцией об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. всех или некоторых своих прав, в том числе и от прав на освобождение от ответственности, или увеличить свою ответственность и обязательства, при условии, что такой отказ или увеличение будут включены в коносамент, выданный отправителю.

Правила Висби расширили сферу действия Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г., применяя последнюю к любому коносаменту:

- если он выдан в одном из государств-участников;
- перевозка осуществляется из порта, находящегося в одном из государств-участников;
- при наличии в коносаменте ссылки на подчинение его Гаагским правилам.

Предел ответственности в редакции правил Висби составляет 10 тыс. франков за место или единицу груза либо 30 франков за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше. Этот предел ответственности применяется, если стоимость груза не была оговорена отправителем в коносаменте.

Особенностью Гамбургских правил 1978 г. является более широкая, нежели у Гаагских правил, сфера действия. Они охватывают перевозки животных, грузов на палубе и опасных грузов. В них включено дополнительно 13 обязательных реквизитов коносамента. Все положения правил носят императивный

характер. Гамбургские правила сохранили принцип презюмируемой вины морского перевозчика, сформулировав его в общей форме, а не в виде перечня оснований, исключаящих ответственность, однако они не рассматривают навигационную ошибку как основание освобождения перевозчика от ответственности. Именно это послужило причиной отказа многих государств от ратификации Гамбургской конвенции, что весьма негативно сказывается на правовом регулировании морских перевозок.

Предел ответственности морского перевозчика по Гамбургским правилам составляет 835 СДР³⁴ за место или единицу груза, либо 2,5 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза.

Срок исковой давности по требованиям к перевозчику также повышен по сравнению с Гаагскими правилами и составляет два года.

В отличие от Гаагских правил Гамбургские правила содержат нормы и о юрисдикции, и об арбитраже. Можно признать, что они также отступили от сложившейся практики и закрепили правило о множественности юрисдикции. В частности, истец по своему выбору может предъявить иск в суде по месту:

- 1) основного коммерческого предприятия ответчика;
- 2) заключения договора перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие или агентство, при посредничестве которого был заключен договор;
- 3) порта погрузки или порта выгрузки;
- 4) в любом месте, указанном в договоре морской перевозки.

Эта норма позволяет грузовладельцу предъявить иск к перевозчику в любой стране, связанной с перевозкой, причем ею может быть и страна, не участвующая в Гамбургской конвенции ООН 1978 г. По мнению некоторых ученых, данный факт может привести к тому, что суд государства — не члена конвенции, признав себя компетентным, не будет связан вышеуказанным правилом и не будет применять нормы Конвенции.

Таким образом, Гамбургские правила закрепили отказ от сложившейся практики решения вопроса о подсудности споров на основе пророгационного³⁵ соглашения сторон. Гамбургские правила предусматривают возможность передачи спора на рассмотрение в арбитраж при наличии письменного арбитражного соглашения между сторонами.

Трамповые перевозки, юридической формой которых выступает чартер, регулируются внутригосударственным законодательством.

Как уже отмечалось выше, договор морской перевозки в трамповом судоходстве имеет форму чартера. В большинстве случаев этот договор заключается с помощью посредника или фрахтового брокера и содержит ряд обязательных условий, относящихся к судну, грузу, фрахту, порядку оплаты стивидорных работ, диспача, демереджа. Сторонами такого договора признаются фрахтователь (отправитель) и фрахтовщик (перевозчик).

Фрахт представляет собой плату перевозчику за доставку груза в порт назначения. В чартерных перевозках грузов ставка фрахта определяется при заключении чартера в зависимости от конъюнктуры фрахтового рынка³⁶. Калькуляция фрахта исчисляется в зависимости от веса, меры или стоимости груза.

Исчисление фрахта в зависимости от стоимости груза (лат. — *ad valorem*) означает, что грузы с разными ставками фрахта не должны быть упакованы вместе, иначе перевозчик вправе исчислять фрахт со

³⁴ СДР — условная денежная единица, получившая распространение во взаимозачетах государств — членов Международного валютного фонда и принятая как единица специальных прав заимствования (англ. — *Special Drawing right (SDRT)*) по Конвенции 1978 г. Для государств, не являющихся членами Международного валютного фонда, предусмотрена возможность использования франков Пуанкаре, и в этом случае предел ответственности составляет 12 500 франков Пуанкаре за место или единицу груза и 37,5 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза.

³⁵ Пророгация — договорное определение подсудности.

³⁶ В линейном сообщении — по линейным тарифам линейных фрахтовых конференций.

всего грузового места по высшей ставке. Судовладелец вправе избрать наиболее выгодный для себя способ расчета.

Если фрахт исчисляется в зависимости от меры, то основой для расчета являются внешние размеры. Грузоотправитель должен будет платить фрахт за незаполненное пространство в трюме (англ. — broken stowage), т.е. за место, не использованное для погрузки из-за груза с неровным очертанием.

Статьи об оплате фрахта часто связаны с прочими платежами: оплатой лоцманов, консульскими сборами, налогами с фрахта и т.д. Если фрахтователи оплачивают грузовые работы, то это условие, как правило, фигурирует в статье об оплате фрахта. Когда же расходы по погрузке или выгрузке относятся на грузовладельца, то это условие обычно формулируется отдельной статьей.

В чартерах фрахт может быть выражен в денежных единицах одной страны, тогда как платеж предусмотрен в денежной единице другой страны. При таком решении брокер судовладельца при заключении чартера стремится включить условие о производстве платежа в рамках межправительственных валютных соглашений (если они существуют) и об отнесении банковских расходов в связи с переводом валюты на фрахтователей³⁷.

В чартерных перевозках принято часть фрахта платить заранее. Этот фрахт может быть либо авансом, либо оплатой в счет дисбурсментских расходов. Если фрахт является авансом, то при гибели судна или груза вследствие морских опасностей он не возвращается. Если на основании условий договора можно доказать совершение платежа в счет дисбурсментских и других расходов, данный платеж нельзя рассматривать как аванс фрахта. В случае гибели судна, когда договором была предусмотрена оплата аванса фрахта, а последний не был уплачен до момента гибели судна, перевозчик вправе требовать от отправителя уплаты этой суммы.

Предварительно уплаченный фрахт (англ. — prepaid freight) — это тот, при котором вся сумма фрахта вручается отправителем перевозчику до того, как он обеспечит обусловленный договором перевозки результат — доставит груз в порт назначения.

Условие о предварительном платеже фрахта оправдано, когда неизвестно финансовое положение фрахтователей. Оно также справедливо по отношению к некоторой группе товаров, сделки с которыми связаны с разорительными убытками для отправителя груза (цена на товар в период с момента погрузки груза до момента его доставки может резко снизиться). К предварительной уплате фрахта прибегают при напряженном положении на фрахтовом рынке, как это было во время Суэцкого кризиса, войны в Корее и Персидском заливе.

Условия предварительной уплаты фрахта весьма разнообразны. Фрахт причитается и является заработанным при наступлении обусловленного участниками договора факта, например погрузки груза или подписания коносамента.

Право перевозчика требовать уплаты фрахта не затрагивается последующей гибелью груза. Перевозчик вправе удержать полную сумму предварительно уплаченного фрахта и даже требовать его от фрахтователя через суд, если такой фрахт по той или иной причине не был уплачен. Данные положения, когда перевозчик обязан возратить предварительно уплаченный фрахт, в отдельных случаях не применяются, а именно:

— если судно не заработало фрахт и никогда не приступало к тому, чтобы заработать его (например, не выходило в рейс);

³⁷ Если валюта фрахта отличается от валюты, в которой выражена фрахтовая ставка, то полезно указать в чартере фиксированный валютный курс, который должен быть применен при уплате фрахта.

- груз утерян до того, как возникло право на аванс фрахта;
- груз утерян в результате иного события, чем риски, по которым перевозчик не несет ответственность.

Как уже отмечалось, размер фрахта обычно устанавливается в зависимости от веса, меры или стоимости. Однако грузоотправитель может договариваться об уплате твердой суммы в качестве фрахта за пользование всем судном либо его частью. При готовности перевозчика исполнить такие договорные обязанности фрахт подлежит уплате независимо от того, как используется грузоотправителем помещение — полностью или частично, или совсем не используется. Когда груз доставлен не полностью, получатель вправе требовать возмещения стоимости недостачи, однако не вправе отказываться платить фрахт. Оплата такого фрахта должна быть произведена независимо от количества доставленного груза. Такой порядок фрахта практикуется при перевозках по чартеру, когда грузоотправитель, не имея точного представления о количестве и роде подлежащего отправке груза, фрахтует судно, внося плату за его общую грузоподъемность (грузовместимость) независимо от фактически принятого груза. В таких случаях трудно рассчитать стоимость погрузки и выгрузки. Твердая сумма фрахта взимается с условием, что стоимость погрузки и выгрузки оплачивается фрахтователем.

Форма чартера. Существуют множество стандартных и частных форм чартеров, некоторые из которых действуют еще с конца XIX — начала XX в. Сегодня на практике существуют как традиционные формы чартеров (иначе их называют стандартными), в которые могут вноситься различные изменения и дополнения, так и формы, разработанные отдельными крупными фрахтователями. Стандартные формы, как правило, отвечают интересам судовладельцев, а более поздние — интересам фрахтователей.

Одна из наиболее часто встречающихся на практике форм — рейсовый чартер, под которым понимается договор морской перевозки груза с условием предоставления под груз всего судна или его определенных помещений. По договору фрахтовщик обязуется перевезти конкретный груз на обусловленном судне за один или несколько рейсов. Фрахтователь обязуется передать этот груз судовладельцу и уплатить фрахт. Рейсовый чартер фрахтовщик заключает от своего имени и делает это либо сам, либо с помощью посредника — брокера. Рейсовый чартер и договор судовладельца с брокером представляют собой два юридически самостоятельных договора.

Исполнение рейсового чартера осуществляется в четыре стадии:

- рейс судна в место, обусловленное как согласованный пункт погрузки груза;
- прием груза, включая его погрузку и укладку;
- транспортировка груза в место, обусловленное как согласованный пункт разгрузки судна;
- выдача груза, включая операции по разгрузке судна.

Стандартные формы рейсовых чартеров содержат 45 и более пунктов, по-этому их полный обзор в рамках данного учебника не представляется возможным. Отметим лишь некоторые основные положения, имеющие наибольшее значение.

1. *Участниками перевозки* могут выступать фрахтовщик, отправитель и получатель. Фрахтовщиком может быть собственник судна или лицо, которому судно принадлежит на праве полного хозяйственного ведения; им также может стать лицо, взявшее судно во временное пользование или владение для перевозки собственных товаров или грузов других лиц. В роли фрахтователя часто выступают участники договора купли-продажи товара — покупатель (FOB и FAS) или продавец (CIF и DAF). На них лежит обязанность организовать фрахтование судна и отправку груза в адрес получателя.

2. *Груз* передается фрахтовщику либо самим фрахтователем, либо нанятыми им для этой цели

другими лицами — экспедиторами (англ. — forwarding agent) или экспедиторами груза (англ. — freight forwarder). В первом случае фрахтователь судна и отправитель груза совпадают в одном лице, во втором случае — нет. Обычно груз принимает грузовой помощник капитана, который под груз выдает штурманскую расписку. Иногда вместо грузового помощника капитана используется береговой посредник — грузовой агент (англ. — loading broker).

Сведения о грузе всегда приводятся в чартере. Как правило, фиксируется количество груза, которое должно быть предъявлено и принято к перевозке, а также род и вид груза. Если в чартере перечислены грузы нескольких видов, это означает, что фрахтователь оставил за собой право выбрать для транспортировки груз одного или нескольких видов из числа указанных в чартере. Предмет перевозки может быть определен и самым общим образом — «любой законный груз». Точное количество груза указывают в чартере довольно редко. Как правило, устанавливают границы, в пределах которых определяют количество груза, например: «около 2000 т», или «300 т плюс-минус 5%», или 1500 т плюс-минус 500 т».

Как правило, текст стандартных форм чартеров не разрешает замену груза. Условие о замене груза и решение вопросов, возникающих в связи с такой заменой, стороны могут выработать и включить в аддендум (дополнение) к чартеру. Почти во всех стандартных формах чартеров есть условие о «полном грузе» (англ. — full and complete cargo). Это дает право фрахтователю и одновременно обязывает его загрузить все предназначенные для перевозки груза помещения судна, полностью использовав грузоподъемность судна.

3. *Судно*. Наиболее типичными характеристиками судна, описываемыми в тайм-чартере, являются наименование, полезная (чистая) грузоподъемность, регистровый тоннаж (иногда также указывают присвоенный класс и флаг).

Замена судна в одностороннем порядке означает нарушение чартера. О замене судна речь может идти в тех случаях, когда мореходное состояние судна, его технические и коммерческие данные совпадают с данными заменяемого судна или резко не отличаются от них. Фактическая готовность к грузовым работам зависит от различных обстоятельств, включая позицию судна (при портовом и причальном чартере), физическую способность судна принимать груз, соответствие всем требованиям порта о надлежащем оформлении документов.

Готовность судна к грузовым работам. Принято различать физическую и юридическую готовность судна к грузовым работам. Перечень требований, образующих понятие физической готовности судна, зависит от конкретных обстоятельств. В целом судно считается готовым к погрузке, если к ней полностью готовы все трюмы, в которых может быть размещен груз, таким образом, чтобы фрахтователь мог завершить осуществление контроля за каждым помещением судна.

Юридическая готовность судна к грузовым работам понимается как отсутствие правовых препятствий со стороны публичных органов власти порта к началу грузовых работ.

Для уведомления о готовности судна к погрузочно-разгрузочным работам капитаном судна издается нотис (извещение, уведомление (англ. notice)), после которого начинается отсчет сталийного времени.

Нотис подается в письменной форме, и порядок его подачи регламентируется условиями чартеров.

При наличии нескольких портов погрузки или выгрузки судовладелец обязан подать нотис как в первом, так и во всех последующих портах погрузки и выгрузки. По нормам общего права Великобритании требование подачи нотиса о готовности относится только к первому порту погрузки. Подача нотиса в последующих портах необязательна, если иное прямо не предусмотрено в чартере.

Единообразного порядка, связанного с временем вручения нотиса (должно ли судно быть готово к грузовым операциям уже ко времени подачи нотиса или к моменту, указанному в нотисе), не существует. Вместе с тем следует признать, что существует практика вручения нотиса (в котором указан точный срок, к которому судовладелец обязан привести судно в состояние готовности к грузовым операциям) еще до того, как судно фактически готово к грузовым операциям.

Сталийным временем (англ. — Laytime) считается время, обусловленное в чартере для погрузки и разгрузки судна³⁸. Оно фиксируется в ведомости учета сталийного времени, называемом «таймшит» (англ. — Time sheet). Таймшит составляется в каждом порту погрузки и выгрузки судна, подписывается капитаном и представителем фрахтователя. Таймшит является основанием для расчета диспача и демерреджа³⁹.

После истечения сталии происходит перераспределение рисков, связанных с задержкой судна. В период контрсталии риски несет в основном грузовладелец. Однако риск задержки судна по вине судовладельца или из-за препятствий с его стороны по-прежнему несет судовладелец.

Контрсталия течет непрерывно, учитывается все время, в том числе воскресные и праздничные дни. Это правило выражается следующими словами — «раз на демередже, то всегда на демередже».

Кроме рейсового чартера, на практике используются и иные формы чартерных договоров (например, тайм-чартер, димайз-чартер, бербоут-чартер).

Тайм-чартер — это договор, согласно которому одна сторона (судовладелец) обязуется предоставить за вознаграждение другой стороне (фрахтователю) на определенный срок судно для обусловленных договором целей. Цели могут быть различными: перевозка грузов или пассажиров, производство буксирных, ледакольных и спасательных операций, научные и культурные цели и т.д.

Димайз-чартер — договор на фрахтование судна на срок, в течение которого фрахтователь не только несет эксплуатационные расходы, но и становится его фактическим владельцем, он же и оказывает услуги по перевозке с помощью своего капитана и судового экипажа, а последние становятся служащими фрахтователя, который несет ответственность за управление, эксплуатацию и плавание судна. В обязанности фрахтователя при данной форме чартера входит снабжение судна всеми необходимыми припасами, включая воду, продовольствие и горюче-смазочные материалы.

Если на зафрахтованном в димайз-чартере судне перевозятся грузы третьих лиц, то перевозчиком считается фрахтователь, которому также принадлежит право на вознаграждение за спасение и оказание помощи на море.

Фрахтование по димайз-чартеру предусматривает, что фрахтователь оплачивает все постоянные и временные расходы (по сути, судно сдается в аренду), а капитан и экипаж на время чартера становятся служащими фрахтователя.

При фрахтовании в бербоут-чартере судно передается фрахтователю без экипажа на длительный срок (три-пять лет), что подразумевает возможность приобретения судна в собственность, при этом последний выплачивает обычно 20% согласованной цены судна, в остальную часть суммы — каждые полгода равными долями в течение трех-пяти лет.

³⁸ Контрсталия — чартерная оговорка, устанавливающая время, на которое судно может быть задержано в порту в ожидании погрузки или выгрузки сверх сталийного времени. Контрсталия оплачивается по ставке демереджа. Обычно в чартерах предусматривается право фрахтователя держать судно на простое 5—10 суток. Сверхконтрсталия (англ. — detention) — время простоя судна сверх предусмотренного контрсталией; фрахтователь обязан оплачивать не только себестоимость содержания судна, но и убытки, которые могут возникнуть у судовладельца из-за задержки судна под грузовыми операциями. Например, убытки от того, что судно не сможет выполнить своих обязательств по договору перевозки, заключенному с другим фрахтователем; убытки «от потери рынка» — недобор фрахта при снижении конъюнктуры за период простоя; упущенная выгода и т.д.

³⁹ Превышение срока сталии дает основание судовладельцу взыскать с фрахтователя определенную денежную сумму — демередж (англ. — Demurrage). При досрочном окончании грузовых операций фрахтователь вправе требовать (при наличии условия в чартере) уплаты ему диспача (англ. — Dispatch).

5.2 Товарораспределительные документы в международном транспортном обороте

Организационно-правовое регулирование морской перевозки связано с оформлением транспортной документации. В международном обороте поставка товара довольно часто сопровождается оформлением товарораспорядительных документов, которые перевозчик выдает грузоотправителю. К таким документам принято относить: коносамент (он может быть чистый и не чистый, ордерный и оборотный, сквозной), морскую и рейсовую транспортные накладные.

Коносамент — это, с одной стороны, удостоверение о принятии перевозчиком груза для транспортировки его морем, а с другой — ценная бумага, представляющая собой товарораспорядительный документ, удостоверяющий право его держателя распоряжаться указанным в коносаменте грузом, сданным для морской перевозки, и получить этот груз после завершения перевозки.

Порядок оформления и обращения коносамента урегулирован нормами внутригосударственного и международного частного права. Что касается последнего, то наиболее существенными в этой области права источниками являются: Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (Брюссельская конвенция) с последующими изменениями и дополнениями, внесенными Брюссельским Протоколом об изменении Брюссельской конвенции 1924 г. об унификации некоторых правил о коносаменте 1968 г. (правила Висби) и Гамбургская конвенция ООН 1978 г. «О морской перевозке грузов», вступившая в силу в ноябре 1992 г. Отдельные нормы, применяемые к обороту коносамента, содержатся в Унифицированных правилах и обычаях для документарных аккредитивов, принятых Международной торговой палатой в 1993 г.

Правовая сущность коносамента. С юридической точки зрения коносаментом признается:

- 1) официальная квитанция судовладельца, подтверждающая, что товары, которые предположительно находятся в указанном виде, количестве и состоянии, отправлены в указанное место назначения на конкретном судне или, по крайней мере, получены под охрану судовладельца для цели отправки;
- 2) меморандум договора перевозки, повторяющий в деталях условия договора, который фактически заключается до подписания коносамента;
- 3) товарораспорядительный документ на товары, позволяющий покупателю распорядиться им путем передаточной надписи и предоставления коносамента.

Перевозчик по требованию отправителя может выдать последнему за его счет несколько экземпляров коносамента тождественного содержания, причем в каждом из них должно быть указано число оформленных экземпляров. В самом коносаменте указывают количество выданных оригиналов. В дополнение к оригиналам перевозчик может выдать любое количество необоротных копий коносамента. Обычно изготавливают два и более экземпляров коносамента тождественного содержания, один из которых выдают отправителю, а другой сопровождает груз.

В зависимости от оформления различают *чартерный, рейсовый, краткий и сквозной коносамент*.

Чартерный коносамент. Когда компания или отдельное лицо фрахтует (берет внаем) судно у его владельца, на борту может оставаться незаполненное грузом пространство. Экспедитор вправе заключить соглашение с нанимателем судна о погрузке товаров на часть свободного пространства. В таком случае контракт на перевозку заключается между экспортером и нанимателем данного судна, а не его владельцем. Чартерный коносамент, оформленный на этот рейс, должен содержать отметку «По чартер-партии», а

контракт на перевозку — ссылку на контракт о найме данного судна.

Рейсовый коносамент оформляется при морской перевозке товаров на судах, которые совершают рейсы по расписанию и для которых в месте назначения имеется зарезервированный причал. Таким образом, этот коносамент находит применение для регламентируемых перевозок, а не «разовых плаваний» без постоянного маршрута или расписания. Он может быть использован в тех же целях, что и обычный коносамент.

Краткий коносамент не содержит условий и сроков перевозки. Он не является контрактом на перевозку между судоходной компанией и экспортером или зарубежным покупателем. Краткий коносамент содержит ссылку на условия перевозки, которые могут быть указаны в каком-либо другом документе, например в «основном документе», т.е. в перечне стандартных условий, который можно получить в конторах транспортной компании. Краткий коносамент представляет собой стандартную форму, используемую некоторыми судоходными компаниями.

Сквозной коносамент используют при смешанных перевозках или когда сама морская перевозка разделена на стадии, которые осуществляют различные судовладельцы путем перегрузки.

В настоящее время в связи с широким распространением контейнерных перевозок товары все чаще транспортируют от места принятия под ответственность перевозчика до места доставки в одних и тех же контейнерах, но на различных видах транспорта. Например, контейнер с товарами может быть доставлен на контейнерном грузовом автомобиле в морской порт и нескрытым погружен на судно, а затем перевезен в порт назначения, установлен на другой грузовик и доставлен по автомобильной дороге (по-прежнему нескрытым) к месту назначения. При этом товар, хотя его и перевозят двумя или более видами транспорта, доставляют в соответствии с одним контрактом на перевозку, и перевозчик или экспедитор несет ответственность за него на протяжении всего пути. В данном случае экспедиционное агентство оформляет один коносамент на смешанные перевозки (сквозной коносамент), покрывающий весь путь от места принятия под ответственность до места доставки.

Если морская перевозка составляет только часть общей перевозки и товары должны перевозиться другими наземными и морскими перевозчиками, может оказаться, что отправителю удобнее получить сквозной коносамент (коносамент на смешанные перевозки), чем заключать договоры с несколькими перевозчиками, которые должны перевозить груз на последующих стадиях перевозки.

Коносамент на смешанные перевозки FIATA, утвержденный Международной торговой палатой, является свидетельством того, что экспедиционное агентство действует в качестве доверителя, т.е. принимает на себя ответственность перевозчика за выполнение всего контракта на перевозку и за утрату или повреждение товара вне зависимости от того, где это произошло.

Грузоотправитель, выписывающий сквозной коносамент, имеет дело только с перевозчиком, который подписывает коносамент. Перевозчик предпринимает усилия для организации перегрузок с последующими перевозками. Он взимает дополнительный фрахт, который если не подлежит предоплате, выплачивается при наступлении оговоренного события и регулируется правилами, которые разъяснились ранее в отношении предварительно оплаченного фрахта. Товары считаются доставленными только после передачи последним из перевозчиков одной оригинальной части сквозного коносамента грузополучателю.

Сквозные коносаменты часто содержат условие, которое освобождает от ответственности перевозчика, организующего последующие перевозки, или предусматривает, что перегрузка осуществляется на риск владельца либо что ответственность судовладельца прекращается после доставки товаров последующему перевозчику.

Коносамент на смешанные перевозки имеет следующие особенности:

— экспедитор берет на себя обязательство выполнять или организовывать перевозку товаров от места, где он берет их под свою ответственность, до места назначения;

— экспедитор передает товары в месте назначения только по представлению получателем подписанного экземпляра коносамента;

— коносамент на смешанные перевозки с момента оформления экспедитором является свидетельством того, что экспедитор принял от отправителя товары под свою ответственность.

Порядок оформления коносамента. Коносамент подготавливается экспортером (или экспедитором), а затем передается для заполнения транспортной компании, которая подтверждает приемку груза, наносит оговорки о повреждении товаров или упаковки, если таковые имеются. На обороте коносамента печатают условия и сроки перевозок, выполняемых данной компанией.

Коносамент, не содержащий никаких замечаний судоходной компании о дефектности товаров или упаковки, называют «чистым», а тот, в котором есть оговорки или заключения о том, что товары или их упаковка повреждены, — «нечистым коносаментом» или «коносаментом с оговорками».

Если товары упакованы в контейнеры на заводе или складе экспортера, а затем перевезены на борт судна, то используют коносамента на груз, принятый для погрузки (англ. — received for shipment), — их обычно именуют «бортовыми» (англ. — shipped).

Коносамента, подобно векселям, выписывают на предъявителя (коносамента на предъявителя) или на конкретное лицо либо по его приказу (ордерные коносамента). В первом случае их передача не требует совершения формальностей, тогда как во втором ее оформляют передаточной надписью (индоссаментом).

На практике коносамента на предъявителя используют редко, поскольку коносамент — товарораспорядительный документ, который представляет собой символ указанных в нем товаров. Передача коносамента влечет передачу таких прав на товары, которые стороны желают передать, например права собственности, если товары проданы и стороны намереваются передать право собственности с передачей коносамента, или права владения, если товары заложены. Оборотность коносамента — качество, имеющее большое практическое значение. Благодаря тому, что коносамент становится оборотным, груз тоже фактически становится оборотным. Отсюда следует, что покупатель, который в договоре купли-продажи предусмотрел использование оборотных коносаментов, вправе отклонить необоротные.

Грузоотправитель при подготовке проекта транспортного документа имеет право сделать коносамент или средством передачи представленных коносаментом товаров, или формальной квитанцией, подтверждающей доставку товаров конкретному лицу.

В левом углу документа обычно фигурирует надпись «Грузополучатель», после которой полагается проставить фамилию лица, которое должно востребовать груз. Намереваясь оформить оборотный коносамент, грузоотправитель, заполняя это место, вставляет перед фамилией грузополучателя слова «По приказу» (отправитель груза может указать себя в качестве его получателя). Желая получить необоротный коносамент, грузоотправитель не вписывает в него слова «По приказу», а проставляет только фамилию получателя груза. Значение этой процедуры заключается в том, что отправитель волен уступить право собственности на товар получателю, передав ему свой коносамент, однако получатель товара не может сделать того же в отношении третьего лица.

Оборотные коносамента обычно применяют в торговле такими товарами, как зерно или нефть. При этом коносамента на товары в пути покупают и продают по цепочке контрактов с оговоркой, согласно которой посредники не принимают товары, и только последний покупатель физически получает их с судна

по прибытии. К оформлению оборотных коносаментов прибегают и в тех случаях, когда покупатель намеревается или, по крайней мере, предполагает заложить коносаменты как дополнительное обеспечение в банк до прибытия товаров. Есть и другие варианты, при которых использование оборотного коносамента предусматривают в договоре между экспортером и иностранным импортером.

С другой стороны, если предполагается, что получатель сам примет товары по прибытии судна, достаточно необоротного коносамента.

Как уже было сказано, основное назначение коносамента — дать возможность лицу, имеющему право на товар, который представлен коносаментом, распоряжаться этим товаром, пока он находится в пути. По торговому обычаю обладание коносаментом во многих отношениях эквивалентно обладанию товарами, и передача коносамента обычно влечет те же последствия, что и вручение самих товаров.

Таким образом, являясь товарораспределительным документом, коносамент еще является и символом товара, в связи с чем необходимо отметить два обстоятельства.

Во-первых, передача коносамента представляет собой символическую передачу права владения товаром, но не обязательно передачу права собственности на него. Как уже говорилось, передача коносамента влечет за собой передачу таких прав на товар, которые стороны намереваются передать.

Когда отправитель груза или индоссат коносамента является агентом отправителя в порту назначения, очевидно, что стороны, передавая коносамент, намереваются передать только право требовать выдачи товаров от перевозчика после их прибытия, а не право собственности на них.

Если грузоотправитель или индоссат является банкиром, который дает деньги под обеспечение представленными коносаментом товарами, стороны, скорее всего, намереваются передать в пользу банкира обременение или залог, но не право собственности на товары.

В отношениях между продавцом и покупателем применяются правила, относящиеся к передаче собственности. Когда товар не индивидуализирован, например часть насыпного груза, право собственности обычно не переходит при передаче коносамента. Когда же товары индивидуализированы, то решение вопроса о передаче права собственности на него при передаче коносамента зависит от намерения сторон. Часто это имеет место, когда продавец является стороной договора CIF (равно как и других договоров международной торговли) и намерен сделать это. Следует, однако, напомнить, что выдача коносамента на имя покупателя необязательно означает намерение продавца передать право собственности ему.

Во-вторых, только лицо, обладающее коносаментом, вправе претендовать на передачу ему товаров перевозчиком. Последний не несет ответственности, если вручает товары держателю первого оригинального коносамента, который ему представлен. Даже если представленный оригинал является не единственным в комплекте, перевозчик вправе не интересоваться титулом держателя коносамента или местонахождением других экземпляров.

Коносамент сохраняет характер товарораспорядительного документа вплоть до окончания действия договора морской перевозки и доставки товаров по коносаменту. Перевозчик не отвечает за неправильную доставку товаров, если только не знает о дефектах в праве держателя коносамента. Вручая товары лицу, которое не является держателем коносамента, перевозчик (или его агент) делает это на свой риск. Если это лицо — истинный владелец, перевозчик отвечает перед ним за непередачу товаров. На практике перевозчик обычно категорически настаивает на предъявлении коносамента. В тех случаях, когда коносамент предъявлен, но личность грузополучателя вызывает сомнение, или при других исключительных обстоятельствах перевозчик иногда выдает товары по гарантийным письмам, которые должны предоставлять банки.

То обстоятельство, что коносамент есть документ, удостоверяющий право собственности, очень важно при заключении соглашений, в соответствии с которыми покупатель оплачивает товары. В коносаменте указывается, кто должен получить товар по прибытии его в зарубежный порт назначения. Эти инструкции предоставляет экспортер. Если экспортер предписал перевозчику доставить («консигнировать») груз непосредственно до покупателя, коносамент, квалифицируемый в этом случае как «именной», не подлежит передаче. Такой вариант нежелателен при оплате с помощью аккредитива или инкассо, поскольку позволяет покупателю вступить во владение товаром, минуя любые условия банка, связанные с оплатой товара.

В коносаменте должно быть отчетливо показано, что соблюдены условия договора между покупателем и продавцом относительно разделения ответственности за перевозку и страхование.

Как уже отмечалось выше, коносаменты часто оформляют в нескольких экземплярах. Эта традиция восходит к временам, когда комплект документов разделяли, с тем чтобы одну часть его отправить ближайшей почтой, а другую — следующей почтой или даже тем же судном, что и сам груз. Такие меры предосторожности предпринимали для того, чтобы хотя бы один комплект наверняка дошел до получателя. Сегодня в торговой среде все чаще предпочитают избегать оформления копий и ограничиваться составлением лишь одного оригинала. Как только любой из оригиналов представлен транспортной компании в конце рейса, все прочие теряют законную силу. Поэтому важно, чтобы банк, производящий оплату в соответствии с аккредитивом либо по инкассо, имел все оригиналы (полный комплект), выданный транспортной компанией.

Реквизиты коносамента. На полях коносамента приводят описание товара, которое, возможно, есть важнейшая часть этого товарораспорядительного документа, потому что получатель груза или индоссат обычно не имеют возможности проверить количество и качество товара путем осмотра и платят покупную цену на основе описания, данного в коносаменте.

Коносамент (всякий его экземпляр) должен содержать следующие реквизиты:

- наименование судна, если оно известно в момент принятия груза к перевозке либо иное соответствующее указание о предполагаемом судне или о том, что груз принят к перевозке без предварительного определения судна;
- наименование перевозчика; место (порт) приема или погрузки груза;
- дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;
- наименование отправителя;
- наименование груза и имеющиеся на нем марки, необходимые для идентификации груза (так называемый общий характер груза);
- место (порт) назначения (разгрузки) груза; наименование получателя груза;
- число мест или предметов;
- вес груза или его количество;
- внешний вид и видимое состояние груза;
- особые свойства груза;
- размер или порядок определения размера фрахта и иных причитающихся платежей за перевозку, либо указание на то, что они полностью уплачены;
- место выдачи коносамента;
- время выдачи коносамента;
- число оригиналов коносамента, если их больше одного;

— подпись перевозчика или капитана, или их представителей. Если сторонами согласованы условия о подчинении коносамента нормам Гамбургской конвенции, перевозке груза на палубе, времени сдачи в порту разгрузки, пределе ответственности, они также подлежат включению в коносамент.

Дата коносамента. Правильное датирование коносамента имеет важное значение.

Точная дата бортового коносамента — это дата принятия груза на борт, а небортowego — дата поступления товаров в распоряжение перевозчика. Если небортовой коносамент обозначен как бортовой, дата отгрузки товаров не совпадает с датой получения товаров перевозчиком.

Когда погрузка длится несколько дней, в коносаменте указывают дату ее завершения, однако по торговому обычаю может быть указана и дата начала погрузки.

Неправильное датирование коносамента влечет за собой важные юридические последствия применительно к договору перевозки, договору купли-продажи и аккредитивным расчетам.

В отношении договора перевозки уже отмечалось, что грузоотправитель вправе требовать правильного датирования коносамента. Если капитан судна (или иной агент перевозчика) по небрежности ставит в коносаменте неправильную дату, перевозчик несет ответственность за ущерб как принципал при условии, что отправитель груза докажет, что ущерб связан с указанием неправильной даты, поскольку существует подразумеваемое обязательство проявить должное внимание при проставлении даты в коносаменте. Однако положение меняется, если неправильное датирование — результат небрежности со стороны грузоотправителя.

Что же касается договора купли-продажи, то предъявление неправильно датированного коносамента, по крайней мере при исполнении договора CIF, рассматривается как нарушение условий контракта и дает право покупателю отклонить коносамент, а договор считать расторгнутым, даже если товары фактически отгружены в договорный срок.

При платеже по аккредитиву, в котором часто помимо даты истечения его срока указывают дату отправки груза, дата коносамента приобретает весьма важное значение. Если выдающее коносамент лицо умышленно датирует его задним числом, чтобы увязать дату коносамента с датой отправки по аккредитиву, оно действует мошеннически, и в вопросе выдачи коносамента нет различия между подделкой коносамента и умышленным указанием в нем более ранней даты.

Морская транспортная накладная — это документ, содержащий подробные сведения о партии товаров и применяемый в качестве:

- контракта между судоходной компанией и экспортером (или зарубежным покупателем);
- расписки судоходной компании за полученные товары и, следовательно, свидетельства об отгрузке.

Однако морская транспортная накладная необратима и не является документом на право собственности. Если ее используют вместо коносамента, то транспортная компания передает товар грузополучателю, указанному в транспортной накладной, вне зависимости от того, представил он транспортной компании или нет оригинал транспортной накладной. Этим морская транспортная накладная отличается от коносамента, при использовании которого судоходная компания передает товары только лицу, которое предоставит подписанный оригинал.

Преимущество морской транспортной накладной перед коносаментом состоит в том, что она позволяет избегать задержек в порту назначения при передаче товаров грузополучателю. Коносамент может потребоваться при получении платежа экспортером от покупателя за доставленные товары. Если дела обстоят именно таким образом, то задержка из-за ожидания документов в порту назначения является

вынужденным неудобством.

Если, однако, экспортер доверяет иностранному покупателю и желает передать документы на право собственности до получения платежа, морская транспортная накладная окажется удобнее, поэтому морские транспортные накладные могут использоваться с целью экономии времени при отправке экспортером товаров в свой зарубежный филиал или продаже товара на условиях открытого счета, т.е. когда экспортер готов передать право собственности на товары и доверяет иностранному покупателю как обычный кредитор.

Рейсовая транспортная накладная представляет собой распорядительный документ на товары, доставляемые на судне, которое совершает регулярные рейсы по расписанию и имеет зарезервированный причал в порту назначения.

К транспортным относятся также и иные документы, обеспечивающие перевозку: расписка в получении груза; гарантийное письмо; экспедиторское свидетельство о транспортировке; подтверждение на фрахтование тоннажа; заявление-требование об отправке; фрахтовый счет; извещение о прибытии груза; извещение о возникновении препятствий в перевозке груза; извещение о поставке; грузовой манифест; фрахтовый манифест; контейнерный манифест и некоторые другие.

Для облегчения составления международных торговых контрактов Международная торговая палата периодически издает стандартные торговые термины, получившие название «ИНКОТЕРМС». С тех пор как ИНКОТЕРМС был впервые издан в 1936 г., он обновлялся шесть раз. Его последняя версия вступила в действие с 1 января 2000 г.⁴⁰

Наиболее важными условиями отправки товара морем в международной торговле являются три условия: FOB, CIF и FAS. Согласно условию отгрузки FOB (Free on Board — «свободно на борту») риск переходит к покупателю в пункте FOB. Пунктом FOB может служить завод или склад продавца. В таком случае цена продажи товара не включает стоимость фрахта, оплачиваемого продавцом, на котором лежит риск, начиная со склада и далее. Если, тем не менее, условие поставки — «FOB — пункт назначения», продавец несет риск во время перемещения груза и должен оплатить фрахт.

Условие FAS (Free Alongside — «франко у борта судна»), после которого следует «судно в согласованном порту», — это вариант условия FOB. Продажа считается осуществленной, если продавец доставил товар к борту судна. Разница между условиями FOB и FAS заключается в том, что при условии FOB продавец несет риск, пока не завершится погрузка на судно.

Условие CIF означает Cost, Insurance, Freight — стоимость, страхование и фрахт, и далее следует порт назначения. Например, CIF London означает, что согласованная цена будет включать стоимость товара плюс стоимость фрахта до Лондона и стоимость страхового полиса.

Условие DDP (доставлено, пошлина оплачена) предполагает максимальные обязательства для продавца — поставка закончена, когда товары прошли таможенную очистку в стране импорта и предоставлены в распоряжение покупателя в названном пункте назначения. Покупатель на условиях DDP ответствен за разгрузку товаров с прибывшего судна. Большое преимущество нового ИНКОТЕРМС издания 2000 г. состоит в том, что они ясно трактуют обязательства по загрузке и разгрузке и для покупателя, и для продавца. Согласно ИНКОТЕРМС-2000 теперь следует обязательно указывать оговоренный географический пункт и даже конкретное место перехода рисков. Например, условие DAF (доставлено до границы) предполагает, что оно всегда сопровождается указанием точного места на границе, до которого должна быть осуществлена доставка товара. Если при заключении контракта пренебречь этой фундаментальной

⁴⁰ Ссылка на новую редакцию должна включаться в контракты, которые заключаются после 1 января 2000 г.

особенностью, то покупатель может оказаться в невыгодном положении, так как продавец тогда имел бы право выбрать любое удобное ему место (порт) поставки на границе.

По сравнению с предыдущим изданием 1990 г. в ИНКОТЕРМС-2000 принимается во внимание расширяющееся использование мультимодальных перевозок, предусматривается передача товаров от продавца покупателю в любом пункте транспортной цепи вместо установления критичной точки перехода рисков при пересечении поручней судна.

5.3 Модальные перевозки грузов

Организационно в транспортном обеспечении внешнеэкономического оборота, наряду с отдельными обычными (один вид транспорта — один договор перевозки), начиная с 70-х гг. прошлого столетия, сложились смешанные грузоперевозки (по меньшей мере, двумя разными видами транспорта), среди которых выделяют:

- мультимодальные перевозки;
- интермодальные перевозки.

Исторические основы возникновения приведенных терминов связаны с периодом «контениризации» перевозок, начавшемся в середине прошлого столетия⁴¹. Контейнер был воспринят как модуль⁴², который можно доставить по нужному адресу разными видами транспорта в рамках одной транспортной операции. Однако в дальнейшем приоритетным стала не сама «модульность» груза (например, «интермодально» можно перевозить и насыпной груз, скажем, если представить, что транспортным контейнером-модулем станет само судно), а единая адресность доставки вне зависимости от видов используемых транспортных средств (судно морское или воздушное, автомобиль или железная дорога) и непрерывность самой транспортной операции.

Международное право не дает ясного толкования интермодальной перевозки, равно как не содержит четких указаний на юридическое содержание разности терминов «интермодальная» и «мультимодальная перевозка».

Советские и российские энциклопедические источники не рассматривают данный термин, а в словаре Вэбстера (англ. — Merriam-Webster) мы находим, что «интермодальной следует понимать транспортировку, при которой в одном рейсе (англ. — single journey) может быть задействовано несколько видов транспорта»⁴³. Из этого определения можно выделить, по сути, два признака — множественность перевозочных модулей и единичность адресности перевозки.

Французская транспортная компания «CNC», специализирующаяся на рассматриваемых перевозках, считает, что к «интермодальным» следует отнести перевозки товаров не менее чем двумя разными видами транспорта в единой транспортной цепи, за время существования которой не производится замена груза, содержащегося в одном транспортном модуле, при этом перевозка может осуществляться двумя видами транспорта, однако последняя стадия осуществляется автомобильным транспортом и по кратчайшему расстоянию⁴⁴.

Другой крупный железнодорожный оператор — «Norfolk Southern» — предлагает под

⁴¹ Florida Highway Data Source Book. Attachments merged from Gordon Morgan, Florida Department of Transportation. 2003. 14 March.

⁴² Под «транспортным модулем» понимается судно, грузовик, баржа, железнодорожный вагон. University of Florida, BEBF 2 FDOT Contract Number B — 354—44. Part A.

⁴³ См.: URL: Merriam-Webster Dictionary на www.m-w.com

⁴⁴ Norris B. Voipe National Transportation Systems Center, Intermodal Freight: An Industry Overview, prepared for the Federal Highway Administration / U. S. Department of Transportation. 1994. March.

«интермодальностью» понимать «передвижение трейлеров или контейнеров на железнодорожных платформах по одному маршруту»⁴⁵, что содержит фундаментальное противоречие со сделанным выше определением, т.е. возможность использования одного или нескольких видов транспортных средств.

Департамент транспорта США, хотя и не дает точного определения рассматриваемого термина, указывает на основные черты интермодальной перевозки: единство всех этапов операции с целью доставки в один адрес вне зависимости от форм транспортных модулей, а также на неразрывность транспортной операции⁴⁶. В транспортных документах штата Флорида мы находим примерно такое же определение: «перемещение товаров и людей более чем одним видом транспорта с целью осуществления одной доставки в рамках одной перевозки». Вместе с тем это не единственное определение, которое можно найти в отчетах университетских исследований, например: «перевозка более чем одним транспортным модулем для осуществления одной поездки пассажиров или перевозки грузов»⁴⁷.

На уровне доктрины одни авторы «интермодальную перевозку» характеризуют как перевозку «контейнеризованного» (англ. — containerized) груза различными видами транспорта⁴⁸, другие указывают обязательность единого маршрута⁴⁹, а третьи выделяют в качестве основного признака оформление единого перевозочного документа⁵⁰.

Обобщая сказанное, попытаемся сформулировать понятие «интермодальная перевозка» следующим образом: под «интермодальной перевозкой» следует понимать доставку грузов или пассажиров более чем одним видом транспорта за одну транспортную операцию, оформленную соответствующим единым договором перевозки. Ключевым в «интермодальности» является интегрированность транспортных модулей в договорные рамки единой перевозки.

Мультимодальная перевозка осуществляется на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране, при этом оператор смешанной перевозки, который организует перевозку, берет на себя ответственность за всю перевозку и выдает документ мультимодальной перевозки.

Регламентация смешанной перевозки грузов осуществляется на основе Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов, подписанной 24 мая 1980 г. в Женеве. В русской версии английского текста Конвенции (United national Convention on Multimodal Transport of Goods) термин «multimodel» был переведен как «смешанный», что, на наш взгляд, искажает изначальный смысл, поскольку, как отмечалось выше, мультимодальная и интермодальная перевозки имеют различия.

В п. 1 ст. 1 Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. дается следующее определение смешанной перевозки: «Международная смешанная перевозка означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране». Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой.

⁴⁵ «Rail Intermodal Transport» / Association of American Railroads. 2003. Jan. URL: www.aar.org

⁴⁶ The United States Department of Transportation. Intermodal Surface Transportation. Washington DC, DOT. 2002.

⁴⁷ Year 2020 Florida Statewide Intermodal System Plan: Interim Final Report, Florida Department of Transportation (March 01, 2000), p. G-4.

⁴⁸ См., например, *Mitchell E., MacDonald.* The New Intermodal Alliances // *Traffic Management.* 1992. № 60. Oct.; *Hunt J. B.* What We Do: Intermodal, Donald V. H. and Evers P. T. Competitive Issues in Intermodal Railroad-Truck Service // *Transportation Journal.* 1993. 31 (Spring); и др.

⁴⁹ См., например, *Jones W. B., Cassidy C. R., Bowden R. O.* Developing a Standart Definition of Intermodal Transportation: Symposium on Intermodal Transportation, 27 // *Transportation Law Journal.* 2000. 345 (Summer).

⁵⁰ См., например: *Сергеев В. И., Кизим А. А., Эльяшевич П. А.* Глобальные логические системы. СПб. : Бизнес-Пресса, 2001; *Щербанин Ю. А.* Транспортные связи России в 1999—2000 гг. и на перспективу. Серия : ПОЛПРЕД. М., 2000.

По нашему мнению, такое определение не совсем точно отражает современную практику. Полагаем целесообразным внести в текст Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. уточнение, дополнив ст. 1 следующим определением: «Интермодальной перевозкой называется перевозка пассажиров и доставка груза двумя и более видами транспорта, осуществляемая под единым руководством оператора по одному транспортному документу и по единой (сквозной) ставке тарифа, покрывающей весь маршрут следования груза независимо от того, сколько видов транспорта будет использовано и сколько перевалок будет произведено».

Договор смешанной перевозки грузов. Договор смешанной перевозки означает договор, совершенный в письменной форме⁵¹, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки. Указанный договор удостоверяет документ, называемый «документ смешанной перевозки», подтверждающий принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора.

В качестве сторон договора выступают «грузоотправитель» и «грузополучатель», объектом договора является груз. Груз включает любой контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

«Грузоотправитель» — любое лицо, которым или от имени либо от лица которого заключен договор смешанной перевозки с оператором смешанной перевозки, или любое лицо, которым или от имени которого груз фактически сдается оператору смешанной перевозки в связи с договором смешанной перевозки.

«Грузополучатель» — лицо, уполномоченное на получение груза.

Положения Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. применяются ко всем договорам смешанной перевозки из одного места в другое, которые расположены в двух государствах, если:

- а) указанное в договоре смешанной перевозки место, в котором груз принимается оператором смешанной перевозки в свое ведение, находится в одном из государств — участников договора; или
- б) указанное в договоре смешанной перевозки место доставки груза оператором смешанной перевозки находится в одном из договаривающихся государств.

Комбинированным транспортным документом на смешанную перевозку, который подтверждает наличие договора смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое владение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями договора, выступает коносамент на смешанную перевозку (англ. — Combined Bill of lading (combined B/L); Combined transport document; Multimodal transport document).

Несмотря на подписание указанной Конвенции, каждое государство имеет право регулировать и контролировать на национальном уровне операции по смешанным перевозкам и операторов смешанной перевозки, в том числе право принимать меры, касающиеся проведения консультаций между операторами смешанной перевозки, грузоотправителями, организациями грузоотправителей и соответствующими национальными органами об условиях обслуживания; выдачи оператором смешанных перевозок лицензий на участие в перевозках, а также принимать все другие меры в национальных экономических и коммерческих интересах. Оператор смешанной перевозки обязан соблюдать подлежащее применению право страны, в которой он действует, а также положения Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г.

Ответственность оператора смешанной перевозки. «Оператор смешанной перевозки» — любое

⁵¹ «Письменная форма» означает, наряду с прочим, телеграмму или телекс.

лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора (п. 2 ст. 1 Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г.). В понятие «оператор смешанной перевозки» включаются его служащие или агенты или любое другое лицо, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, а ссылки на грузоотправителя или грузополучателя включают их служащих или агентов.

Ответственность оператора смешанной перевозки за груз охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза.

Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. предполагает, что груз находится в ведении оператора смешанной перевозки:

а) с момента, когда он принял груз от грузоотправителя или лица, действующего от его имени, или какого-либо органа или иного третьего лица, которым в силу закона или правил, подлежащих применению в месте принятия груза в его ведение, груз должен быть передан для перевозки;

б) до момента, когда он выдал груз:

— путем вручения груза грузополучателю или в случае, когда грузополучатель не принимает груз от оператора смешанной перевозки;

— предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором смешанной перевозки или с законом или обычаем данной отрасли торговли, применимыми в месте выдачи грузов; или

— передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которым в силу закона и правил, применимых в месте выдачи груза, должен быть передан груз.

Оператор смешанной перевозки несет ответственность за действия и упущения его служащих или агентов, если такой служащий или агент действует в пределах его служебных обязанностей, или любого другого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, если такое лицо действует при исполнении договора, как если бы такие действия и упущения были совершены им самим (ст. 15 Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г.).

Основанием ответственности оператора смешанной перевозки является ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждения или задержку в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, если только оператор смешанной перевозки не докажет, что он, его служащие или агенты или любое другое лицо, упомянутое в Конвенции в качестве оператора, приняли меры, которые могли разумно потребоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

Задержка в доставке имеет место, если груз не был доставлен в пределах срока, прямо определенного соглашением, или, при отсутствии такого соглашения, — в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого оператора смешанной перевозки с учетом конкретных обстоятельств. Если груз не был доставлен в течение 90 календарных дней по истечении срока доставки, то лицо, уполномоченное заявить требование, может считать груз утраченным.

В тех случаях, когда вина оператора смешанной перевозки сочетается с другой причиной возникновения утраты, повреждения или задержки в доставке, оператор смешанной перевозки несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в доставке обусловлены такой виной или небрежностью, при условии что оператор смешанной перевозки докажет размер утраты, степень повреждения или задержки в доставке, которые не обусловлены виной с его стороны.

В тех случаях, когда оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, ответственность ограничивается суммой, не превышающей 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Для исчисления, какая из этих сумм больше, применяются следующие правила: а) когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в документе смешанной перевозки как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки; за указанным выше исключением грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки; в) в тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, если оно не является собственностью оператора смешанной перевозки или не предоставлено им, оно рассматривается как отдельная единица отгрузки (ст. 18 Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г.).

Если международная смешанная перевозка не включает в соответствии с договором перевозку груза морем или по внутренним водным путям, ответственность оператора смешанной перевозки ограничивается суммой, не превышающей 8,33 расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

Ответственность оператора смешанной перевозки за ущерб, являющийся результатом задержки в доставке, ограничивается суммой, равной сумме, в два с половиной раза превышающей провозные платежи, подлежащие уплате за задержанный доставкой груз, но не превышающей общей суммы провозимых платежей, подлежащих уплате в соответствии с договором смешанной перевозки. Совокупная ответственность оператора смешанной перевозки не должна превышать пределов ответственности за полную утрату груза, как указано выше. По соглашению между оператором смешанной перевозки и грузоотправителем в коносаменте могут быть установлены пределы ответственности, превышающие упомянутые выше пределы.

Кроме договорной, Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. предусматривает и внедоговорную ответственность оператора. Пределы ответственности применяются при любом иске к оператору смешанной перевозки по поводу ущерба, возникшего в результате утраты или повреждения груза, а также в результате задержки в его доставке, независимо от того, основан ли этот иск на договоре, деликте или ином правовом основании.

Оператор смешанной перевозки не имеет право на ограничение ответственности, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом действий или упущений оператора смешанной перевозки, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку в доставке, либо безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Любое условие в договоре смешанной перевозки или в документе смешанной перевозки является недействительным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г.⁵², хотя оператор смешанной перевозки может с согласия грузоотправителя увеличить свои ответственность и обязательства по Конвенции (ст. 28).

Документ смешанной перевозки должен включать указание о том, что международная смешанная

⁵² Недействительность такого условия не затрагивает действительности других положений договора или документа, частью которого оно является.

перевозка регулируется положениями рассматриваемой Конвенции, которые лишают юридической силы любые условия, противоречащие этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю. В тех случаях, когда лицо, заявляющее требование по поводу груза, понесло ущерб в связи с условием, являющимся недействительным, или в результате отсутствия вышеназванного указания, оператор смешанной перевозки должен выплатить компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы возместить этому лицу утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке. Оператор смешанной перевозки должен, кроме того, выплатить компенсацию за издержки, понесенные этим лицом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом государства, в котором возбуждено разбирательство.

Любой иск в связи с международной смешанной перевозкой на основании Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет⁵³. Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или если груз не был выдан после дня, когда он должен был быть выдан, исковая давность погашается по истечению этого срока.

Лицо, которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть в дальнейшем продлен путем другого заявления или заявлений.

5.4 Море +

Как отмечалось выше, характер договоров, используемых в настоящее время в морской перевозке грузов, зависит от конкретного вида перевозок. Если при перевозке бестарных грузов заключаются в основном договоры по принципу «от этапа до этапа» или «от коллектора до коллектора», то в перевозках генеральных грузов (кроме тех бесконтейнерных грузов, которые уже упоминались выше) практически исчезли коносаменты, выписываемые на поэтапной основе. Это отражает тот факт, что при контейнерных перевозках сдача груза перевозчиком происходит не с борта судна. В связи с этим контейнерные перевозки осуществляются на основе коносаментов, выписываемых на условиях «от порта до порта» или «от двери до двери» либо в сочетании этих двух типов условий. Фактически принятие и сдача груза на условиях «от порта до порта» происходит в контейнерном терминале, расположенном на территории порта, который часто называют «контейнерной станцией». На альтернативной основе приемка и сдача груза происходит в каком-либо удаленном от моря пункте, который может находиться как вблизи порта, так и вдали от него. Такой удаленный от моря пункт можно назвать «контейнерно-товарной станцией». Нередко такие станции называют также «складами» или, более конкретно, «внутренними контейнерными складами». Многие контейнерно-товарные станции и внутренние контейнерные склады приспособлены для осуществления таможенной очистки и обычно управляются перевозчиками или их субподрядчиками, а не грузовладельцами.

Перемещение груза «от склада до склада» отличается по характеру от перемещения «от двери до двери». «Двери», упоминавшиеся при описании условий «от двери до двери», принадлежат не перевозчику, а грузовладельцам. Например, при экспортной поставке груз может передаваться перевозчику в пункте

⁵³ Срок исковой давности начинается в день, следующий за днем, когда оператор смешанной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае, если груз не был выдан, в день, следующей за последним днем, когда груз должен был быть выдан.

изготовления, т.е. у «двери» грузоотправителя по договору, а при поставке импортного груза перевозчик может сдать его на складе или даже в каком-либо пункте распределения, т.е. у «двери» грузополучателя. В рамках этой схемы возможны также различные комбинации, например «от порта до двери» и «от двери до порта», причем все они включаются в общую категорию «от двери до двери».

Такое различие транспортировки грузов «от склада до склада» и «от двери до двери» важно иметь в виду, поскольку перевозка «от склада до склада» касается, скорее, не грузовладельцев, а перевозчиков грузов, и сфера применения нового документа к условиям «от склада до склада» лишит грузоотправителя возможности договариваться о перемещении его контейнеров «от двери до двери» в рамках единого договора⁵⁴.

Распространение современной практики морских перевозок грузов на условиях «от двери до двери» касается, разумеется, преимущественно контейнерных перевозок. Из 60 млн контейнеров, перевезенных во всем мире в 2000 г., 50% перевезли на смешанной основе операторы контейнерных линий. В некоторых странах процент таких перевозок был еще выше: так, в США на смешанной основе было перевезено 75—80% контейнеров. У различных операторов контейнерных линий эти цифры неодинаковы. Так, по оценкам одного крупного линейного оператора, общемировой показатель составил 25%, тогда как в отдельных географических районах, например в США, такие перевозки были оценены на уровне 40—50%. В Азии преобладающим видом перевозок, осуществляемых линейными операторами, являются перевозки на условиях «от порта до порта»; то же самое можно сказать о перевозках, осуществлявшихся в австралийско-азиатском регионе, районе Индийского субконтинента, а также в Латинской Америке. В Европе показатели более разнообразны. В Великобритании перевозки «от двери до двери» составляют 50%, особенно это касается импортных перевозок, тогда как в Германии, Австрии и Швейцарии доля перевозок «от двери до двери», осуществляемых операторами контейнерных линий, резко снижается, примерно до 25%⁵⁵.

Общее преимущество любого охвата перевозки «от двери до двери», безусловно, состоит в том, что он дает возможность грузоотправителям в области международной торговли заключать договор в отношении перемещения своих контейнеров «от двери до двери» с предсказуемыми затратами, независимо от используемого вида транспорта. Несмотря на растущее распространение смешанных перевозок во всем мире, грузоотправители предпочитают иметь дело только с одной стороной по одному договору, вместо того чтобы заключать ряд договоров с различными перевозчиками. Как отмечалось выше, контейнерные перевозки, для которых принцип «от двери до двери» наиболее актуален, составляют внушительную долю морских перевозок как по стоимости, так и по объему, и при отсутствии единообразных правил, регулирующих договоры перевозки «от двери до двери», отрасль заполнила этот пробел своими собственными правилами⁵⁶.

Очевидно, что единообразная и предсказуемая система правил внесла бы гораздо большую определенность и значительно сократила расходы, связанные со спорами о том, какие договорные условия или положения Конвенции применимы в конкретном случае. Для решения этого вопроса Рабочая группа Комиссии ООН по транспортному праву разработала проект документа о морской перевозке грузов (A/CN.9/WG. III/ WP. 21), включив в этот документ и операции по перевозке не только «от порта до порта», но и «от двери до двери» (A/CN.9/510, п. 26—32)⁵⁷.

Документ предназначается для регулирования «договоров перевозки», в соответствии с которыми

⁵⁴ См.: UN A/CN.9/WG. III/ WP. 29.

⁵⁵ См.: UN A/CN.9/WG. III/ WP. 29.

⁵⁶ См.: UN A/CN.9/WG. III/ WP. 29.

⁵⁷ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи. 56-я сессия. Дополнение № 17 (A/56/17), п. 345. См. также Официальные отчеты работы. 57-я сессия. Дополнение № 17 (A/57/17), п. 224. A/CN.9/WG. III/ WP. 29.

согласно ст. 3.1 место получения и место сдачи груза расположены в различных государствах. В ст. 1.5 «договор перевозки» определяется как «договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз полностью или частично морем из одного места в другое». Кроме того, со ссылкой на договор перевозки в ст. 1.1 дается определение понятия «перевозчик», а в ст. 1.19 в аналогичном порядке определяется термин «грузоотправитель по договору».

Документ, разработанный Транспортной комиссией ООН, основывается на договорном подходе и применяется к отношениям, обладающим особыми экономическими и функциональными характеристиками. Он «обслуживает» перевозку грузов полностью или частично морем, что присваивает перевозке квалификацию «от двери до двери», поскольку предполагается, что грузы могут перевозиться не только морскими судами, но также другими видами транспорта до и (или) после их перевозки морем. Применение подобного подхода к международным перевозкам получил название «морской плюс», поскольку общей предпосылкой для его применения является наличие морского этапа⁵⁸.

Стремление морской отрасли к единому договору «от двери до двери» в отношении всей перевозки в целом зависит не только от ясности правовой регламентации, но и от взаимодействия различных рыночных сил. Ответ на вопрос о том, кто станет заниматься проблемами внутренней перевозки — морской перевозчик или его клиент, будет во многом зависеть от двух обстоятельств: характера услуги, в которой нуждается клиент, и цены за эту услугу. Например, крупный грузоотправитель по договору, желающий, чтобы контейнеры под погрузку были свободны круглосуточно, не станет заключать договор с перевозчиком, занимающимся преимущественно операциями по осуществлению перевозок «от порта до порта», а торговец не станет заключать договор о транспортировке груза перевозчиком, если сочтет, что может обеспечить более дешевую внутреннюю транспортировку силами своих субподрядчиков. В связи с этим крупному грузоотправителю по договору понадобится перевозчик, предлагающий услуги по перемещению грузов «от двери до двери», что позволит снизить издержки в каждом секторе.

В результате уже в течение более десяти лет контейнерные перевозки осуществляются на основе так называемых коносаментов «смешанной транспортировки», которые можно применять как в перевозках «от порта до порта», так и в перевозках «от двери до двери». Подходящим примером типовой формы, используемой многими операторами контейнерных линий, является форма КОМБИКОНБИЛЛ (COMBICONBILL)⁵⁹ — коносамента смешанной транспортировки, который первоначально был принят Балтийским международным морским советом в 1971 г. (обновлен в 1995 г.).

В соответствии с формой КОМБИКОНБИЛЛ перевозчик принимает на себя ответственность (п. 9—11 Коносамента):

- 1) за утрату или повреждение груза, произошедшие с момента получения им груза на свое попечение и до момента его сдачи;
- 2) за действия и бездействие любого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора перевозки, подтвержденного указанным Коносаментом.

Перевозчик освобождается от ответственности за любую утрату или повреждение груза, если такая утрата или повреждение произошли по причине или в результате:

- а) неправомерного действия или небрежности коммерсанта;
- б) соблюдения указаний лица, уполномоченного давать их;
- в) отсутствия или плохого состояния упаковки, если груз по своим свойствам подвержен

⁵⁸ A/CN.9/WG.III/WP.29.

⁵⁹ URL: <http://www.bimco.dk>

потере в объеме или повреждению в случае отсутствия упаковки или ненадлежащей упаковки;

г) обработки, погрузки, укладки или разгрузки груза коммерсантом или от его имени;

д) внутренне присущих грузу дефектов;

е) недостаточности или неясности маркировки или номеров на грузе, его покрытии или единицах груза;

ж) частичных или всеобщих забастовок, локаутов, приостановок или ограничений в работе по любой причине;

з) какого-либо обстоятельства или события, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить, проявив разумную заботливость⁶⁰.

Ответственность перевозчика ограничивается размерами возмещения, равными двум единицам специальных прав заимствования за каждый килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. Исключение представляют перевозки в США, где согласно законодательству предельная сумма возмещения составляет 500 долл. США за каждое место груза.

В отношении любой утраты или повреждения груза, которые, как установлено, произошли на конкретном этапе перевозки, приоритет отдается любой имеющей обязательную силу конвенции или национальному закону, которые применялись бы к соответствующему договору, если бы между перевозчиком и грузовладельцем был заключен отдельный договор в отношении данного конкретного этапа перевозки.

На этапе морской перевозки Гагско-Висбийские правила применяются только в том случае, если специально не оговорено применение какой-либо конвенции или нет ссылки на применение национального закона.

После введения в 1992 г. Правил в отношении документов смешанных перевозок, принятых ЮНКТАД и Международной торговой палатой, Балтийский международный морской совет разработал новую форму коносамента на смешанные перевозки под торговым наименованием МУЛЬТИДОК-95 (MULTIDOC 95). В соответствии с этой формой, так же, как и в соответствии с КОМБИКОНБИЛЛ, оператор смешанных перевозок несет ответственность за груз с момента его принятия на свое попечение и до момента его сдачи, однако пределы такой ответственности определены иначе. В подп. «b» п. 10 МУЛЬТИДОК-95 предусматривается следующее: «С учетом оснований для освобождения от ответственности, указанных в пункте 11 и 12, ОСП несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в его сдаче, если событие, вызвавшее утрату или повреждение груза либо задержку в его сдаче, произошло в тот период, когда груз находился на попечении ОСП, как это определено в подпункте “a” пункта 10, если ОСП не докажет, что такая утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли не по вине или небрежности его самого, его служащих, агентов или каких-либо иных лиц, упомянутых в подпункте “c” пункта 10». Затем в п. 11 предусматривается применение Гагско-Висбийских правил в случае утраты или повреждения груза, произошедших во время перевозки водным путем, а в п. 12 — применение установленных в Гагско-Висбийских правилах пределов ответственности, за исключением тех случаев, когда применяется закон о морской перевозке грузов США.

В международном транспортном обороте нарастает тенденция, в соответствии с которой грузоотправители и грузополучатели стремятся воздействовать на режим ответственности перевозчиков их грузов за счет подписания «договоров на транспортировку». В частности, грузовладельцы желают, чтобы были приняты применимые в коммерческой практике положения, предусматривающие ответственность за

⁶⁰ См.: UN A/CN.9/WG. III/WP. 29.

регулярность предоставления услуг, санкции за отказ портов в прямом обслуживании (т.е. без перевалки груза), штрафные санкции за просрочку в сдаче груза и гарантии тарифов. В некоторых странах, например в США, эти положения сегодня предусматриваются главным образом в так называемых «договорах на обслуживание». В других странах соглашения между грузоотправителями по договору и перевозчиками называют «договорами морской транспортировки». В целом же распространение договоров морской транспортировки растет во всем мире, и главное внимание в них уделяется коммерческому содержанию, например положениям, касающимся регулярности обслуживания, цен, соблюдения сроков и т.п.

Тенденция увеличения числа заключаемых договоров морской транспортировки свидетельствует о том, что как грузовладельцы, так и перевозчики видят преимущества их использования для установления более прозрачных отношений между сторонами. Однако согласие достигается не по всем вопросам. Крупные мультинациональные грузоотправители оказывают на перевозчиков давление, с тем чтобы они изменили стандартные условия своих коносаментов. Как правило, их требования касаются:

а) суммы предела ответственности за одно место груза (по общему правилу данная сумма составляет 666,67 единицы SDR за место; в США 500 долл. за одно место или одну единицу груза);

б) оснований для освобождения от ответственности, в частности тех, которые касаются ошибки в судовождении или управлении судном (грузовладельцы требуют повышения верхних пределов ответственности до уровня полной стоимости груза, а также того, чтобы перевозчики приняли на себя ответственность за любую утрату или повреждение груза, произошедшие по вине перевозчиков или их субподрядчиков).

В тех случаях, когда перевозчики соглашаются с этими требованиями, им приходится покупать дополнительную страховку от ответственности, стоимость которой они стараются переложить на грузоотправителей по договору.

Однако это не единственная проблема, возникающая в связи с договорами «от двери до двери». Например, неясно, какая сторона в случае осуществления так называемой «электронной торговли» распоряжается грузом во время его перевозки, когда отсутствуют какие-либо бумажные документы, или как регламентировать подобные перевозки ввиду наличия ранее принятых и национальных норм, и международных соглашений, как глобальных, так и региональных, которые уже регулируют различные сегменты перевозок «от двери до двери».

В качестве примера глобальных конвенций можно привести Варшавскую 1929 г. (с поправками, внесенными Гаагским протоколом 1955 г. и Монреальским протоколом № 4 1975 г.) и Монреальскую 1999 г., которые регулируют воздушные перевозки и не связаны с морем.

Существует ряд региональных конвенций, касающихся автомобильных и железнодорожных перевозок, а также перевозок по внутренним водным путям. Так, в Европе Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. (с поправками, внесенными Протоколом 1978 г.) регулирует автомобильные перевозки, Единые правила о договоре международной перевозки грузов по железной дороге (с поправками, внесенными Протоколом 1999 г.) — железнодорожные, а Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 г. — перевозки по внутренним водным путям. Два региональных режима смешанных перевозок существуют в Южной Америке (для Андского сообщества (Decision 331, Multimodal Transportation) и МЕРКОСУР (общий рынок стран Южной Америки; англ. — International Multimodal Transport Agreement between Mercosur States Parties, Decision № 15/94, Signed in Ouro Preto, 17 December 1994), и представляется вероятным, что в скором времени 10 азиатских стран — членов Ассоциации государств Юго-Восточной Азии — также заключат

соответствующее рамочное соглашение о смешанных перевозках.

Заключение договоров перевозки по типу «от двери до двери» в условиях применения указанных конвенций может приводить к коллизиям, в частности в том, что касается описания сферы применения и срока действия договора перевозки, в отношении претензий грузоотправителя по договору или грузополучателя к перевозчику по договору, в отношении регрессных исков перевозчика «от двери до двери» к перевозчику, которому он поручил осуществление одного или нескольких этапов перевозки («исполняющему перевозчику») и, наконец, в отношении претензий грузоотправителя по договору или грузополучателя к исполняющему перевозчику.

В какой-то мере нивелировать указанные противоречия позволяют вступившие в силу в январе 1992 г. Правила ЮНКТАД и Международной торговой палаты, которые сочетают единообразную систему с комплексной. Предусмотренные в них положения об ответственности унифицированы и достаточно схожи с аналогичными положениями Гаагско-Висбийских правил. Что касается пределов ответственности, Правила ЮНКТАД и Международной торговой палаты предусматривают комплексную систему: применяются нормы обязательной в иных случаях применимой конвенции или национального законодательства.

Подход по принципу «морская перевозка плюс другой вид транспорта» направлен на обеспечение долгосрочного решения проблемы смешанных перевозок, охватывающих перевозки «от двери до двери» груза, полностью или частично транспортируемого морем, и мог бы распространяться на другие виды транспорта. На самом деле, каждая конвенция о перевозке одним видом транспорта могла бы быть расширена и включала бы любой другой вид перевозок, предшествующий конкретному виду перевозки или следующий за конкретным видом перевозки, который составляет предмет данной конвенции о перевозке одним видом транспорта. Поскольку сферы применения различных конвенций о перевозке одним видом транспорта будут пересекаться, подход по принципу «один вид транспорта плюс» требует, чтобы каждая конвенция о перевозке одним видом транспорта содержала аналогичное положение о коллизии конвенций.

Такое расширение сферы применения конвенций о перевозке одним видом транспорта будет означать, что смешанные перевозки могут быть охвачены одной из нескольких возможных конвенций и что сторонам придется выбирать, какая конвенция будет применяться ко всей перевозке в целом. На практике выбор определяется рынком. Если грузоотправитель запросит у европейского железнодорожного перевозчика расценки на смешанную перевозку, он, вероятно, получит расценки, предлагаемые на условиях, которые являются привычными для такого железнодорожного перевозчика, т.е. на условиях Единых правил о договоре международной перевозки грузов по железной дороге. Аналогичным образом европейский дорожный перевозчик, скорее всего, представит расценки на условиях Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. Одно из преимуществ такой общей схемы состоит в том, что единый договор и единый комплекс условий будут применяться ко всей перевозке в целом, а экспедиторы смогут предложить альтернативный набор правил смешанной перевозки по другим ценам, позволяя тем самым рынку со временем отрегулировать условия⁶¹.

По-видимому, в будущем неизбежна разработка новой морской транспортной конвенции, учитывающая новые реалии транспортного рынка и его потребности в осуществлении перевозок грузов по типу «от двери до двери».

5.5 Иностранная практика

⁶¹ См.: UN A/CN.9/WG.III/WP.29.

Анализ многочисленных национальных правовых источников, регламентирующих перевозку грузов морем, позволяет утверждать, что основным транспортно-распорядительным документом является бортовой коносамент. Как уже отмечалось выше, порядок его оборота, ответственность перевозчика, обязанности продавца и покупателя регламентируются Гаагскими/Висби и Гамбургскими правилами, трактующими этот порядок по-разному, однако действующими в зависимости от признания конкретного государства. Большинство стран высказали свое отношение относительно статуса правил, регламентирующих морскую перевозку (см. табл. 2), и пока безусловным фаворитом являются правила Висби. Вместе с тем единства в их применении нет, чему свидетельствуют примеры национальных законов. Например, Франция ограничилась ратификацией Брюссельской конвенции 1924 г. (декрет от 9 апреля 1936 г.), Китай внес соответствующие положения в ст. 41 своего кодекса торгового мореплавания 1993 г., в то время как Канада издала специальный законодательный акт — закон о перевозке грузов по воде 1993 г. (Carriage of Goods by Water Act, S. C. 1993), Великобритания — закон о перевозке грузов морем 1992 г. (Carriage of Goods by Sea Act 1992); США также приняли аналогичный закон в 1936 г. (Carriage of Goods by Sea Act 1936 (COGSA)), соответствующие положения имеются и в титуле 46 Федерального Свода законов США.

Таблица 2.

Статус международных правил, регулирующих морскую перевозку грузов, применительно к законодательству некоторых государств

Страна	Гаагские правила (дата ратификации)	Гаагские правила с дополнительным протоколом 1968 г. (Правила Висби) (дата ратификации)	Гамбургские правила (дата ратификации)	Ограничение ответственности перевозчика (за единицу нетоннажного груза)
Австралия	7 апреля 1955 г.	7 апреля 1998 г. (с учетом положений австралийского закона «О перевозке грузов морем» 1998 г.)		667/2 SDR
Аргентина	19 апреля 1961 г.	Частично		100 золотых евро (стоимость золота приравнивается к текущей (около 6 тыс. долл.))
Бахрейн		Частично — 1982 г.		100 динаров
Великобритания	2 июля 1930 г. (денонсированы)	1 октября 1976 г.		667/2 SDR
Германия	1 июля 1939 г.	Применяются для внутреннего плавания	Подписаны	1250 DM
Греция	23 марта 1993 г.	23 марта 1993 г.		667/2 SDR
Дания	1 июля 1938 г. (денонсированы)	20 ноября 1975 г. (применяются только для внутреннего плавания и между Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией)	Подписаны	667/2 SDR
Израиль	5 ноября 1959 г.	Используются в национальном торговом кодексе		667/2 SDR
Индия	Редактированы	Используются в национальном торговом кодексе		667/2 SDR
Индонезия		Используются в национальном торговом кодексе		600 рупий
Ирландия	30 января 1962 г.	6 февраля 1997 г.		100 ирландских евро
Исландия		Используются в национальном торговом кодексе		667/2 SDR
Испания	2 июня 1930 г.	6 января 1982 г.		667/2 SDR
Италия	7 октября 1938 г. (денонсированы)	22 июля 1985 г.		667/2 SDR
Канада	Отменены	Используются в национальном торговом кодексе		667/2 SDR

Страна	Гаагские правила (дата ратификации)	Гаагские правила с дополнительным протоколом 1968 г. (Правила Висби) (дата ратификации)	Гамбургские правила (дата ратификации)	Ограничение ответственности перевозчика (за единицу неоцененного груза)
Катар		Используются в национальном торговом кодексе		1000 риялов
Кения (как и Ботсвана, не поддержала Гамбургские правила в своем кодексе)	2 декабря 1930 г.		31 июля 1989 г.	835/2.5 SDR
Кипр	2 декабря 1930 г.		Подписаны	100 золотых евро (стоимость золота приравнивается к текущей (около 6 тыс. долл.))
Китай (установил свои правила, используя некоторые особенности Гаагских правил /Висби и Гамбургских правил)		Частично	Частично	667/2 SDR (Китай перевел 667 SDR в 700 китайских юаней, применяет данную единицу на территории страны, а за ее пределами конвертируется на условиях оборота SDR)
Куба	25 июля 1977 г.			100 песо
Кувейт	25 июля 1969 г.	Используются в национальном торговом кодексе		250 динар
Лаос				
Латвия		Используются в национальном торговом кодексе		667 SDR
Либерия	Отменены	Используются в национальном торговом кодексе		667/2 SDR
Мексика	Отменены	20 мая 1994 г.	Подписаны	667/2 SDR или при мультимодальных перевозках — 920 SDR или 2,75 SDR (за килограмм)
Нидерланды	18 августа 1956 г.	26 апреля 1982 г.		667/2 SDR
Норвегия	1 июля 1938 г. (денонсированы)	19 марта 1974 г.	Подписаны	667/2 SDR
Польша	4 августа 1937 г.	12 февраля 1980 г.		667/2 SDR
Португалия	24 декабря 1931 г.	Частично	Подписаны	100 000 эскудо
Российская Федерация		29 апреля 1999 г.		667/2 SDR
Сингапур	2 декабря 1930 г.	25 апреля 1972 г.	Подписаны	SD 1563.65/4.69
Соединенные Штаты Америки	29 июля 1937 г.		Подписаны	500 долл.
Турция	4 июля 1955 г.			100 евро
Украина		Используются в национальном торговом кодексе	Частично	667/2 SDR
Филиппины		Подписаны	Подписаны	500 долл.
Финляндия	1 июля 1939 г.	1 декабря 1984 г. (как и Дания)	Подписаны	667/2 SDR
Франция	4 января 1937 г.	10 декабря 1977 г.		667/2 SDR
Хорватия	8 ноября 1991 г.	28 ноября 1998 г.		667/2 SDR
Чили	Подписаны	9 июля 1982 г.		835/2.5 SDR
Швейцария	28 мая 1954 г.	11 декабря 1975 г.		667/2 SDR
Швеция	1 июля 1938 г. (денонсированы)	9 декабря 1974 г. (как и Дания)	Подписаны	667/2 SDR
Южно-Африканская Республика	Отменены	Используются в национальном торговом кодексе		10 тыс. франков Пуанкаре
Ямайка	2 декабря 1930 г.			
Япония	1 июля 1957 г. (денонсированы)	1 марта 1993 г.		667/2 SDR

Правила оборота коносамента были приняты Англией еще в 1855 г., однако изданный намного позднее, в 1985 г., канадский закон «О коносаменте» (Bills of Lading Act, R. S. C. 1985) мало чем от них отличается. В США основные нормы о коносаменте содержатся в померанском законе 1916 г. (The Pomerene Act 1916), пересмотренном в 1994 г., а также в титуле 49 Федерального свода законов США (U. S. Code).

Вопросы коллизий рассматриваются в большинстве традиционных морских стран на основе собственных правовых норм, например канадским законом о морских конвенциях 1914 г. (The Maritime Conventions Act 1914) и законом о судоходстве (Shipping Act, R. S. C. 1985), английским законом о морских конвенциях 1911 г. (Maritime Conventions Act 1911) и законом «О торговом судоходстве» 1995 г. (Merchant Shipping Act 1995). Вместе с тем Франция ограничилась в 1912 г. ратификацией Брюссельской конвенции 1910 г.

Регламентация ограничения ответственности судовладельца осуществляется американским законом «Об ограничении ответственности» (The Limitation Act 1851) и титулом 46 Федерального свода законов, английским Merchant Shipping Act 1995, Maritime Security Act 1997, (1997), канадским законом «О морских конвенциях» 1914 г. (The Maritime Conventions Act 1914) и английским законом «О торговом судоходстве» 1949 г. (англ. — Merchant Shipping Act 1949).

Иммунитет за государственным судном признают большинство традиционных морских держав, включая Канаду (The State Immunity Act, R. S. C. 1985), США (Foreign Sovereign Immunities Act (F. S. I. A.) 1976 и титул 28 Свода федеральных законов) и Англия (The State Immunity Act 1978).

Что касается ареста судов, большинство стран подписали Конвенцию 1952 г., хотя национальные нормы не обязательно точно совпадают с ее положениями. Например, Канада приняла положения Конвенции 1952 г., однако руководствуется и правилами закона о федеральных судах 1985 г. (англ. — Federal Court Act, R. S. C. 1985), в основе которого нормы английского права, современным источником которых является закон о федеральных судах 1981 г. (Supreme Court Act 1981). Более сложная система ареста судов принята в США, она включает процедуру наложения морского ареста (action in rem). Процедура ареста судов в США в какой-то мере существует независимо от Дополнительных правил, применяемых к конкретному адмиралтейскому или морскому спору (Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims) и, скорее, основана на федеральных правилах гражданского процесса (Federal Rules of Civil Procedure, 28 U. S. Code 1985).

Специфичен порядок, принятый во Франции, которая также подписала Конвенцию 1952 г., ратифицировала ее декретом № 58-14 от 4 января 1958 г., однако имеет двойной стандарт для судов, плавающих под флагом стран, ратифицировавших и не ратифицировавших Конвенцию 1952 г. В последнем случае судно может быть арестовано по любому спору, и в обоих случаях допускается арест судна, находящегося в территориальных водах Франции, хотя и не совершившего противоправных действий, но имеющего единого судовладельца с другим, действия (или бездействия) которого и послужили причиной иска⁶².

Вопросы ареста судов в китайском законодательстве решаются на основании Правил Верховного суда относительно ареста судов 1986 г. (The Regulation of the Supreme People's RC Court concerning Arrest of Ships 1986).

Канада, США и Великобритания не являются участниками Брюссельских конвенций 1926 и 1967 гг., равно как и Конвенции ИМО 1993 г. Источником права для указанных стран в этой области являются нормы обычного права, положения титула 46 свода законов США и закона Великобритании о Верховном

⁶² См.: Декрет Франции № 67-5 от 3 января 1967 г.

суде 1981 г. (англ. — Supreme Court Act 1981). Франция ратифицировала Конвенцию 1926 г. 21 февраля 1935 г. и декретами № 67-5 от 3 января 1967 г. и № 67-967 от 27 октября 1967 г. во многом инкорпорировала в национальный закон принципы Конвенции 1926 г. Китай не является участником ни одной конвенции, но положения его национального закона сопоставимы с проектом Международной конвенции о морских залогах и ипотеке, рассмотренной на Женевской дипломатической конференции в апреле 1993 г.

Что касается предотвращения загрязнения, то большинство стран имеют обширную национальную базу, регламентирующую данный вопрос. В частности, весьма детально проблема рассматривается канадским законодательством (закон о контроле за захоронениями в океане 1985 г. (The Ocean Dumping Control Act, 1985), закон о рыболовстве 1985 г. (The Fisheries Act, 1985), закон о судоходстве (The Canada Shipping Act, 1985), закон о предотвращении загрязнения вод Арктики 1985 г. (The Arctic Waters Pollution Prevention Act 1985), закон о консервации производства нефти и газа 1985 г. (The Oil and Gas Production and Conservation Act, 1985).

В США на предотвращение загрязнения, в том числе и морской среды, направлен федеральный закон по контролю за загрязнением водной среды 1972 г. (The Federal Water Pollution Control Act), раздел 33 свода законов, закон о загрязнении нефтью 1990 г. (Oil Pollution Act 1990 (OPA 90)), закон о компенсациях природной среде 1980 г. (The Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act of 1980). В Англии также принят ряд законов, направленных на предотвращение загрязнения морской среды, в частности закон о предотвращении загрязнения нефтью 1971 г. (The Prevention for Oil Pollution Act 1971), закон о нефти на судоходных водах 1971 (Oil in Navigable Waters Acts, 1971), закон о торговом мореплаваннии 1979 г. (The Merchant Shipping Act 1979), который инкорпорирует в английское законодательство положения Конвенции по учреждению компенсационного фонда 1971 г. (The Fund Convention, 1971), а также Конвенции о предотвращении загрязнения с судов 1973 г. (The Prevention of Pollution from Ships Convention 1973).

Достаточно разнообразно решается вопрос о признании того или иного арбитражного регламента. Так, Канада в 1986 г. ратифицировала Конвенцию ООН о признании иностранных арбитражных решений 1958 г. Англия также ратифицировала указанную Конвенцию и в 1996 г. Конвенцию о разрешении международных инвестиционных споров 1965 г. Шотландия является стороной, подписавшей Типовой закон о международном торговом арбитраже (ЮНСИТРАЛ) 1985 г., в то время как Великобритания его не подписала. США не подписывали Конвенцию ЮНСИТРАЛ 1985 г., но являются стороной Конвенции 1958 г. Франция и Китай также являются странами — участниками Конвенции 1958 г.

В целом следует констатировать, что действующие в большинстве стран нормы так или иначе коопируют Гаагско-Висбийские или Гамбургские правила, что становится более или менее пригодным с точки зрения эффективности правового обеспечения транспортировки грузов на условиях «Море +».

Транспортная практика свидетельствует о необходимости изменения правового режима международной перевозки грузов с целью наиболее полного учета потребностей транспортного рынка, прежде всего в доставке грузов способом «от двери до двери». С этой целью ряд стран внесли в Рабочую группу III, занимающуюся проблемами транспортного права Комиссии ООН по праву международной торговли, ряд предложений по совершенствованию транспортного права.

Канадское предложение⁶³ содержало три варианта решения проблемы. Первый вариант предполагал установление единообразных правовых норм в области режима морских перевозок, а также установление единообразия в отношении других, дополнительных видов перевозки. Второй устанавливал единообразие

⁶³ A/CN.9/WG.III/WP.23.

только на период морских перевозок, оставляя возможность введения правил, касающихся дополнительных видов перевозки на уровне национального законодательства тех договаривающихся государств, которые предпочтут поступить таким образом. Третий вариант предусматривал пересмотр существующих норм и подписание нового документа, предполагающего наличие отдельных глав, регулирующих перевозку грузов морем по методам «от порта до порта» и «от двери до двери».

Шведское предложение⁶⁴ направлено на приведение текста вновь создаваемого документа в соответствие с существующими международными конвенциями, а также с существующими национальными режимами ответственности, имеющими обязательный характер, особенно в отношении дорожных и железнодорожных перевозок. В целях решения этих проблем правительство Швеции предложило внести в текст проекта изменения, уточняющие, что указанный документ будет применим, только если договор перевозки действительно является договором морской перевозки, но не договором перевозки дорожным или железнодорожным транспортом, по которому на этапе морской перевозки грузовик или вагон перевозится паромом. В целях защиты грузоотправителя по договору предлагается, чтобы перевозчик имел право только на использование максимального уровня предела ответственности, предусмотренного национальным или международным режимом ответственности, имеющим обязательный характер и регулирующим данный вид транспорта.

Правительство Италии внесло предложение⁶⁵ о том, что идеальным решением был бы единообразный набор правил, применимых ко всей перевозке, а не комплексная система, даже и с ограниченной сферой применения, поскольку, как представляется, комплексная система порождает неопределенность. Новые нормы должны применяться только к договору между грузоотправителем по договору и перевозчиком, в то время как регрессный иск, в случае его предъявления со стороны перевозчика к исполняющему перевозчику, должен по-прежнему регулироваться конкретными правилами, применимыми к данному виду перевозки, будь то морская, дорожная или железнодорожная перевозка⁶⁶.

Очевидным представляется отсутствие единообразия в национальных нормах и попыток их приспособить для максимально эффективного удовлетворения экономики судоходства.

ГЛАВА 6	Правовое регулирование перевозок пассажиров морем
----------------	----------------------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** содержание основных конвенционных источников, регулирующих перевозку пассажиров морем;
- **уметь** анализировать нормативные правовые акты, издаваемые российскими и иностранными государственными органами, определяющие право и обязанности сторон договора по перевозке пассажиров морским транспортом;
- **владеть** способностью квалифицированно применять международно-правовые акты и нормы национального законодательства по предмету рассматриваемых вопросов.

Перевозка пассажиров морем осуществляется в соответствии с положениями Конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа, заключенной в Афинах 13 декабря 1974 г., вступившей в силу 28

⁶⁴ A/CN.9/WG.III/WP.26.

⁶⁵ A/CN.9/WG.III/WP.25.

⁶⁶ A/CN.9/WG.III/WP.29.

апреля 1987 г. и действующей в редакции, принятой Протоколом от 19 ноября 1976 г.

Конвенция применяется к коммерческим перевозкам, в том числе осуществляемым государством или иными публичными властями по договору перевозки.

В Конвенции пассажиром признается любое лицо, которое перевозится на судне по договору перевозки или с согласия перевозчика для сопровождения автомашины или живых животных, являющихся предметом договора перевозки грузов, не регулируемого Конвенцией. В свою очередь, багажом является любой предмет или автомашина, перевозимые перевозчиком по договору перевозки, за исключением вещей или автомашины, перевозимых по договору фрахтования, коносаменту или другому договору, относящемуся главным образом к перевозке грузов, и живых животных.

Перевозка должна осуществляться только в соответствии с договором перевозки, который исполняется в письменной форме, имеет предметом перевозку пассажира и багажа и заключается перевозчиком от своего имени.

Перевозка охватывает следующие периоды:

а) в отношении пассажира и его каютного багажа⁶⁷ — период, в течение которого пассажир и (или) его каютный багаж находятся на борту судна, период посадки и высадки и период, в течение которого пассажир и его каютный багаж доставляются водным путем с берега на судно либо наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или если судно, используемое для этой вспомогательной перевозки, было предоставлено в распоряжение пассажира перевозчиком⁶⁸;

б) в отношении каютного багажа — также период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, на причале или в любом другом портовом сооружении, если этот багаж принят перевозчиком, его служащим или агентом и еще не выдан пассажиру;

в) в отношении иного багажа, который не является каютным багажом, — период с момента принятия его перевозчиком, его служащим или агентом на берегу или на борту судна до момента его выдачи перевозчиком, его служащим или агентом.

«Утрата» или «повреждение багажа» подразумевают материальный ущерб, причиненный тем, что багаж не был выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перевозиться, но не включает задержки, вызванные трудовыми конфликтами. Поскольку Конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. не детерминирует понятие «разумный срок», его продолжительность следует признать адекватной той, которая соответствует сложившейся в конкретном порту практике.

Ответственность перевозчика. Применительно к Конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. «перевозчик» — лицо, которым или от имени которого заключен договор перевозки, независимо от того, осуществляется ли фактически перевозка им самим или «замещающим перевозчиком». «Замещающий перевозчик» — лицо, иное чем перевозчик, которое будучи собственником, фрахтователем или оператором судна, фактически осуществляет всю перевозку или ее часть.

Перевозчик отвечает за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, а также в результате утраты или повреждения багажа, если происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки и явилось следствием вины или небрежности перевозчика, его служащих или агентов, действовавших в пределах своих служебных

⁶⁷ «Каютный багаж» означает багаж, который находится в каюте пассажира или иным образом в его владении, под его охраной или его контролем, в том числе и тот, который пассажир имеет в своей автомашине или на ней.

⁶⁸ В отношении пассажира перевозка не охватывает период, в течение которого он находится на морском вокзале, на причале или в любом ином портовом сооружении.

обязанностей.

Бремя доказывания того, что происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки, а также бремя доказывания размера ущерба возлагается на истца.

Вина или небрежность перевозчика (его служащих или агентов), действовавших в пределах их служебных обязанностей, предполагается, поскольку не доказано противоположное, если смерть или телесные повреждения пассажира либо утрата или повреждение каютного багажа произошли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром либо недостатками судна.

В отношении утраты или повреждения иного багажа такая вина или небрежность предполагается, поскольку не доказано противоположное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение багажа.

Если осуществление перевозки или ее части поручено заменяющему перевозчику, последний, тем не менее, остается ответственным за всю перевозку и несет ответственность за действия и упущения заменяющего перевозчика, а также его служащих и агентов, действовавших в пределах их служебных обязанностей. Вместе с тем заменяющий перевозчик несет обязанности и имеет права, предусмотренные положениями Конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г., в отношении части перевозки, осуществляемой им самим в случае его согласия, точно выраженного в письменной форме, о том, что он принимает на себя обязанности или отказывается от прав, предоставляемых Конвенцией.

Ограничения от ответственности перевозчика. Перевозчик может быть освобожден от ответственности (полностью или частично) судом, если докажет, что причиной смерти или телесного повреждения пассажира, либо утраты или повреждения его багажа явились действия (бездействие) или небрежность пассажира.

Перевозчик не отвечает за утрату и повреждение денег, ценных бумаг, золота, изделий из серебра, драгоценностей, украшений, произведений искусства или других ценностей, за исключением случая, когда такие ценности были сданы на хранение перевозчику, который согласился их сохранять в безопасности.

Пределы ответственности перевозчика могут быть распространены и на его служащего или агента в случае предъявления к ним иска по поводу ущерба, если этот служащий или агент докажет, что действовал в пределах своих служебных обязанностей.

В отношении перевозки, осуществленной заменяющим перевозчиком, совокупность сумм, подлежащих возмещению перевозчиком, а также заменяющим перевозчиком, их служащими и агентами, действовавшими в пределах своих служебных обязанностей, не может превышать наибольшей суммы возмещения, которая могла бы быть взыскана с перевозчика.

Перевозчик, заменяющий перевозчик, их служащие или агенты не вправе воспользоваться пределами ответственности, если в суде доказано, что ущерб возник в результате их действий или упущений, совершенных либо с намерением причинить этот ущерб, либо по самонадеянности, с сознанием возможного причинения ущерба.

Пассажир должен направить письменное уведомление перевозчику или его агенту:

- а) в случае явного повреждения багажа;
- б) в отношении каютного багажа — до или в момент высадки пассажира;
- в) в отношении другого багажа — до или в момент его выдачи;
- г) в случае утраты или повреждения багажа, которое не является явным, — в течение

пятнадцати дней со дня высадки или со дня выдачи багажа или с того момента, когда он должен был быть

выдан.

Если пассажир не выполнил указанных выше требований, то предполагается, что он получил свой багаж неповрежденным.

К любому требованию о возмещении ущерба, причиненного смертью пассажира, нанесением ему телесного повреждения либо утратой или повреждением багажа, применяется срок исковой давности в два года. Основания приостановления и перерыва сроков исковой давности определяются законом суда, рассматривающего конкретный иск, но ни в коем случае последний не может быть предъявлен по истечении трех лет со дня высадки пассажира или со дня, когда высадка должна была произойти, считая с более поздней из этих дат.

Иск на основании Конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. может быть предъявлен по выбору истца в суде:

- постоянного места пребывания или места нахождения главной конторы ответчика;
- места отправления или места назначения согласно договору перевозки;
- государства домицилия или постоянного места жительства истца, если ответчик имеет свою контору в этом государстве и подпадает под его юрисдикцию;
- государства, где был заключен договор перевозки, если ответчик имеет свою контору в этом государстве и подпадает под его юрисдикцию (при условии, что он находится в государстве, являющемся стороной Конвенции).

В Конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. не предусматривается ответственность за ущерб, причиненный ядерным инцидентом в том случае, если оператор ядерной установки:

- 1) является ответственным за этот ущерб в силу Парижской конвенции об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии от 29 июля 1960 г. (с протоколом от 28 января 1964 г.) или в силу Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 г.;
- 2) является ответственным за этот ущерб в силу национального законодательства, устанавливающего ответственность за такой ущерб, при условии, что это законодательство во всех отношениях является столь же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как Парижская или Венская конвенции.

ГЛАВА 7	Правовое регулирование коммерческого судоходства по внутренним водным путям
----------------	------------------------------------------------------------------------------------

Плавание по внутренним водным путям регулируется внутренним законодательством государства. В том случае, когда реки протекают по территориям не одного государства и имеют судоходное значение, речное судоходство регулируется международными договорами. По общему правилу государство, осуществляющее суверенитет в своей части реки должно обеспечить безопасность судоходства и не причинять другим пользователям ущерб путем изменения водно-транспортных условий, строительства плотин, гидро-электростанций, систем орошения и иных условий использования.

В основе правового регулирования судоходства по международным рекам лежит принцип совместного регулирования судоходства. Впервые этот принцип был закреплен Парижским мирным конгрессом в 1856 г.⁶⁹ применительно к Дунаю.⁷⁰

После Второй мировой войны вопрос о правовом режиме судоходства по Дунаю⁷¹ рассматривался на Белградской конференции по итогам которой была принята Конвенция «О режиме судоходства на Дунае», которая установила свободу коммерческого судоходства и запрет использования на Дунае военных речных судов не прибрежных государств.

На основании Конвенции была образована Дунайская комиссия, которая осуществляет многоплановый контроль за судоходством, включая содержание национальных участков в судоходном состоянии для речных и на соответствующих участках морских судов. Кроме того, в обязанности Комиссии входит:

- (1) составление общего плана основных работ;
- (2) установление единой системы навигационной путевой обстановки на всем судоходном течении Дуная, а также, с учетом специфических условий отдельных участков, основных положений о плавании по Дунаю, включая основные положения лоцманской службы;
- (3) унификация правил речного надзора;
- (4) координация гидрометеорологической службы на Дунае, издание единого гидрологического бюллетеня и гидрологических прогнозов, краткосрочных и долгосрочных, для Дуная;
- (5) статистика судоходства и издание справочников, лоций, навигационных карт и атласов для нужд судоходства.

В соответствии с Конвенцией, судоходство в низовьях Дуная и районе Железных Ворот осуществляется в соответствии с правилами плавания, установленными администрациями указанных районов. Судоходство на остальных участках Дуная осуществляется согласно с правилами, установленными соответствующими придунайскими странами, по территории которых протекает Дунай, а в тех районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, - согласно с правилами, установленными по соглашению между этими государствами.

Установлено, что суда, плавающие по Дунаю, имеют право, с соблюдением правил, установленных соответствующими придунайскими государствами, заходить в порты, производить в них погрузочные и разгрузочные операции, посадку и высадку пассажиров, а также пополнять запасы топлива, предметов снабжения и т.д.

Перевозки пассажиров и грузов в местном сообщении и перевозки между портами одного и того же государства не могут производиться судами под иностранным флагом иначе, как в согласии с национальными правилами соответствующего придунайского государства.

В 1966 г. были приняты правила для использования вод международного значения.⁷² Указанные правила ввели понятие «международная речная система (бассейн)» как географической области, расположенной в пределах двух или нескольких государств и имеющей единую водную сеть, включающую

⁶⁹ В разное время судоходство по Дунаю регламентировалось несколькими правовыми актами (1865, 1871, 1878 и 1881 гг., Версальским договором 1919 г., Парижской конвенцией 1921 г.) Дополнительно на режим дунайского судоходства оказали влияния положения Женевской конвенции 1923 г. «Об устройстве гидравлических сил, затрагивающих интересы нескольких государств», а также двусторонние договоры, заключенных в последующие годы.

⁷⁰ Дунай берет начало на склонах Шварцвальда (Германия) и впадает в Черное море. Он пересекает территории девяти государств: Германии, Австрии, Словакии, Венгрии, Хорватии, Румынии, Болгарии и Украины.

⁷¹ Конвенционный режим распространяется на судоходную часть реки Дунай от Ульма до Черного моря через Сулинское гирло с выходом к морю через Сулинский канал.

⁷² Их иначе называют «Хельсинские правила».

в себя как поверхностные, так и подземные воды.⁷³ Для определения режима речной системы, а также установления «доли» в использовании ее вод Правила предлагают руководствоваться целой совокупностью факторов, к которым, в частности, отнесены:

-географические особенности (характеристики) бассейна, его гидрология и климатическое - воздействие на прибрежные государства,

-прошлое и настоящее использование вод;

-экономические и социальные нужды каждого государства;

-зависимость населения от вод бассейна и проч.⁷⁴

Хельсинские правила детерминировали понятие «свобода речного судоходства» под которой понимается свобода плавания по всей судоходной части реки (озера, соединительного канала), свобода захода в порты и пользования на равных основаниях портовыми сооружениями, свобода перевозки пассажиров из открытого моря и обратно и между портами разных государств⁷⁵.

Для повышения эффективности международных перевозок во внутреннем водном сообщении в Европе в 1997 г. было подписано Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения. Соглашение было принято для создания совместного плана развития и строительства европейской сети водных путей международного значения для повышения эффективности международных перевозок во внутреннем водном сообщении. К Соглашению были приняты приложения, которые детализировали общие договоренности.⁷⁶

Правовой основой судоходства на Рейне⁷⁷ является Мангеймский договор о судоходстве на Рейне от 17 октября 1868 г., пересмотренный Страсбургской конвенцией 1963 г. Договором предусмотрена свобода судоходства по Рейну и его притокам от Базеля до открытого моря как вверх, так и вниз по течению, которая предоставляется судам всех национальностей в отношении перевозки товаров и пассажиров, при соблюдении установленных в Договоре положений и полицейских предписаний в целях всеобщей безопасности.⁷⁸

В соответствии с п. «к», ч. 1, ст. 72 Конституции РФ водное законодательство находится в совместном ведении Российской Федерации и ее субъектов.

Водное законодательство состоит из Водного кодекса РФ, принимаемых в соответствии с ним федеральных законов и иных нормативных правовых актов РФ и ее субъектов. Источниками водного права могут быть также бассейновые соглашения о восстановлении и охране водных объектов.

Первый Водный кодекс в нашей стране был принят 30 июня 1972 г. и впервые в российской юридической практике ввел понятие «водный объект»; дал классификацию видов водопользования; установил разрешительный порядок предоставления права пользования конкретными водными объектами; определил приоритет хозяйственно-питьевого водопользования. Второй Водный кодекс Государственная Дума приняла 18 октября 1995 г. В соответствии с ним были введены положения:

- 1) регулирующие право собственности на водные объекты;

⁷³ Статья II

⁷⁴ Статья V.

⁷⁵ Статья XIV.

⁷⁶ Перечень внутренних водных путей международного значения с описанием маршрута (Приложение I); Перечень портов внутреннего плавания международного значения (Приложение II); Технические и эксплуатационные характеристики внутренних водных путей международного значения (Приложение III).

⁷⁷ Рейн берет начало в Швейцарских Альпах и, пересекая территории Швейцарии, Лихтенштейна, Австрии, ФРГ, Франции и Нидерландов, впадает в Северное море несколькими рукавами. Судоходство возможно на протяжении 952 км в течение всего года. Рейн связан сетью каналов с системами внутренних водных путей ФРГ, Франции, Бельгии и Нидерландов, а также с Дунаем, Роной, Марной, Везером, Эльбой и Эмсом

⁷⁸ Статья I Мангеймского договора.

- 2) устанавливающие разрешительный порядок водопользования;
- 3) допускающие сочетание административных и договорных способов правового регулирования водных отношений;
- 4) узаконившие сложившуюся практику регулирования водных отношений по основным бассейнам поверхностных вод с помощью бассейновых соглашений;
- 5) определившие комплекс правил по экономическому регулированию использования, восстановления и охраны водных объектов.

Согласно действующему Водному кодексу от 3 июня 2006 г. № 74-ФЗ водные объекты в зависимости от особенностей их режима, физико-географических и других особенностей подразделяются на поверхностные и подземные.

К поверхностным водным объектам относятся моря или их отдельные части (проливы, заливы, в том числе бухты, лиманы и др.); водотоки (реки, ручьи, каналы); водоемы (озера, пруды, обводненные карьеры, водохранилища); болота; природные выходы подземных вод (родники, гейзеры); ледники, снежники (ст. 5 Водного кодекса РФ).

В отношении морей береговая линия (граница водного объекта) определяется по постоянному уровню воды, а в случае периодического изменения уровня воды — по линии максимального отлива. Применительно к рекам, каналам и озерам — по среднегодовому уровню вод в период, когда они не покрыты льдом; для прудов и водохранилищ — по нормальному подпорному уровню воды, а для болота — по границе залежи торфа на нулевой глубине.

Водные объекты находятся в федеральной собственности, однако пруды, обводненные карьеры могут находиться в собственности субъекта РФ, муниципального образования, физического или юридического лица, если расположены в границах земельного участка, принадлежащего указанным лицам на праве собственности (ст. 8 Водного кодекса РФ).

Вопрос защиты водных объектов (или объектов водопользования) — весьма актуальная задача, которая вряд ли может быть разрешена в рамках одного государства. Вместе с тем ее международно-правовая составляющая в настоящее время представляется весьма ограниченной. Существует ряд декларативных источников, в частности: Декларация Стокгольмской конференции по проблемам окружающей человека среды, Декларация Европейской экономической комиссии о политике в области предупреждения и борьбы с загрязнением водных ресурсов, включая трансграничное загрязнение; Декларация Европейской экономической комиссии о политике в области рационального использования водных ресурсов; Хартия рационального использования подземных вод Европейской экономической комиссии и некоторые другие. Среди немногочисленных договорных источников прежде всего следует назвать Конвенцию по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер, принятую в Хельсинки 17 марта 1992 г., с целью укрепления национальных и международных мер по предотвращению, ограничению и сокращению выбросов опасных веществ в водную среду и по уменьшению загрязнения морской среды, в особенности в прибрежных морских районах, из источников, расположенных на суше. В соответствии с п. 6 ст. 2 Конвенции прибрежные государства должны осуществлять сотрудничество на основе равенства и взаимности, в частности путем заключения двусторонних и многосторонних соглашений с целью выработки согласованной политики, программ и стратегий, охватывающих соответствующие водосборы или их части, для обеспечения предотвращения, ограничения и сокращения трансграничного воздействия.

Для предотвращения, ограничения и сокращения трансграничного воздействия стороны Конвенции

разрабатывают, утверждают, осуществляют соответствующие правовые, административные, экономические, финансовые и технические меры (ст. 3), на что, собственно, и направлено действующее российское водное законодательство.

Судоходство. Правовой режим судоходства по внутренним водным путям РФ регламентируется Конституцией РФ, ГК РФ, федеральными законами в области внутреннего водного транспорта, а также соответствующими нормативными правовыми актами Президента РФ и Правительства РФ и издаваемыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти.

Основным федеральным законом, регламентирующим режим внутреннего судоходства, является Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (далее — КВВТ РФ) от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ.

В соответствии с положениями ст. 3 КВВТ РФ «внутренний водный транспорт РФ» представляет собой вид транспорта или производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на «внутренних водных путях», которые являются естественными или искусственно созданными федеральными путями сообщения, обозначенными навигационными знаками или иным способом и используемые в целях судоходства. Под «судоходством» понимается деятельность, связанная с использованием на внутренних водных путях судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправлений, буксировки судов и иных плавучих объектов, проведения поисков, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ, лоцманской и ледокольной проводки, спасательных операций, осуществления мероприятий по охране водных объектов, защите их от загрязнения и засорения, подъема затонувшего имущества, проведения мероприятий по контролю, проведения научных исследований, учебных, спортивных, культурных и иных целей.

В КВВТ РФ регулируются отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта РФ, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходства на российских внутренних водных путях, и определяются их права, обязанности и ответственность.

Положения КВВТ РФ распространяются:

- на внутренние водные пути РФ и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения;
- порты, расположенные на внутренних водных путях РФ;
- суда и иные плавучие объекты, эксплуатируемые на внутренних водных путях.

Нормы КВВТ РФ не распространяются на военные корабли, пограничные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в государственной или муниципальной собственности и эксплуатируемые только в некоммерческих целях.

На участках внутренних водных путей, на которых навигационно-гидрографические условия обеспечения плавания судов и безопасности судоходства, в том числе проведения спасательных операций, соответствуют требованиям торгового мореплавания, отношения, возникающие из безопасности плавания судов по условиям торгового мореплавания, регулируются КТМ РФ, а отношения, возникающие из договора перевозки, — КВВТ РФ.

Давая общую характеристику понятия «судно» (самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства), КВВТ РФ относит к таковому:

- суда смешанного (река — море) плавания, т.е. суда, которые по своим техническим характеристикам пригодны и в установленном порядке допущены к эксплуатации в целях судоходства по

морским и внутренним водным путям;

- паромы;
- дноуглубительный и дноочистительный снаряды;
- плавучие краны и другие технические сооружения подобного рода.

Государственное регулирование в области внутреннего водного транспорта и надзор за безопасностью портовых гидротехнических и судоходных гидротехнических сооружений осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области транспорта непосредственно либо через его территориальные органы или находящиеся в его ведении государственные организации.

Лицензирование отдельных видов деятельности на внутреннем водном транспорте осуществляется в соответствии с законодательством РФ (ст. 5 КВВТ РФ).

Перевозки грузов, пассажиров и их багажа, буксировка судов и иных плавучих объектов, погрузка и выгрузка грузов, оказание услуг в речных портах, услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и других услуг внутреннего водного транспорта осуществляются на платной основе. Провозная плата (плата за перевозки грузов, пассажиров и их багажа) устанавливается перевозчиками, а за буксировку судов и иных плавучих объектов — буксировщиками (ст. 6 КВВТ РФ).

В соответствии с положениями ст. 7 КВВТ РФ внутренние водные пути и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения находятся в федеральной собственности и могут использоваться в целях судоходства любыми юридическими и физическими лицами. Навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов по внутренним водным путям осуществляется администрациями бассейнов внутренних водных путей. Указанное обеспечение условий плавания на участках пограничных зон РФ регулируется международными договорами РФ.

Функциями технического надзора за судами наделяются органы технического надзора и классификации судов РФ, которые имеют право запрещать эксплуатацию судов, судовых механизмов, устройств и технических средств, а также не выдавать или аннулировать ранее выданные ими разрешающие эксплуатацию судов документы. Классификация судов осуществляется органами технического надзора и классификации судов РФ на возмездной основе за счет судовладельцев.

Техническому надзору подлежат самоходные суда внутреннего плавания с главными двигателями мощностью не менее чем 55 кВт.; несамоходные суда вместимостью не менее чем 80 т; пассажирские и наливные суда, паромные переправы и наплавные мосты на внутренних водных путях; суда смешанного типа (река — море); спортивные и прогулочные парусные суда независимо от наличия и мощности главных двигателей, вместимости и количества пассажиров; спортивные и прогулочные самоходные суда с главными двигателями мощностью не менее чем 55 кВт.; спортивные и прогулочные несамоходные суда вместимостью не менее чем 80 т.

Для регулирования деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в порту⁷⁹, а также деятельности, связанной с использованием находящихся в порту судов, бассейновые органы государственного управления на внутреннем водном транспорте могут утверждать обязательные постановления, касающиеся деятельности в порту. Эти постановления должны содержать описание установленных границ порта; правила захода судов в порт и выхода их из порта; правила плавания судов в пределах акватории порта и стоянки их в порту; правила обеспечения безопасности и порядка в порту; правила пользования технологической связью организаций внутреннего водного транспорта; требования

⁷⁹ Земельные участки, отведенные для стоянки, погрузки и выгрузки судов, составляют территорию портов, а акватории в пределах внутренних водных путей, в том числе рейды и подходы к порту, — акваторию портов.

пожарной и экологической безопасности, санитарного, таможенного и пограничного контроля в порту.

Капитан порта является должностным лицом бассейнового органа государственного управления на внутреннем водном транспорте, и его распоряжения по относящимся к его компетенции вопросам обязательны для находящихся в порту судов, юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и граждан.

По требованию капитана порта капитаны находящихся в порту судов, владельцы иных плавучих объектов, а также юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие предпринимательскую деятельность в порту, обязаны участвовать в спасании людей и судов, терпящих бедствие в порту.

В целях обеспечения безопасности плавания судов по внутренним водным путям и предотвращения транспортных происшествий создаются государственные лоцманские службы и негосударственные организации по лоцманской проводке с судов. Лоцманские услуги оказываются на возмездной основе. Перечень участков внутренних водных путей, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Аренда судов осуществляется на основе положений гл. X КВВТ РФ, а также в соответствии с гражданским законодательством РФ.

Судно может быть взято в аренду с экипажем (ст. 61 КВВТ) или без такового (ст. 63 КВВТ). В обоих случаях арендатор обязан:

- принять судно в свое распоряжение;
- вернуть владельцу по окончании срока аренды (передача судна в аренду и возврат судна по истечении срока действия договора аренды осуществляются арендодателем и арендатором в пункте отстоя судна);
- уплачивать арендодателю арендную плату в порядке и сроки, которые предусмотрены договором аренды (в случае гибели судна арендная плата должна быть внесена арендатором за время, включающее в себя день его гибели, а если этот день установить невозможно — день получения последнего известия о нем).

При аренде судна без экипажа арендодатель обязан передать арендатору документы, предусмотренные для его эксплуатации, а если арендодатель не является собственником судна, он обязан еще и известить собственника судна обо всех заключенных в отношении данного судна договорах аренды и субаренды.

Арендатор несет ответственность перед арендодателем за гибель или повреждение судна, а также за вред, причиненный третьим лицам.

Перевозки грузов осуществляются на основании договоров перевозок грузов в соответствии с заявками грузоотправителей и договорами об организации перевозок грузов, а также по мере предъявления их для перевозок. В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю или уполномоченному на получение груза лицу, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Составленная в соответствии с требованиями правил перевозок грузов транспортная накладная и оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки подтверждают заключение договора перевозки груза.

Договор перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для перевозки груза

всего судна или части его (договор фрахтования). В этом случае фрахтователь имеет права и несет обязанности, предусмотренные КВВТ РФ для грузоотправителей. Перевозчик должен осуществлять перевозки грузов на внутреннем водном транспорте в соответствии с выданной ему лицензией.

Организация перевозки грузов. Исходя из содержания КВВТ РФ его положения распространяются на перевозку всех видов грузов, включая опасные. Опасными грузами являются грузы, которые в силу присущих им свойств и особенностей при их перевозках, перегрузках и хранении могут создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей. Опасные грузы перевозятся в соответствии с правилами перевозок опасных грузов на внутреннем водном транспорте, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

В соответствии с договором об организации перевозок грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать грузы, а грузоотправитель — предъявлять их для перевозок в обусловленном объеме. Таким договором устанавливаются объем, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок грузов. При заключении договора об организации перевозок грузов перевозки грузов в определенном рейсе осуществляются в соответствии с договором перевозки груза, заключенным на основании договора об организации перевозок грузов. Условия перевозок грузов, согласованные сторонами в договоре об организации перевозок грузов, считаются включенными в договор перевозки груза в определенном рейсе, если иное не предусмотрено таким договором.

В какой-то мере аналогом линейного судоходства следует считать перевозки, которые осуществляются в соответствии с договором об организации перевозок однородных грузов навалом, насыпью или наливом. Отправка таких грузов, расчеты за принятое для перевозок и сданное грузополучателю количество грузов производятся после закрытия навигации или по истечении срока выдачи всех грузов. Естественная убыль при таких расчетах исчисляется исходя из общего количества перевезенных грузов.

Перевозки грузов могут осуществляться в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия внутреннего водного транспорта с железнодорожным, морским, воздушным, автомобильным транспортом.

Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), составленного на весь путь следования грузов.

Порядок организации перевозок грузов в прямом смешанном сообщении определяется заключенными в соответствии с законодательством РФ соглашениями между организациями транспорта соответствующих видов.

Буксировка. В соответствии с договором буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно, плот или иной плавучий объект (далее — буксируемый объект) в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить ее.

Заключение договора буксировки подтверждается наличием транспортной накладной, составленной в соответствии с требованиями правил буксировки судов, плотов и иных плавучих объектов, утвержденных федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, и оформленной на основании такой накладной дорожной ведомости и квитанции о приеме буксируемого объекта для буксировки.

Буксируемый объект должен быть предъявлен для буксировки его владельцем или уполномоченным им лицом (отправителем) в состоянии, пригодном для безопасного плавания, в соответствии с правилами буксировки, техническими условиями формирования и оснастки плотов, а также договором буксировки или договором об организации буксировок.

Технические условия формирования и оснастки плотов разрабатываются изготовителями плотов, согласовываются с государственной речной судоходной инспекцией бассейна и утверждаются бассейновым органом государственного управления на внутреннем водном транспорте.

Члены экипажа буксируемого объекта обязаны исполнять распоряжения капитана буксирующего судна в части обеспечения безопасности судоходства, сохранности буксируемого объекта и принимать меры по предупреждению транспортных происшествий с буксируемым объектом.

В случае если буксируемый объект доставлен в порт назначения с признаками повреждения, буксировщик совместно с получателем буксируемого объекта осуществляет его осмотр и оценку повреждений.

Буксируемые объекты, принятые после наступления сроков прекращения обязательного приема буксируемых объектов для буксировки, если они не могут быть доставлены по назначению или были задержаны в пути, должны быть приняты их отправителями на хранение и поставлены на длительный отстой, в том числе в зимнее время года, в месте остановки движения.

Организация перевозки пассажиров. Перевозки пассажиров и их багажа осуществляются на основании договоров перевозок пассажиров. По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в порт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в порт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд и при сдаче пассажиром багажа плату за его провоз. Пассажиру в подтверждение заключения договора перевозки пассажира выдаются билет на право проезда. Порядок осуществления перевозок пассажиров и их багажа регламентируется правилами перевозок пассажиров и их багажа, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (ст. 95 КВВТ РФ).

Перевозки пассажиров и их багажа могут осуществляться согласно договору фрахтования судна, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за обусловленную плату для выполнения одного или нескольких рейсов определенные помещения судна.

Жизнь и здоровье пассажиров подлежат обязательному страхованию в соответствии с российским законодательством на время перевозок.

Спасание судов. В соответствии со ст. 123 КВВТ РФ спасательной операцией является любое действие или любая деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу (за исключением имущества культурного характера, имеющего доисторическое, археологическое или историческое значение, если оно находится на дне в пределах внутренних водных путей), находящимся в опасности в пределах внутренних водных путей.

Капитан судна имеет право заключать договоры о спасании для осуществления спасательных операций от имени судовладельца. Капитан судна или судовладелец имеет право заключать такие договоры от имени владельца имущества, находящегося на борту судна.

По отношению к владельцу находящегося в опасности судна или владельцу находящегося в опасности другого имущества спасатель обязан:

- осуществлять спасательные операции с должной заботой;

- при выполнении спасательной операции проявлять должную заботу о предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде;
- обращаться за помощью к другим спасателям, когда этого разумно требуют обстоятельства;
- соглашаться на участие других спасателей, когда этого разумно требует капитан находящегося в опасности судна или его владелец либо владелец находящегося в опасности другого имущества, при условии, если это не повлияет на размер вознаграждения спасателя и будет признано, что такое требование неразумно.

По отношению к спасателю капитан находящегося в опасности судна и его владелец или владелец находящегося в опасности другого имущества обязаны:

- в полной мере сотрудничать с ним в ходе спасательных операций;
- при выполнении указанной обязанности по сотрудничеству проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде;
- принять судно или другое имущество, после того как оно доставлено в безопасное место, если этого разумно требует спасатель.

Спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на вознаграждение. Спасатель может быть полностью или частично лишен вознаграждения либо специальной компенсации в той мере, в какой спасательные операции оказались необходимыми или более трудными по его вине либо в какой спасатель виновен в обмане или в ином нечестном поведении. Услуги, оказанные вопреки прямому и разумному запрещению владельца находящегося в опасности судна или его капитана либо владельца находящегося в опасности любого другого имущества, которое не находится и не находилось на борту судна, не дают права на плату вознаграждения.

Общая авария. Применительно к внутреннему водному транспорту под общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований в целях сохранения от общей опасности судна, груза и провозной платы. Общая авария распределяется между судном, грузом и провозной платой соразмерно их контрибуционной стоимости во время и в месте окончания общего предприятия. В общую аварию включаются только такие убытки, которые являются прямым следствием акта общей аварии. Убытки, вызванные задержкой судна во время рейса, его простоем, изменением цен, и другие косвенные убытки не признаются общей аварией. Бремя доказывания ложится на сторону, требующую распределения общей аварии.

Составляющие общую аварию убытки от повреждения судна, его машин и принадлежностей определяются исходя из стоимости ремонта, исправления или замены того, что повреждено или утрачено. В случае если ремонт судна не проводился, убытки от повреждения судна определяются в сумме, на которую стоимость судна уменьшилась в результате повреждения и которая согласно смете не выше стоимости ремонта судна. В случае полной гибели судна или в случае, если стоимость устранения повреждений превысила бы стоимость судна в неповрежденном состоянии, убытки, признаваемые общей аварией, составляют разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии после вычета из нее оценочной стоимости устранения повреждений, не относящихся к общей аварии, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи того, что осталось от судна.

По заявлению заинтересованных лиц наличие общей аварии устанавливается, и расчет по ее распределению (диспаша) составляется лицами, обладающими знаниями и опытом в области внутреннего водного транспорта (диспашерами). За составление диспаши взимается сбор, который включается в

диспашу и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям их участия в общей аварии.

Порядок предъявления претензий к перевозчику или буксировщику. До предъявления иска в связи с перевозкой пассажира, багажа, груза к перевозчику или в связи с буксировкой буксируемого объекта к буксировщику обязательным является предъявление претензии к перевозчику или буксировщику.

Претензии, возникающие в связи с перевозками пассажиров, багажа, грузов или буксировкой буксируемых объектов, предъявляются перевозчикам или буксировщикам по месту их нахождения. К претензии должны быть приложены документы в подлинниках или надлежаще заверенные копии документов, подтверждающие право заявителя на предъявление претензии. К претензии об утрате, о недостатке или о повреждении (порче) груза, багажа либо об утрате или о повреждении буксируемого объекта должен быть приложен документ, удостоверяющий количество и стоимость отправленного груза, багажа или буксируемого объекта.

Претензии к перевозчикам или буксировщикам могут быть предъявлены в течение срока исковой давности, который исчисляется в отношении:

— возмещения ущерба за утрату груза, багажа или буксируемого объекта — по истечении 30 дней со дня окончания срока доставки груза, багажа или буксируемого объекта;

— возмещения ущерба за недостачу, повреждение (порчу) груза, багажа или повреждение буксируемого объекта — со дня выдачи груза, багажа или буксируемого объекта;

— несоблюдения срока доставки груза или буксируемого объекта, возврата излишне уплаченной провозной платы — со дня выдачи груза или буксируемого объекта;

— задержки отправления или прибытия с опозданием пассажирского судна — со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии;

— возмещения ущерба за недостачу однородных грузов, перевозки которых осуществляются навалом, насыпью или наливом и отправки которых осуществляются в соответствии с договором об организации перевозок грузов, — со дня подписания акта сверки расчетов за количество принятых для перевозки и сданных грузополучателям грузов.

Срок исковой давности устанавливается:

— по требованиям, возникшим в связи с осуществлением перевозок грузов, багажа или буксировки буксируемых объектов, — 30 дней;

— по требованиям к перевозчику или буксировщику, возникающим в связи с осуществлением перевозок грузов или буксировки буксируемых объектов, — один год;

— по требованиям к перевозчику, возникающим в связи с осуществлением перевозок пассажиров и их багажа, — три года;

— по требованиям, возникающим в связи со столкновением судов и с осуществлением спасательной операции, могут быть предъявлены в течение двух лет (ст. 164 КВВТ).

Течение срока исковой давности начинается со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии.

Правила плавания по внутренним водным путям РФ. Правила плавания по внутренним водным путям РФ, открытым для судоходства (за исключением устьевых участков рек с морским режимом), устанавливаются Минтрансом России.

К плаванию по внутренним водным путям РФ допускаются суда, зарегистрированные в Государственном судовом реестре РФ, реестре арендованных иностранных судов или судовой книге.

Плавание судов по внутренним водным путям допускается только под Государственным флагом РФ. На основании решения Правительства РФ может быть разрешено плавание по внутренним водным путям отдельному судну под флагом иностранного государства (ст. 23.1 КВВТ РФ).

Надзор за соблюдением требований обеспечения безопасности эксплуатации судов осуществляется органами государственной речной судоходной инспекции. Диспетчерское регулирование движения судов на внутренних водных путях РФ осуществляется бассейновыми органами государственного управления на внутреннем водном транспорте.

Каждое судно управляется лицом, имеющим необходимую квалификацию. Согласно п. 1 ст. 30 КВВТ РФ капитан должен быть гражданином Российской Федерации.

В соответствии с Правилами плавания по внутренним водным путям РФ, утвержденными приказом Минтранса России от 14 октября 2002 г. № 129, к назначению на должности, относящиеся к командному составу судна и судовой команде, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства; все плавучие объекты должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц и безопасности плавания. Во время движения на посту управления судном должны находиться квалифицированные лица судоводительской специальности в количестве, определенном уставом службы на судах внутреннего водного транспорта.

На судне, зарегистрированном в Государственном судовом реестре РФ и осуществляющем судоходство по внутренним водным путям, должны находиться судовые документы, и оно должно быть оборудовано необходимым сигнальным и радиооборудованием. На судах смешанного (река — море) типа должны также находиться документы в соответствии с перечнем, установленным КТМ РФ.

В Правилах плавания по внутренним водным путям РФ достаточно подробно регламентируется порядок расхождения судов и обгон, устанавливаются запреты на определенные действия (п. 132); определяется порядок прохода под мостами (п. 180—186), шлюзования (п. 187—206) и плавания в условиях ограниченной видимости (п. 208—221), а также порядок использования парусных судов, водных лыж, гидроциклов, маневрирования относительно судов, занятых ловом рыбы, и действий в аварийных ситуациях, включая выброс нефтепродуктов и их возгорание.

Дополнительной правовой основой для плавания по внутренним водным путям России иностранных судов являются межправительственные соглашения по транспорту и судоходству. Например, такие соглашения Российской Федерацией заключены с Белоруссией, Арменией, Таджикистаном, Узбекистаном, Кыргызстаном, Казахстаном и Украиной. Парафировано соглашение с Литвой в отношении плавания судов по внутренним водным путям Литвы и Калининградской области РФ.

В соответствии с указанными соглашениями национальный режим в отношении доступа на внутренние водные пути и в порты для осуществления перегрузочных операций и обслуживания пассажиров установлен для судов России, Белоруссии, Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана и Армении, а в отношении плавания судов России и Украины — на условиях «взаимности».

До заключения межправительственных соглашений прохождение судов Азербайджана, Туркмении и Украины по внутренним водным путям РФ организуется на основании разовых разрешений руководства департамента речного транспорта.

Агентское обслуживание иностранных судов при следовании их по внутренним водным путям РФ осуществляется агентами судовладельцев или по поручениям судовладельцев (на договорной основе) судоходными компаниями и портами. Входящие на внутренние водные пути РФ иностранные суда подвергаются осмотру работниками государственных речных судоходных инспекций бассейнов и, в случае

получения разрешения на плавание, могут следовать по маршруту перехода при обязательной лоцманской проводке речными лоцманами пароходств и судоходных компаний (язык общения экипажей иностранных судов с лоцманами и диспетчерской службой речных бассейнов — русский). Навигационные сборы с иностранных судов взимаются по месту захода.

ГЛАВА 8	Правовое регулирование деятельности морского порта
----------------	-----------------------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** содержание правовых норм и обычаев, определяющих портовый контроль и лоцманское обеспечение;
- **уметь** анализировать распорядительные акты портовых администраций;
- **владеть** способностью передавать аудитории свои знания по рассматриваемому предмету.

Впервые вопросы регламентации правового режима русских портов были отражены в договоре, заключенном с Византией в 944 г.; в дальнейшем порядок доступа иностранных судов в российские порты отражался в договорах, заключенных с городами и странами Западной Европы, а также в жалованных грамотах, которые выдавались купцам той или иной страны или города.

В XVI—XVII вв. с расширением торговых отношений с Данией, Швецией и Англией портовые правила кодифицируются в виде единых толковых сводов. С XVII в. в практике Русского государства обозначилась тенденция ограничения числа портов и пристаней, к которым могли приходить торговые суда иностранных государств, что объяснялось политическими и экономическими интересами страны. По-видимому, впервые правила доступа и пребывания иностранных судов в русских портах были включены в Новоторговый устав 1667 г.

К началу XVIII в. бурное развитие торговли, активная военно-политическая деятельность России на Балтийском море приводят к увеличению количества портов, обслуживающих иностранное судоходство (Россия получает Ревель и Нарву, а к 1703 г. достраивает Санкт-Петербургский порт) и, как следствие, к необходимости более точной регламентации допуска в порты иностранных судов, установления правил их пребывания, санитарного и таможенного режима, решения других вопросов.

Вместе с тем законодательная деятельность государства Российского явно отставала от развития отечественной морской торговли, что нашло отражение в Манифесте от 25 июня 1781 г., потребовавшем скорейшей кодификации морского законодательства. Отдельные нормативные акты, в том числе и регулировавшие использование портового хозяйства, изданные в период с 1722 по 1830 г., нашли свое воплощение в отдельной книге Свода законов Российской империи, введенного в действие с 1 января 1835 г.

В 1925 г. приказом Революционного военного совета № 641 была утверждена Общая инструкция о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время, которой был установлен следующий режим: порты делились на закрытые и открытые для торговых судов заграничного плавания. Этот режим был сохранен и в законе СССР 1982 г. «О государственной границе СССР». Перечень бухт, портов и рейдов, открытых для иностранных мореплавателей (всего их было около 50), публиковался в первом номере «Извещений мореплавателям».

Введенные в действие в 1986 г. Общие правила морских торговых и рыбных портов Союза ССР

устанавливали, что капитаны иностранных судов должны информировать порты назначения о времени прихода за 48 часов с последующим уточнением за 12 часов, а капитаны танкеров — соответственно, за 72 и 12 часов.

В ст. 60 Кодекса торгового мореплавания 1968 г. морские порты относились к ведению Министерства морского флота СССР или Министерства речного флота РСФСР или других союзных республик, а морские порты, предназначенные для обслуживания нужд соответствующих отраслей народного хозяйства, — рыбные, нефтяные, лесные и иные специализированные морские порты — к ведению других министерств и ведомств.

Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации» регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания в морских портах, устанавливает порядок строительства, открытия, закрытия морских портов, порядок осуществления в них деятельности, в том числе оказания услуг, а также устанавливает основы государственного регулирования деятельности в морских портах. В указанном Федеральном законе под «морским портом» понимаются морские порты в том значении, как они определены в КТМ РФ.

Согласно ст. 9 КТМ РФ «морской порт» — это совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском торговом порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта.

8.1 Государственный портовый контроль

Государственное регулирование деятельности в морском порту осуществляется, в частности, посредством издания нормативных правовых актов, осуществлением государственного контроля и надзора за соблюдением установленных норм и правил; лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых в морском порту, установления ставок портовых сборов и тарифов на услуги, порядка сдачи в аренду имущества в морском порту, находящегося в государственной собственности, осуществления государственного контроля и надзора в морских портах, осуществления навигационно-гидрографического обеспечения на подходах к морскому порту и в морском порту.

Морские порты подлежат государственной регистрации в Реестре морских портов РФ, в который вносятся номер, наименование, местонахождение, дата и номер решения об открытии морского порта; перечень операторов морских терминалов; основные технические характеристики морского порта, в том числе его возможности по перевалке грузов, обслуживанию судов и (или) обслуживанию пассажиров; период навигации и некоторые другие сведения.

Административно-властные и иные полномочия в морских портах осуществляются администрациями морских портов, являющимися портовой властью, которую возглавляет капитан морского порта.

Капитан морского порта является должностным лицом, осуществляющим функции по государственной регистрации судов и выдаче соответствующих судовых документов, регистрации права собственности на суда и строящиеся суда, ипотеке судов или строящихся судов и иных прав на них, выдаче соответствующих документов, обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту.

Капитан порта издает обязательные постановления по вопросам безопасности движения, охраны собственности и общественного порядка, проведения санитарных и противопожарных мероприятий в порту. Акваторию порта составляют отведенные порту водные пространства, в том числе внутренний и внешний рейды.

Порядок захода судов в морские порты определяется в Общих правилах плавания и стоянки судов в морских портах РФ и на подходах к ним, утвержденных приказом Минтранса России от 20 августа 2009 г. № 140.

Государственный портовый контроль за судами, находящимися в морском порту, за судами, выходящими в море, и ведение централизованного учета такого контроля осуществляет капитан морского порта в целях проверки наличия судовых документов, соответствия основных характеристик судов судовым документам и выполнения требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов. В случае отсутствия судовых документов или наличия достаточных оснований полагать, что судно не удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания, капитан морского порта может провести осмотр судна.

Капитан морского порта имеет право отказать в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в случае:

- 1) непригодности судна к плаванию, нарушения требований к загрузке, снабжению судна, комплектованию экипажа судна или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности его плавания, жизни или здоровью находящихся на судне людей либо угрозу причинения ущерба морской среде;
- 2) нарушения требований, предъявляемых к судовым документам;
- 3) предписания санитарно-карантинной и миграционной служб, таможенных, пограничных органов и других уполномоченных на то государственных органов;
- 4) неуплаты установленных портовых сборов.

Расходы, связанные с осмотром и освидетельствованием судов, осуществляемыми капитаном порта, несет судовладелец.

Распоряжения капитана морского порта по относящимся к его полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту обязательны для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан.

Капитан порта по просьбе лица, имеющего требование, возникающее в связи с осуществлением спасательных операций, со столкновением судов, с повреждением портовых сооружений, водных бассейнов, судоходных путей и средств навигационной обстановки или в связи с иным причинением вреда, может задержать на 72 часа (за исключением дней, официально рассматриваемых как нерабочие) судно и груз впредь до предоставления судовладельцем и грузовладельцем достаточного обеспечения. Ответственность за убытки, причиненные необоснованным задержанием судна и груза, несет лицо, по требованию которого состоялось задержание.

По требованию капитана морского порта находящиеся в порту суда обязаны участвовать в спасании людей и судов, терпящих бедствие в пределах акватории порта.

За нарушение правил, касающихся безопасности мореплавания и порядка в порту, капитан морского порта вправе налагать административные взыскания в соответствии с законодательством РФ.

В соответствии с Положением «О портовых сборах, сборах за услуги в морских рыбных портах РФ», утвержденным приказом Роскомрыболовства от 12 октября 1995 г. № 161 и измененным в редакции

приказа Министерства сельского хозяйства и продовольствия РФ от 25 декабря 1997 г. № 79, государственными администрациями (службами капитанов) морских рыбных портов РФ с российских и иностранных судов, посещающих эти порты, взимаются судовые портовые сборы и сборы за оказываемые услуги независимо от флага, ведомственной принадлежности и формы собственности на судно.

К судовым портовым сборам, взимаемым с судов (судовладельцев), относятся: корабельный, причальный, якорный, лоцманский и за пользование систем управления движением судов, маячный и швартовый сборы, сборы за регистрацию судна в порту приписки, за исключение судна из государственных регистрационных документов порта, сборы за нарушение правил плавания и стоянки, за проведение расследования аварийных случаев с судами и канальный сбор.

К другим сборам, относящимся к экипажам судов, взимаемым в морских рыбных портах, относятся: сборы за оформление отлетов членов экипажей судов за границу и прилетов их из иностранных портов, сборы за дипломирование и освидетельствование лиц плавсостава, паспортизацию членов экипажей судов и прикомандированных лиц, сборы за нотариальные действия по оформлению документов юридических и физических лиц.

Взимание сборов и плат производится, как правило, с условного объема судна, исчисляемого в кубических метрах и определяемого произведением трех величин, указанных в мерительном свидетельстве: наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты борта судна.

Взимание сборов и плат может производиться и с валовой вместимости судна, исчисляемой в брутто регистровых тоннах, указанной в мерительном свидетельстве судна. Выбор критериев (объем или вместимость) в каждом порту производится государственной администрацией или службой капитана порта и утверждается Роскомрыболовством одновременно с тарифными ставками сборов и плат за услуги. Вместимость судна менее 1 тыс. брутто регистровых т принимается за 1 тыс. брутто регистровых т, кроме судов, не выходящих за пределы портовых вод, плата с которых взимается за фактическую вместимость.

8.2. Лоцманское обеспечение

Лоцманское обеспечение осуществляется за счет лоцманской проводки судов на подходах к морским портам, в пределах акватории морских портов, между морскими портами, а также в открытом море и на внутренних водных путях РФ. Перечень участков внутренних водных путей РФ, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке, установлен приказом Минтранса России от 4 сентября 2003 г. № 182.

Лоцманская проводка судов осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах в целях обеспечения безопасности плавания, предотвращения происшествий с судами и защиты морской среды.

В ст. 79 Кодекса торгового мореплавания 1968 г. устанавливалось, что независимо от флага и ведомственной принадлежности судна лоцманская проводка осуществляется исключительно государственными морскими лоцманами. Данное положение было изменено в ст. 87 КТМ РФ, которая предусматривала создание негосударственных организаций по лоцманской проводке судов. Постановлением Правительства РФ от 17 июля 2001 г. № 538 «О деятельности негосударственных организаций по лоцманской проводке судов» был установлен перечень морских портов, в которых допускается деятельность негосударственных организаций по лоцманской проводке судов, что

неправомерно ограничило сферу деятельности негосударственных лоцманов в пользу государственных лоцманских служб. Постановлением Конституционного Суда РФ от 6 апреля 2004 г. № 7-П положения п. 2 ст. 87 КТМ РФ, согласно которому морской лоцман является работником лоцманской службы государственной организации, негосударственные организации по лоцманской проводке судов создаются с учетом особенностей, определяемых Правительством РФ, а перечень портов, в которых допускается деятельность негосударственных организаций по лоцманской проводке судов, устанавливается Правительством РФ, и находящееся с ними в нормативном единстве вышеупомянутое постановление Правительства РФ были признаны не соответствующими Конституции РФ.

В новой редакции ст. 87 КТМ РФ сказано, что морскими лоцманами могут быть граждане Российской Федерации, удовлетворяющие требованиям положения о морских лоцманах, утвержденного Минтрансом России по согласованию с Минобороны России и Росрыболовством.

Районы с обязательной и необязательной лоцманской проводкой судов устанавливаются Минтрансом России в обязательных постановлениях в морских портах. В районах обязательной лоцманской проводки судов капитан судна не вправе осуществлять плавание без лоцмана, за исключением случаев, если судно относится к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, или капитану судна предоставлено право осуществлять плавание без лоцмана, установленном Минтрансом России.

Например, приказ Минтранса РФ от 12.04.2010 № 86 «Об установлении районов необязательной и обязательной лоцманской проводки судов» устанавливает необязательную лоцманскую проводку по Азовскому морю от Керченского пролива до портов РФ и обязательную для районов морских портов Темрюк, Кавказ, Ейск, Таганрог, Азов, Ростов-на-Дону, а также Азово-Донской морской канал. Обязательна лоцманская проводка в районе морского терминала Каспийского трубопроводного консорциума (район селения Южная Озереевка) (приказ Минтранса России от 1 октября 2001 г. № 147); в Татарском проливе и Амурском лимане, в морских портах, расположенных на побережье Татарского пролива и Амурского лимана, в устьевой части реки Амур, а также в порту Москальво (приказ Минтранса России от 1 августа 2002 г. № 105).

Порядок лоцманской проводки судов в морском порту устанавливается капитаном морского торгового порта.

В районах, где лоцманская проводка судов является необязательной, капитан морского порта может устанавливать обязательную лоцманскую проводку судов, которые имеют серьезные повреждения корпусов, механизмов или оборудования, что может существенно влиять на безопасность мореплавания в морском порту. В этом случае капитан судна уведомляется о том, что его судно должно следовать под лоцманской проводкой.

Кроме обеспечения безопасности мореплавания лоцманы имеют обязанности публично-правового характера, которые включают обязанность незамедлительно сообщать капитану морского порта:

- о любых переменах на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности мореплавания;
- любых происшествиях с судном, лоцманскую проводку которого он осуществляет, и с другими судами в обслуживаемом им районе;
- невыполнении капитаном судна, лоцманскую проводку которого он осуществляет, правил плавания судов и правил предотвращения загрязнения с судов нефтью, вредными веществами, сточными водами или мусором.

В целях безопасности плавания судна капитан следует разумным рекомендациям лоцмана и не вмешивается в его работу без достаточных на то оснований; может поручить лоцману отдавать

распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому, что не освобождает капитана от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате таких распоряжений.

Лоцман не вправе без согласия капитана оставить судно раньше, чем поставит его на якорь, ошвартует судно в безопасном месте, выведет его в море или будет сменен другим лоцманом.

В случае если это необходимо в целях безопасности плавания судна, лоцман вправе приостановить лоцманскую проводку судна до наступления обстоятельств, позволяющих осуществить его безопасное плавание.

Капитан судна, нарушивший требование об обязательности лоцманской проводки, несет административную ответственность в соответствии с законодательством РФ. Присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственность капитана судна за его управление.

При наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна вправе в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана, а там, где она обязательна, должен потребовать у капитана порта заменить лоцмана.

Лоцман, виновный в ненадлежащей лоцманской проводке судна, может быть лишен лоцманского удостоверения.

В КТМ РФ не содержится указаний на то, за чей счет содержатся лоцманские службы⁸⁰. Согласно ст. 106 КТМ РФ с судов, пользующихся услугами лоцманов, взимается лоцманский сбор, размер которого, порядок его взимания и категории освобождаемых от уплаты лоцманского сбора судов определяются в порядке, установленном законодательством РФ.

Лоцманская проводка судов по внутренним судоходным путям РФ осуществляется в соответствии с Положением о лоцманской службе и лоцманской проводке судов по внутренним судоходным путям РФ, введенным в действие приказом Минтранса России от 3 февраля 1995 г. № 11, заменившим действовавший ранее приказ министра речного флота РСФСР от 5 апреля 1961 г. № 52-пр «Об организации лоцманской службы для проводки по внутренним водным путям РСФСР судов и плавучих объектов сторонних организаций». Указанное Положение устанавливает цели лоцманской проводки, районы обязательной и необязательной лоцманской проводки, определяет взаимоотношения между лоцманом и капитаном судна, особенности лоцманской проводки иностранных судов, лоцманский сбор и ответственность за ненадлежащее исполнение проводки судов.

Лоцманская деятельность является лицензируемой. Государственный надзор за деятельностью лоцманских служб по вопросам обеспечения безопасности проводки судов осуществляют органы Государственной речной судоходной инспекции РФ. За нарушение лицензионных требований лоцманская служба может быть лишена лицензии или действие ее может быть приостановлено органом, выдавшим лицензию, в том числе и по представлению органов Российской транспортной инспекции, Государственной речной судоходной инспекции РФ.

Лоцманами могут быть лица, имеющие среднее или высшее судоводительское образование, диплом капитана высшей группы грузовых самоходных и буксирных серийных судов внутреннего плавания, работающих в бассейне (районе), либо диплом капитана такой же или высшей группы пассажирских судов, и выдерживавшие испытания на знание лоцманского дела в определенном районе плавания, а также имеющие медицинское свидетельство о пригодности по состоянию здоровья для работы на судах. Лоцман

⁸⁰ В ст. 96 Кодекса торгового мореплавания 1968 г. содержалось ясное указание на то, что лоцманская служба содержится за счет средств порта.

должен иметь лоцманское удостоверение установленной формы на право работы в определенных районах проводки судов. Лоцманские удостоверения с присвоением звания «Речной лоцман» выдаются лоцману после прохождения проверки знаний в аттестационных комиссиях. Районы обязательной лоцманской проводки и категории судов, подлежащие обязательной лоцманской проводке, устанавливаются Департаментом речного транспорта Минтранса России по представлению государственных речных судоходных инспекций бассейнов и доводятся до всеобщего сведения в местных правилах плавания, навигационных картах, лоциях, извещениях судоводителям и обязательных постановлениях по портам. Плавание в таких районах без лоцмана допускается при условии нахождения на мостике двух судоводителей, один из которых, капитан или первый штурман (старший помощник), должен иметь удостоверение «Речной лоцман» или отметку в рабочем дипломе на право плавания в данном районе обязательной лоцманской проводки.

Капитан судна, предполагающего плавание в районах обязательной лоцманской проводки, обязан:

— подать заявку на выделение лоцмана (сроки устанавливаются на основании обязательных постановлений по портам, а при подаче заявки в пунктах, где нет службы капитана порта, — за 48 часов с последующим уточнением за два часа до начала лоцманской проводки; при стоянке судна в порту под обработкой заявку на лоцманскую проводку капитан судна обязан подать не позднее восьми часов до отхода судна);

— принять решение о выборе лоцманской службы на предстоящий переход;

— принять меры безопасности при приеме лоцмана на борт судна или его убытии;

— безвозмездно предоставить лоцману (стажеру лоцмана) на период проводки помещение для проживания и питание наравне с экипажем;

— предоставить лоцману данные об осадке, длине, ширине, надводном габарите судна по высоте, роде груза, грузоподъемности или иной вместимости судна.

Во время лоцманской проводки капитан судна обеспечивает безопасность плавания с учетом рекомендаций лоцмана и может поручить лоцману отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому, но это не освобождает его от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате передоверия полномочий по управлению судном.

Лоцман не вправе без согласия капитана оставить судно раньше, чем поставит его на якорь, ошвартует в безопасном месте, выведет в район необязательной лоцманской проводки или будет сменен другим лоцманом.

Лоцманский сбор собирается с судов, воспользовавшихся услугами лоцмана, и его размер определяется исходя из Временного порядка установления и применения тарифов на перевозки грузов и сборов за работы и услуги, связанные с перевозками, выполняемыми предприятиями речного транспорта в Российской Федерации (1993 г.).

За ненадлежащее исполнение проводки судов ответственность несут как лоцманская служба, работником которой является лоцман, осуществляющий проводку, так и лоцман.

ГЛАВА 9	Агентирование судов
----------------	----------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** содержание агентских отношений применительно к коммерческому мореплаванию;
 - **уметь** составлять агентские договоры и определять основные обязанности агента и принципала, являющимся судовладельцем или фрахтователем судна;
 - **владеть** умением представлять интересы сторон агентского договора в судебных и арбитражных инстанциях.
-

Агентирование — деятельность агентов фрахтователей по обслуживанию судна в портах погрузки и выгрузки в части таможенных и иных формальностей.

По договору морского агентирования судовой агент обязан выполнить необходимые для судна работы и услуги, а именно:

- обеспечить проведение таможенных и портовых формальностей, связанных с пребыванием судна в порту, включая оплату пошлин, сборов и штрафов;
- организовать снабжение судна топливом, продовольствием, водой для питья и т.п.;
- обеспечить проведение грузовых работ и расчетов по ним;
- своевременно оформить судовую и грузовую документацию;
- обеспечить медицинское и культурное обслуживание членов экипажа;
- документально оформить и отрегулировать претензии;
- оформить отчетную денежную документацию на судне;
- регулировать все вопросы между капитаном судна, грузовладельцами, таможенными и портовыми властями.

За выполненную работу платится агентское вознаграждение в зависимости от полной грузоподъемности и грузместимости судов (дедвейта). Все платежи суммы вознаграждений включаются в дисбурсментский счет (англ. — Disbursement account), т.е. счет на обслуживание судна в порту, предъявляемый судовым агентом судовладельцу и сопровождаемый оправдательными документами, которые подтверждаются подписью капитана и, как правило, акцептуются представителем судовладельца.

Существуют различные определения морского агента. Ассоциация морских организаций порта Антверпен дает следующее определение морскому агенту: «Морской агент — это лицо, которому от имени и по поручению судовладельцев, фрахтователей, капитанов судов поручено наблюдать за деятельностью судна и вести дела последнего, обеспечивая в самом широком понимании все действия, необходимые для осуществления транспортных операций, включая таможенное оформление и взаимодействие с другими организациями, в частности с получателями и отправителями грузов, выполнение любых дел, имеющих непосредственное отношение к поручению, а также оказание посреднических услуг в качестве представителя перевозчика при заключении фрахтовых сделок»⁸¹.

Третьи лица, с которыми взаимодействует морской агент, довольно многочисленны и разнообразны. Их можно разбить на две основные группы:

- 1) все виды официальных властей;
- 2) лица, состоящие в длительных и кратковременных отношениях с принципалом.

Морские агенты имеют широкие посреднические функции. Судовладельцы поручают им заключать договоры на портовую буксировку и лоцманскую проводку, посредничать при заключении договора фрахтования судна, договора на ремонт или переоборудование судна, согласовывать цены и условия

⁸¹ Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / под ред. А. С. Кокина. Л.: Изд-во Международного фонда истории науки, 1991. С. 36.

поставки бункерного топлива, судовых масел, пресной воды, продовольствия.

Морских агентов можно классифицировать по виду деятельности, объему полномочий, виду судоходства, порядку назначения, форме собственности и участия в капитале, степени ответственности перед судовладельцем:

- а) по виду деятельности:
 - портовый агент;
 - агент-посредник (брокер), грузовой агент, страховой агент;
- б) по объему полномочий:
 - всеобщий (универсальный) агент, который имеет неограниченные полномочия принципала заключать любые контракты и коммерческие сделки;
 - генеральный агент, уполномоченный судовладельцем решать все вопросы, связанные с обслуживанием судов;
 - агент, координирующий деятельность агентов в других портах страны, куда заходят суда той или иной конкретной линии;
 - агент, назначенный в целом по стране или географическому региону, координирующий и контролирующий деятельность своих агентов в этой стране или регионе, которые по отношению к нему выступают как субагенты;
 - агент, контролирующий распределение тоннажа, следящий за обработкой и загрузкой флота, проверкой дисбурсментских расчетов и их оплатой;
 - специальный агент, выполняющий какую-нибудь одну функцию;
- в) по виду судоходства — агенты трамповых, линейных и пассажирских судов;
- г) по порядку назначения — агенты, назначенные судовладельцем, от его имени и по его поручению выполняющие определенные действия в отношении судна, контролирующие выполнение обязательств отправителей и получателей грузов в отношении судна и груза в соответствии с условиями договора перевозки, коммерческими правилами и практикой морских портов; назначенные фрахтователем; по условиям чартера они назначаются отправителями или получателями грузов, но действуют от имени и по поручению фрахтовщика;
- д) по форме собственности — агентские компании, относящиеся к государственному, частному сектору экономики или имеющие смешанный капитал.

Правовая сущность агентского договора. Агент в правовом смысле — это лицо, уполномоченное другим лицом (принципалом) представлять его или действовать от его имени в отношениях с третьими лицами. В экспортной торговле полномочие, которое экспортер предоставляет независимому агенту за границей, обычно бывает в одной из двух форм: агент может быть уполномочен представлять третьих лиц на своей территории принципалу, оставляя решения о заключении договора последнему, или заключать договоры с третьими лицами от имени принципала.

Каждое агентское соглашение создает три вида отношений:

- 1) между принципалом и агентом;
- 2) между принципалом и третьим лицом;
- 3) между агентом и третьим лицом.

Первое — внутреннее соглашение между принципалом и агентом, истинный агентский договор. Оно устанавливает права и обязанности этих двух сторон, масштаб полномочий агента и его вознаграждение.

Второе является обычным договором купли-продажи, но в него вносятся некоторые дополнительные черты, обусловленные тем, что продавец заключил договор через представителя.

Третье взаимоотношение возникает в исключительных обязательствах.

Агентский договор может быть направлен на совершение агентом как юридических, так и фактических действий, конечной целью которых является установление договорных обязательств между принципалом и третьим лицом. Как правило, агент действует от имени принципала и, следовательно, заключенные им или при его содействии сделки создают права и обязанности непосредственно для принципала.

Отношения принципала и агента могут возникать из письменного или устного соглашения, из соответствующего поведения сторон. Для того чтобы действия агента обязывали принципала, они должны быть совершены в пределах предоставленных ему полномочий. Полномочия агента бывают прямо выраженными (англ. — *express authority*) и подразумеваемыми (англ. — *implied authority*). Прямо выраженное полномочие может быть предоставлено в любой форме. Подразумеваемыми считаются такие полномочия, которые, не будучи прямо выраженными, являются необходимыми для надлежащего выполнения агентом поручения принципала.

Судебная практика выделяет полномочия агента, возникающие из такого поведения принципала, которое дает основание третьим лицам предполагать предоставление агенту соответствующих полномочий. Речь идет о так называемых видимых полномочиях, основанных на процессуальном ограничении права и возражения.

Кроме того, потребностями торгового оборота обусловлено признание за агентом полномочий по необходимости (англ. — *authority by necessity*). Обычно при этом имеются в виду случаи, когда агент владеет товарами принципала, но обладает в их отношении ограниченными полномочиями. Первым необходимым условием для этого является возникновение чрезвычайной коммерческой необходимости превышения полномочий для защиты интересов принципала. Второе условие — невозможность для агента получить от принципала соответствующие указания.

Правовое регулирование деятельности принципала. Принципал заключает соглашение с агентом, и последний не обязан раскрывать сущность своего представительства перед третьим лицом. Здесь возможны следующие варианты:

- 1) агент заключает договор с третьими лицами от собственного имени, в таком случае он действует за нераскрытого (англ. — *undisclosed*) принципала;
- 2) агент сообщает о принципале, но не называет его имени, например подписывает договор от «имени наших принципалов» и, следовательно, действует за неназванного (англ. — *unnamed*) принципала;
- 3) агент сообщает о существовании принципала и называет его имя, действуя за названного (англ. — *named*) принципала.

Первый из трех случаев имеет особое значение, так как раскрывает различия между концепцией агентства, которая характерна для правовых систем, основанных на обычном праве, и подходом, господствующим в континентальном праве большинства европейских стран.

Во всех случаях ключевым является то, что нераскрытый принципал имеет право вмешаться и предъявить прямой иск покупателю. Иными словами, право выбора покупателя и право выбора на вмешательство принципала дают им возможность даже в случае нераскрытого представительства установить между собой прямые договорные связи. В двух других случаях покупатель может преследовать в судебном порядке только принципала. Иск агенту он может предъявить лишь в случае, когда действующее на

оговоренной территории законодательство предусматривает иное регулирование или когда агент несет личную ответственность перед третьим лицом либо отвечает в соответствии с торговыми обычаями.

Агент, который не раскрывает факт существования своего принципала, обычно несет ответственность, если третье лицо сочтет нужным возбудить иск, и в этом случае не имеет значения, например, тот факт, что он добавляет к своему фирменному наименованию такой описательный термин, как «экспортное и импортное представительство». Однако если он подписывает договор с покупателем как «агент» или направляет ему письма «от имени принципалов» или «за счет принципалов», он не несет персональной ответственности, даже если он не раскрыл имени принципала.

Некоторые «континентальные законы» отличаются в этом отношении от норм обычного права и предусматривают такое правило: если договор заключен агентом от своего имени, только он, а не принципал может заявлять иски. С учетом этого расхождения экспортер, желающий сохранить за собой право предъявить иск покупателю за границей по поводу покупной цены, должен прямо указать в договоре, который он заключает с агентом, что последний обязан раскрыть свою сущность представителя по продаже товаров клиентам или, по крайней мере, попросить агента передать ему право предъявления иска покупателям, если это необходимо.

Обязанности сторон по агентскому договору. Кроме конкретных обязанностей морского агента, перечисленных выше, в общем случае агент обязан:

— исполнить поручение лично, исключая случаи, когда возможность субделегации полномочий предусмотрена договором или деловыми обычаями; при замене себя другим лицом агент несет ответственность за его действия перед принципалом;

— следовать указаниям принципала, проявляя при этом надлежащую осмотрительность и умение;

— не разглашать третьим лицам полученные в процессе выполнения поручения конфиденциальные сведения, а также не использовать полученную таким образом информацию в целях конкуренции с принципалом;

— не допускать положения, при котором личные интересы оказались бы в противоречии с обязанностями по отношению к принципалу;

— предоставить принципалу необходимую информацию;

— хранить обособленно деньги и товары, полученные для принципала.

Агент не несет ответственности перед принципалом за исполнение обязанностей третьим лицом, с которым он вступил в договорные отношения за счет принципала.

Основной обязанностью принципала является уплата вознаграждения агенту. Такая обязанность вытекает из прямо выраженных и подразумеваемых условий договора. В агентском договоре обычно предусматривается не только право агента на вознаграждение, но и его размер. При отсутствии в договоре выраженных условий о праве агента на вознаграждение такое право подразумевается в случаях, когда в качестве агента выступает лицо, совершающее в виде промысла юридические действия за счет и в интересах другого лица.

Агент может потребовать комиссионные немедленно, если это никак не определено в договоре и не противоречит торговым обычаям. Аванс за незаработанные комиссионные обычно возвращается после окончания действия агентского соглашения. Определение момента возникновения права на вознаграждение, а также срока его выплаты зависит от усмотрения сторон агентского соглашения. При отсутствии специальных постановлений по данным вопросам право на вознаграждение возникает у агента в момент исполнения взятых им на себя обязательств, обычно при совершении сделки с третьим лицом. В это же

время у агента возникает право требовать выплаты причитающихся ему сумм. Такое положение не всегда выгодно для принципала, поэтому распространенной практикой является включение в договор условий, в соответствии с которыми право на вознаграждение, а также срок его выплаты ставится в зависимость от выполнения третьим лицом заключенной агентом сделки. Право на вознаграждение, как правило, возникает, учитывается с окончанием действия агентского договора.

Естественно, что право на вознаграждение за повторные заказы признается в случае, если толкование агентского договора исключает иное намерение сторон. В судебной практике Англии при решении вопроса о праве агента на вознаграждение за повторные заказы принимается во внимание способ определения срока действия договора. Если договор заключен на определенный срок, то с прекращением действия договора агент теряет право на вознаграждение за повторные заказы. Иное положение характерно для случаев заключения агентского договора без указания срока его действия, когда прекращение договора не лишает агента права на вознаграждение за сделки, заключаемые принципалом с третьими лицами, с которыми до прекращения договора через агента впервые были установлены договорные отношения.

С другой стороны, агент имеет право на вознаграждение только тогда, когда он предоставит принципалу платежеспособного покупателя, который желает приобрести товар. Если у покупателя нет денег, чтобы уплатить цену за товар, он считается несостоятельным. Принципал может оказать финансовую помощь покупателю и тем самым дает последнему возможность заключить договор купли-продажи, однако в этом случае истинный смысл такой продажи заключается в финансовом обеспечении сделки со стороны принципала, и агент не имеет право на комиссионные.

Три положения требуют особого внимания при обсуждении сторонами вопроса о комиссионном вознаграждении для агента:

- компенсация агенту расходов;
- выплата комиссионных за заказы с территории агента, но полученные непосредственно принципалом;
- комиссионные за повторные заказы.

Известные национальные нормы не содержат четких указаний на то, как приведенные положения должны быть сформулированы в договоре. Как правило, они регулируются на основе соглашения, достигнутого сторонами. Очевидным признается то, что принципал обязан возместить агенту расходы, связанные с выполнением поручения, при условии, если агент действовал в пределах предоставленных ему полномочий. Расходы подлежат возмещению независимо от того, является договор возмездным или безвозмездным.

Экспедирование грузов. Кроме агентов, в деятельности по обеспечению товарооборота на морском транспорте значительную роль выполняют также экспедиторы.

Услуги экспедитора по отправке грузов имеют огромную ценность для тех, кто занимается экспортной торговлей, и особенно для малых фирм, у которых нет собственных экспортных организаций и экспедиционных отделов. Экспедиторы обладают специальными знаниями о тонкостях отправки груза морем, по воздуху и по суше и знакомы, в частности, с постоянно меняющимися правилами работы таможи дома и за границей, тарифами и скидками с них, правилами работы морских и воздушных портов при контейнерной перевозке, упаковки и обработки экспортных товаров. Они также периодически занимаются проверкой грузов и получают долги клиентов за границей.

Экспедитор может действовать как принципал или как агент. Исторически понятие «экспедитор» означало агента, который выступает от имени своих клиентов, однако практика изменилась, и сейчас они

часто выполняют другие обязанности: упаковку грузов, их складирование, автотранспортную перевозку, погрузку и разгрузку лихтеров, страхование или группирование (при контейнерной перевозке) или выступают в качестве самого перевозчика. В связи с этим в современных условиях их чаще квалифицируют не как агентов, а как принципалов.

Тем не менее в каждом конкретном случае надо уточнить, в какой правовой роли выступает экспедитор. Ответ зависит от толкования договора между экспедитором и его клиентом, а также от обстоятельств дела.

Если экспедитор выступает как агент клиента, его задача — с должным усердием помогать всем тем, кто выполняет перевозки, хранение, упаковку или обработку товаров. Клиент через посредничество экспедитора вступает в прямые договорные отношения с другими лицами. В этом случае экспедитор выполняет обычные обязанности агента.

Если экспедитор выступает в роли принципала, то он вступает в договор с клиентом об оказании услуг, при этом являясь единственным лицом, с которым клиент находится в договорных отношениях, даже если фактические услуги, которые берет на себя экспедитор, выполняются другими.

Прибыль, которую имеет экспедитор, заключая договоры с фактическими исполнителями, является его личным делом, и он не обязан отчитываться за нее перед клиентом. Экспедитор, действуя как агент, часто оговаривает комиссионные, а действуя в качестве принципала — «общую» цену. Однако вознаграждение не является ни решающим фактором, ни руководящим критерием: это обычно один из компонентов, который следует принимать во внимание в зависимости от условий сделки.

Сегодня принято ссылаться на наличие стандартных и дополнительных условий оказания экспедиторских услуг. Их примерное содержание заключается в том, что экспедитор имеет особое право удержания имущества по закону, и упомянутые условия дают ему общее залоговое право, на основании которого он может удерживать товары клиентов и документы, относящиеся к товарам, до тех пор, пока клиент не выплатит все долги. Условия позволяют экспедитору удерживать и получать платеж за оказанные им брокерские посреднические услуги, а также прочие надбавки и выплаты, которые обычно удерживаются агентом по перевозке и экспедитором (или страховым брокером).

Условия также содержат подробное положение, которое ограничивает ответственность экспедитора, действующего как принципал. Они предусматривают среди прочего, что экспедиторская фирма принимает на себя ответственность только за утрату или повреждение товара, если они имели место в период между принятием товара экспедитором и временем, когда он имел право вызвать клиента, грузополучателя или владельца для принятия доставленного груза. Условия также предусматривают максимальные ограничения ответственности на основе ссылки на специальные права заимствования и перечень обстоятельств, освобождающих от ответственности.

Дополнительные условия сделки могут возникать в силу особых обстоятельств, складывающихся в процессе договорных отношений сторон. Например, если агенты по морской перевозке были наняты импортерами для выполнения таможенных формальностей, но во время ведения дела со своими клиентами не заполнили таможенную декларацию с указанием конкретных инструкций от клиентов, они не несут ответственности за незаполнение декларации до даты выплаты импортной пошлины за товары. Когда провозная плата, предложенная экспедитором своим клиентам, основана на весе и размерах товаров, клиенты обязаны доплатить экспедитору, если он должен заплатить за провоз больше на том основании, что размеры груза превышают первоначально указанные. В соответствии с обычаями лондонского фрахтового рынка экспедиторы, которые по просьбе своих клиентов заказывают грузовое место на борту судна, несут

персональную ответственность за «мертвый фрахт» перед перевозчиком, если клиенты не погрузят товары и судно уйдет в рейс с пустым местом на борту. В этом случае экспедиторы имеют право на компенсацию убытков со стороны клиентов.

Агентские соглашения являются одним из важных институтов представительства в международном частном праве и занимают значительное место в организации международного экономического оборота. Они позволяют предпринимателям и другим субъектам экономического оборота заниматься непосредственно бизнесом, переложив организационную работу на своих представителей. Агентские соглашения в основном действуют, используя нормы английского права, так как континентальное право в представительстве использует поручение и комиссию.

ГЛАВА 10	Авария
-----------------	---------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** содержание Йорк-Антверпенских правил, понятий «общей» и «частной» аварии и их правовые последствия; содержание КТМ РФ по предмету изучения;
- **уметь** определять виды и квалифицировать признаки общей и частной аварии; определять квалифицировать признаки общей аварии по российскому законодательству;
- **владеть** процедурой распределения убытков; процедурой сбора доказательств и материалов.

Термином «авария» принято обозначать событие, связанное с техническими неполадками или выходом из строя машин и механизмов, влекущее, как правило, существенное изменение способности осуществлять определенную деятельность, например мореплавание или рыболовство, или существенно снижающее качество обитания экипажа и пассажиров морского судна или иного управляемого технического средства.

Единства взглядов на происхождение этого термина нет. В. Даль говорит о голландском происхождении слова «авария», подразумевая под ним «повреждение торгового судна или его груза»⁸²; Г.Шершеневич считает, что наиболее вероятным следует считать связь этого слова с арабским «авар» (означающим «повреждение»)⁸³ и его употребление связано с периодом средневековых крестовых походов⁸⁴. Энциклопедический словарь Webster, указывая на оригинальность происхождения данного слова, использует как испанское «*avaria*», так и арабское «*avar*»⁸⁵, а в Советском энциклопедическом словаре есть ссылка и на итальянское «*avaria*»⁸⁶. П. Я. Черных пишет, что в западноевропейские языки слово попало из итальянского, а в русский язык пришло из французского, принимая во внимание время заимствования (появилось в словарях с 1780 г.)⁸⁷. По мнению У. Тетли, термин «*average*» возник из термина «*avere*», впервые использованного в итальянском морском кодексе Пизы (Italian sea code of Pisa) в 1160 г., а уже в Кодексе Генуи (Code of Genoa) 1341 г. трансформировавшегося в «*averia*» (или «*avaria*»), что вполне

⁸² *Даль В.* Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 1. С. 23.

⁸³ Арабское «*avar*» (мн. — *avariya*) происходит от корня «*ava*» (по Lokotsch, pag. 138) и означает изъян, недостаток.

⁸⁴ *Шершеневич Г. Ф.* Курс торгового права. М.: Статут, 2003. Т. 3. С. 309.

⁸⁵ *New Webster's Dictionary Consolidated Book Publishers.* USA. 1988. P. 108.

⁸⁶ Советский энциклопедический словарь. М.: Советская энциклопедия, 1983. С. 11.

⁸⁷ *Черных П. Я.* Историко-этимологический словарь современного русского языка. М.: Русский язык, 1999. Т. 1. С. 24.

сопоставимо с французскими документами, где употребляется «*cavarié*» — потеря (loss)⁸⁸.

В отличие от вышеприведенного общеупотребительного толкования рассматриваемого термина, его правовое содержание связано не с техническими неисправностями, а с определенными правилами распределения убытков, вызванных пожертвованием части груза или судового оборудования ради спасения остального, ввиду угрожающей опасности.

В морском праве «общая авария» — древнейшая форма распределения рисков, сопровождающих мореплавание, период возникновения которой восходит к постулатам «Родосского права» (англ. — Rhodian Law)⁸⁹, которые впервые были письменно оформлены в Дигестах Юстиниана (англ. — Digest of Justinian)⁹⁰, дополнены в «правилах Олерона» (*Rôles of Oléron*) и последующих кодексах, принятых другими портовыми городами, например Генуей, Венецией, городами Ганзейского союза⁹¹. Первое судебное решение, основанное на понятии общей аварии, вынес американский суд в 1798 г., а подсудность таких дел адмиралтейским судам была впервые закреплена в английском законодательстве в 1859 г.⁹²

За долгие годы применения основные принципы «общей аварии» не подверглись существенным изменениям, практически адекватно повторяются в законах многих морских держав⁹³ и состоят в следующем: общими признаются убытки или расходы, понесенные экипажем, судовладельцем и грузовладельцем в целях сохранности собственности, подвергающейся опасности во время обычного рейса. Следует выделить пять признаков, формирующих ущерб от общей аварии:

- 1) «чрезвычайность» расходов;
- 2) их намеренность;
- 3) обоснованность опасностью;
- 4) нацеленность на предотвращение риска;
- 5) выгодность общему предприятию с точки зрения спасения части.

Первая попытка кодификации правил распределения убытков, вызванных морской аварией, была предпринята на международной конференции, состоявшейся в Глазго в 1860 г. На основании принятых резолюций в 1864 г. в английском Йорке представители торговых палат, судовладельцев, грузовладельцев и страховых компаний ряда стран согласовали свод общепринятых в международном торговом мореплавании правил, регулирующих распределение между судовладельцем и грузовладельцем пропорционально стоимости судна, груза и фрахта убытков, понесенных каким-либо из этих лиц, вследствие расходов и жертвований, намеренно произведенных во время морской перевозки для спасения судна, груза и фрахта от общей для них опасности. В 1877 г. на конференции в Антверпене в принятый текст правил были внесены изменения, и дальнейшие их редакции получили название «Йорк-Антверпенские правила» (англ. — York-Antwerpen rules).

Йорк-Антверпенские правила периодически пересматривались и дополнялись, начиная с 1890 г. и

⁸⁸ Tetley W. General average now and in the future. Liber Amicorum R. Roland, Lancier, Brussels, 2003. P. 419—450.

⁸⁹ Lowndes, Rudolf. The Law of General Average and the York-Antwerp Rules (D. J. Wilson & J. H. S. Cooke, eds), 12 ed. / Sweet & Maxwell Ltd., L., 1997.

⁹⁰ Abbott C. (Lord Tenterden). A Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seamen. 1 ed. L., 1802. P. 273. См. также: Digest of Justinian. Book 14. Title 2. Fr. 1. Lowndes & Rudolf, 12 ed. 1997. Par. 60.01—60.17.

⁹¹ См.: The Law of General Average and the York-Antwerp Rules (D. J. Wilson & J. H. S. Cooke, eds), 12 ed. Sweet & Maxwell Ltd. L., 1997. Par. 00.08, 00.13—00.15); Tetley W. The General Maritime Law: The Lex Maritima, supra, note 1 at P. 129; 1998 at P. 440; Guidon de la Mer (1556—1584), Ordonnance de la Marine of 1681; законы Роттердама (Ordinances of Rotterdam), принятые в 1721 г., Кенинсберга в 1730 г., Гамбурга в 1731 г. и Стокгольма в 1750 г.

⁹² Tetley W. General average now and in the future. Liber Amicorum R. Roland, Lancier, Brussels, 2003. P. 419—450.

⁹³ Практически такое же определение можно найти в законе о морском страховании Канады (Canada's Marine Insurance Act, S. C. 1993. P. 22, sect. 65 (2)); Гражданском кодексе Квебека (Québec Civil Code 1994, art. 2599); Морском Кодексе Швеции (The Swedish Maritime Code 1994. C. 17, sect. 1, first para); итальянском Кодексе мореплавания (Italian Navigation Code 1942, art. 469); испанском Коммерческом кодексе (Spanish Commercial Code 1885, art. 811); французском Коммерческом кодексе (French Commercial Code, 1807, art. 400).

затем в 1924, 1949, 1974 и 1994 гг. В настоящее время действует редакция 2004 г.

Хотя Йорк-Антверпенские правила не являются международным соглашением, и применение их в каждом отдельном случае основывается на соглашении перевозчика с грузовладельцем, большинство стандартных форм чартеров и коносаментов содержат условие об их применении.

Йорк-Антверпенские правила подразделяются на литерные (от «А» до «G») и цифровые (I—XXIII). В литерных правилах содержится определение общей аварии и ряд других правил общего характера, в частности:

1. Ни в коем случае не должно быть какого-либо возмещения за жертвы или расходы, если только они не были сделаны или понесены намеренно и сознательно во имя всеобщей безопасности, с целью спасания собственности, используемой в совместном морском предприятии (правило А), или когда осуществляется буксировка (или судно толкает другое) в интересах осуществления коммерческой деятельности, а не с целью спасательной операции (правило В).

2. Признаются правомерными только такие утраты, ущерб или расходы, которые представляют собой прямое следствие «общей аварии», при этом простой, потеря рынка или любая утрата или ущерб, понесенные по причине задержки, как во время плавания или после него, не должны рассматриваться как «общая авария» (правило С).

3. Права на роль потерпевшего в «общей аварии» не должны приноситься в жертву, хотя событие, которое стало причиной жертвы или расходов, возможно, было вызвано виновностью одной из сторон в предприятии, но это не должно идти во вред любым мерам или процессу защиты, который может быть начат против или в защиту стороны, виновной в происшествии (правило D).

4. Обязанность представить доказательства возлагается на сторону, которая пытается представить дело так, что потери или расходы в ситуации «общей аварии» произошли естественным путем. Все стороны, представившие иски при «общей аварии», должны поставить в известность в письменном виде оценщика «общей аварии», в течение 12 месяцев со дня даты окончания совместного морского предприятия, о потерях или расходах, в отношении которых они требуют возмещения. В случае отсутствия такого оповещения или если в течение 12 месяцев после поступления такой просьбы любая из сторон не представит доказательства в поддержку такого иска или детали в отношении долевого интереса, оценщик «общей аварии» будет вправе подсчитать размер пособия или причитающейся этой стороне доли на основе информации, доступной ему, и его оценка может оспариваться только в том случае, если она явно неточна (правило E).

5. Любой дополнительный расход, понесенный вместо других издержек, которые трактовались бы как относящиеся к «общей аварии», должен рассматриваться как относящийся к таковой и считаться, таким образом, законным (безотносительно к вероятности экономии), но только до той суммы, которая не превысила бы расходы при «общей аварии» (правило F).

6. «Общая авария» должна включать как непосредственно потери, так и те средства, которые были нацелены на спасение с учетом их ценности, времени и места завершения предприятия (правило G).

Правила, обозначенные цифрами, содержат положения, относящиеся к отдельным случаям общей аварии (распределение убытков от выбрасывания за борт части груза в целях спасения судна и остального груза, от тушения пожара на судне и т.п.), а также к определению размера отдельных видов убытков и стоимости спасенного имущества.

10.1 Общая авария по законодательству РФ.

Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, — судна, фрахта и перевозимого судном груза.

Правила, относящиеся к общей аварии, применяются в случае, если принимаются меры по сохранению судов и их грузов, когда над ними нависла общая опасность. К такой ситуации могут применяться либо положения гл. XVI КТМ РФ, либо специально заключенное соглашение сторон. В последнем случае, а также в случаях неполноты подлежащего применению закона при определении рода аварии, размеров общеаварийных убытков и их распределении применяются Йорк-Антверпенские правила об общей аварии и другие международные обычаи торгового мореплавания.

По правилам КТМ РФ общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости во время и в месте окончания общего морского предприятия. Общее морское предприятие имеет место также в случае, если одно или несколько судов буксируют либо толкают другое судно или другие суда при условии, если они все участвуют в коммерческой деятельности, но не в спасательной операции.

Общей аварией признаются расходы:

а) на заход судна в порт или иное место убежища либо возвращение судна в порт или иное место погрузки груза;

б) связанные с выходом судна с первоначальным грузом или частью его из такого места вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности;

в) заработную плату и довольствие членов экипажа судна, топливо и предметы снабжения, произведенные в связи с продлением рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в место погрузки груза;

г) перемещение судна из места убежища, в которое судно зашло и в котором его ремонт не может быть проведен, в другой порт или другое место, в том числе расходы в связи с временным ремонтом судна, его буксировкой и удлинением рейса;

д) перемещение на борту судна, выгрузку либо обратную погрузку груза, топлива или предметов снабжения, произведенные ради общей безопасности в целях получения возможности устранить повреждения судна, вызванные несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если устранение их необходимо для безопасного продолжения рейса; расходы на перемещение на борту судна груза, топлива или предметов снабжения либо выгрузку их не признаются общей аварией, если:

— произведены исключительно в целях переукладки груза, топлива или предметов снабжения, вызванной их смещением во время рейса, и такая переукладка проведена не ради общей безопасности;

— выявленная в месте погрузки груза необходимость ремонта судна вызвана его повреждениями, не связанными с каким-либо несчастным случаем или другими имевшими место во время данного рейса чрезвычайными обстоятельствами;

е) временный ремонт судна, проведенный в месте погрузки груза, месте захода судна или месте убежища судна ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных вследствие общеаварийных пожертвований;

ж) заработную плату и довольствие экипажа судна, вызванные задержкой судна в каком-либо

порту или месте вследствие несчастного случая, пожертвования или другого чрезвычайного обстоятельства ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных таким несчастным случаем, пожертвованием или другим чрезвычайным обстоятельством, если такое устранение необходимо для безопасного продолжения рейса.

Общей аварией при наличии перечисленных выше признаков, в частности, признаются:

- расходы на спасание для ликвидации общей опасности;
- убытки, причиненные выбрасыванием груза за борт судна;
- убытки, причиненные судну или грузу вследствие пожертвования ради общей безопасности, в частности вследствие проникновения воды в трюм через открытые для выбрасывания груза люки или другие сделанные для этого отверстия;
- убытки, причиненные судну или грузу в связи с тушением пожара на судне, в том числе убытки от проведенного в этих целях выбрасывания судна на берег или затопления горящего судна;
- убытки, причиненные судну или грузу намеренной посадкой судна на мель, независимо от того, могло ли судно быть вынесено на мель само;
- убытки, причиненные судну повреждением двигателей, других машин или котлов судна при снятии судна с мели;
- чрезвычайные расходы на облегчение находящегося на мели судна посредством перегрузки груза, топлива или предметов снабжения из судна на лихтеры, на найм лихтеров и на обратную их погрузку на судно, а также другие понесенные вследствие этого убытки;
- убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения;
- убытки от потери фрахта;
- убытки, вызываемые необходимостью ремонта судна расходы на сухой док, стапеля и перемещение судна;
- затраты, произведенные в целях получения средств, необходимых на общеаварийные расходы, посредством залога судна, продажи грузов или страхования кредита;
- любые дополнительные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей аварии (заменяющие расходы).

Расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, относятся к общей аварии, если они произведены во всех или в одном из следующих случаев:

- как часть операции, которая осуществлена ради общей безопасности, но которая, если бы она была предпринята стороной вне общего морского предприятия, давала бы этой стороне право на вознаграждение за спасение;
- при условии захода (задержки захода) судна в порт либо выхода судна из порта или иного места при обстоятельствах, относимых к общей аварии;
- в связи с выгрузкой, складированием или с обратной погрузкой груза, если расходы на указанные операции признаются общей аварией.

В случае если фактически имеет место утечка или слив загрязняющих веществ с судна, расходы, вызванные необходимыми в связи с этим дополнительными мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, не признаются общей аварией.

Исходя из стоимости ремонта, исправления или замены того, что повреждено или утрачено, могут делаться скидки по форме «за новое вместо старого». Для применения скидок «за новое вместо старого» возраст судна исчисляется с 31 декабря года окончания его постройки до дня акта общей аварии. В

отношении изоляции, спасательных и других шлюпок, средств связи, навигационных приборов и оборудования, машин и котлов судна учитывается их действительный возраст. В случае применения указанных скидок, если при ремонте судна, возраст которого не более 15 лет, старые материалы или части судна заменяются новыми, стоимость ремонта, относимая к общей аварии, уменьшается на 1/3 часть стоимости ремонта (за исключением стоимости временного ремонта судна, стоимости продовольствия, предметов снабжения, якорей и якорных цепей), расходов на очистку, окраску и покрытие корпуса судна (такие расходы при ремонте судна признаются общей аварией в размере 50% и при условии, если предшествующие окраска и покрытие корпуса имели место в последние 12 месяцев до акта общей аварии).

В случае если судно полностью погибло или даже не погибло, но расходы на его ремонт превысили бы стоимость судна после ремонта (полная конструктивная гибель), убытки, признаваемые общей аварией, составляют разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии за вычетом из нее не относящейся к общей аварии стоимости устранения повреждений согласно смете и суммой чистой выручки, которую можно было бы получить от продажи того, что осталось от судна.

Относящиеся к общей аварии убытки от гибели или повреждения груза определяются в соответствии со стоимостью груза в момент его выгрузки, устанавливаемой на основании торгового счета, выставленного получателю, при отсутствии счета — на основании стоимости груза в момент его отгрузки.

Стоимость груза на момент его выгрузки включает в себя расходы на страхование и фрахт, если только фрахт не находится на риске грузовладельца.

В случае продажи поврежденного груза относящиеся к общей аварии убытки составляют разницу между стоимостью груза в неповрежденном состоянии, определяемую на основании торгового счета, и чистой выручкой от продажи груза.

Убытки от повреждения или гибели предметов, погруженных на судно без ведома судовладельца или его агентов, а также от повреждения или гибели грузов, которые намеренно сданы для их перевозки с неправильным наименованием, не признаются общей аварией. В случае если такое имущество спасено, его владельцы обязаны участвовать на общем основании во взносах по общей аварии.

Владельцы грузов, стоимость которых при сдаче их для перевозки объявлена ниже их действительной стоимости, участвуют во взносах по общей аварии в соответствии с действительной стоимостью грузов, но получают возмещение убытков только в соответствии с объявленной стоимостью грузов.

На сумму расходов, возмещаемых в порядке распределения общей аварии, за исключением заработной платы и довольствия членов экипажа судна, а также стоимости топлива и предметов снабжения, не замененных во время рейса судна, начисляется комиссия в размере 2%, которая также относится к общей аварии.

На сумму расходов и другие суммы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии (убытки), начисляются 7% годовых в течение трех месяцев после даты составления диспаша. При этом должным образом учитываются платежи, произведенные за счет участвующих в покрытии общей аварии сторон или за счет депонированных для ее возмещения средств.

Убытки, не подпадающие под признаки общей аварии, признаются **частной аварией**. Кроме того, к частной аварии КТМ РФ относит:

- 1) стоимость выброшенного за борт груза, перевозившегося на судне с нарушением правил и обычаев торгового мореплавания;
- 2) убытки, причиненные в связи с тушением пожара на судне вследствие воздействия дыма

или нагревания;

3) убытки, причиненные обрубанием обломков или частей судна, ранее снесенных или фактически утраченных вследствие морской опасности;

4) убытки, причиненные форсированием работы двигателей либо иной работой двигателей, других машин или котлов судна, находившегося на плаву;

5) любые убытки или потери, понесенные судном или грузом вследствие увеличения продолжительности рейса (убытки от простоя, изменения цен и др.) (ст. 297 КТМ РФ).

Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом, и их несет тот, кто их потерпел, или тот, кто несет ответственность за их причинение.

ГЛАВА 11	Ответственность за нарушения правил эксплуатации морских судов
-----------------	-----------------------------------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** основные правила эксплуатации морских судов;
- **уметь** соотнести характер противоправных действий с нормами административного, уголовного и гражданского законодательства;
- **владеть** методикой применения технического регламента о безопасности объектов морского транспорта.

В соответствии с российским законодательством ответственность за нарушение правил эксплуатации морских судов наступает:

- в силу столкновения судов;
- за ущерб от загрязнения с судов нефтью;
- за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ.

Возмещение убытков от столкновения судов. Возмещение убытков, вызванных столкновением морских судов, выполнением или невыполнением маневра либо несоблюдением правил плавания, если даже при этом не произошло столкновение судов, а также морских судов и судов внутреннего плавания, убытков, причиненных таким судам, находящимся на них людям, а также грузам или иному имуществу, осуществляется в порядке, предусмотренном правилами гл. XVII—XIX КТМ РФ. Указанные правила применяются и в случае, если убытки причинены одним судном другому судну или находящимся на нем людям, грузу или иному имуществу, а также распространяются на суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов РФ или эксплуатируемые ими и используемые в момент столкновения судов только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов и пограничных кораблей.

В КТМ РФ рассматриваются четыре случая возложения ответственности по причине столкновения судов:

- 1) если столкновение произошло по вине одного из судов — убытки несет тот, по чьей вине произошло столкновение (ст. 312 КТМ РФ);
- 2) если столкновение судов произошло по вине двух или более судов — ответственность каждого из них за убытки (в том числе причиненные имуществу третьих лиц) определяется соразмерно

степени его вины (когда невозможно установить степень вины каждого из судов исходя из обстоятельств столкновения, ответственность за убытки распределяется между ними поровну) (ст. 313 КТМ РФ);

3) если столкновение судов произошло по вине лоцмана (если даже лоцманская проводка была обязательной) (ст. 314 КТМ РФ);

4) если столкновение судов произошло случайно или вследствие непреодолимой силы (либо невозможно установить причины столкновения судов) — убытки несет тот, кто их потерпел (ст. 311 КТМ РФ).

Ответственность за ущерб от загрязнения с судов нефтью. Применительно к настоящей проблеме «судно» — любое судно, предназначенное или используемое для перевозки нефти наливом в качестве груза, при условии если судно способно перевозить нефть (и только в случае когда оно его фактически перевозит); «потерпевшим лицом» является физическое или юридическое лицо, а также государство; «собственником судна» — лицо, зарегистрированное в качестве собственника судна, или организация, эксплуатирующая судно, находящееся в государственной собственности, и зарегистрированная как его судовладелец; «нефтью» является любая стойкая углеводородная минеральная нефть, в том числе сырая нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо и смазочные масла, независимо от того, перевозится она на борту судна в качестве груза или в топливных танках такого судна.

В случае инцидента⁹⁴, приведшего к загрязнению моря нефтью, ответственность за ущерб несет собственник судна. Основаниями, освобождающими судовладельца от ответственности за ущерб от загрязнения, являются:

- военные или враждебные действия;
- народные волнения;
- стихийные явления;
- действия или бездействие третьих лиц (с намерением причинить ущерб от загрязнения);
- неосторожность или иные неправомерные действия публичных властей, отвечающих за содержание в порядке огней и других навигационных средств, при исполнении ими указанной функции (ст. 317 КТМ РФ);

- умысел или грубая неосторожность потерпевшего лица (ст. 318 КТМ РФ).

К ущербу применительно к рассматриваемым обстоятельствам КТМ РФ относит загрязнение, происшедшее вне судна вследствие утечки или слива нефти с судна, где бы такие утечка или слив ни произошли, при условии, если компенсация за ущерб окружающей среде (кроме упущенной выгоды) в результате причинения такого ущерба ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты, а также предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб. К предупредительным мерам в КТМ РФ относятся любые разумные меры, принятые любым лицом после инцидента, по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения.

В КТМ РФ допускается возможность солидарной ответственности собственников нескольких судов, вовлеченных в инцидент, если только нет оснований на ограничение их ответственности.

Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность по отношению к одному инциденту общей суммой, исчисляемой следующим образом:

- 4,51 млн расчетных единиц для судна вместимостью не более чем 5000;

⁹⁴ «Инцидентом» является любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, в результате которых причинен ущерб от загрязнения или возникла серьезная и непосредственная угроза причинения такого ущерба.

— для судна вместимостью более чем 5000 к указанной выше сумме добавляется 631 расчетная единица за каждую последующую единицу вместимости при условии, если общая сумма ни в коем случае не превышает 89,77 млн расчетных единиц (ст. 320 КТМ РФ).

С целью ограничения ответственности за ущерб от загрязнения в КТМ РФ собственнику судна вменяется в обязанность:

1) создать фонд ограничения ответственности на общую сумму, равную пределу его ответственности (такой фонд может быть создан посредством внесения суммы в депозит суда или арбитражного суда либо предоставления банковской гарантии или иного финансового обеспечения, приемлемых в соответствии с законодательством РФ); данное положение распространяется также на страховщика или иное лицо, предоставившее финансовое обеспечение;

2) осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение ответственности (гарантию банка или иной кредитной организации) на сумму, равную пределу ответственности за ущерб от загрязнения; данное правило распространяется на суда, перевозящие наливом в качестве груза более чем 2 тыс. т нефти (ст. 322 КТМ РФ).

В случае если собственник судна после инцидента создал фонд ограничения ответственности и получил право на ограничение ответственности, никакое лицо, требующее возмещения ущерба от загрязнения, причиненного вследствие данного инцидента, не имеет права на удовлетворение такого требования за счет какого-либо другого имущества собственника судна. Суд в этом случае должен вынести постановление об освобождении судна или иного принадлежащего собственнику судна имущества, на которые наложен арест по требованию возмещения ущерба от загрязнения, причиненного таким инцидентом, и также освободить любой залог или иное обеспечение, предоставленные для предотвращения такого ареста.

Иск о возмещении ущерба от загрязнения может быть предъявлен к собственнику судна и не может быть предъявлен:

- к членам экипажа судна или агентам собственника судна;
- лоцману или любому другому лицу, которое, не являясь членом экипажа судна, выполняет работу на судне;
- любому фрахтователю и доверительному управляющему;
- любому лицу, осуществляющему спасательные операции с согласия собственника судна или по указанию публичных властей;
- любому лицу, принимавшему предупредительные меры.

Иск также не может быть предъявлен работникам или агентам вышеназванных лиц, если ущерб от загрязнения не явился результатом их собственных действий или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Ответственность за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ. В соответствии с положениями ст. 327 КТМ РФ «опасными и вредными веществами» являются перевозимые на борту судна в качестве груза следующие вещества, материалы и изделия:

- перевозимые наливом нефть⁹⁵;
- вредные жидкие вещества⁹⁶;

⁹⁵ Виды нефти перечислены в дополнении I к приложению I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г., с поправками.

⁹⁶ Перечень вредных жидких веществ содержится в правиле 1.10 приложения II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г., с поправками.

- перевозимые наливом опасные жидкие вещества⁹⁷;
- опасные и вредные вещества, материалы и изделия в упакованном виде⁹⁸;
- сжиженные газы⁹⁹;
- жидкие вещества, перевозимые наливом, с температурой вспышки, не превышающей 80°С;
- обладающие опасными химическими свойствами твердые материалы¹⁰⁰;
- остатки (от предыдущей перевозки) нефти, опасных и вредных жидких веществ, сжиженного газа, жидких веществ, перевозимых наливом, с температурой вспышки, не превышающей 80°С, и твердых материалов, обладающих опасными химическими свойствами.

Собственник судна с момента инцидента (первого происшествия) несет ответственность за ущерб, причиненный опасными и вредными веществами в связи с морской перевозкой их на борту судна; исключением служат те же основания, которые применяются к ответственности за ущерб от загрязнения с судов нефтью. Ущербом признается:

- смерть или повреждение здоровья любого лица, на или вне судна, перевозящего опасные и вредные вещества;

- утрата или повреждение имущества;

- ущерб от загрязнения окружающей среды, при условии, если компенсация за ущерб окружающей среде (кроме упущенной выгоды) в результате причинения такого ущерба ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты;

- расходы на предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб.

Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность по отношению к одному инциденту общей суммой, исчисляемой следующим образом:

- для судна вместимостью не более чем 2000 — 10 млн расчетных единиц;

- для судна вместимостью более чем 2000 — к 10 млн расчетных единиц за каждую последующую тонну вместимости добавляется: от 2001 до 50 000 — 1,5 тыс. расчетных единиц; свыше 50 000 — 360 расчетных единиц (ст. 331 КТМ РФ).

Вопросы создания фонда ограничения ответственности, страхования или иного финансового обеспечения ответственности собственника судна, фактически перевозящего опасные и вредные вещества, решены в КТМ РФ по аналогии с ответственностью за ущерб от загрязнения с судов нефтью.

Ограничение ответственности по морским требованиям распространяется на судовладельца и спасателя, а также на лиц, за действие или бездействие которых они несут ответственность. Страховщик также имеет право воспользоваться ограничением ответственности в той мере, в какой и лицо, ответственность которого застрахована. В ст. 355 КТМ РФ перечислены следующие требования, по которым ответственность может быть ограничена:

- 1) возникающие в связи со смертью или с повреждением здоровья гражданина либо утратой или повреждением имущества, в том числе в связи с повреждением портовых сооружений, водных бассейнов, судоходных путей и средств навигационной обстановки, происшедшими на борту судна либо в

⁹⁷ Перечень веществ приведен в гл. 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, 1983 г., с поправками, а также опасные вещества, в отношении которых предварительные условия перевозки установлены в соответствии с п. 1.1.3 указанного Кодекса.

⁹⁸ Опасные и вредные вещества, материалы и изделия в упакованном виде установлены Международным кодексом морской перевозки опасных грузов 1965 г.

⁹⁹ Сжиженные газы перечислены в гл. 19 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, 1983 г.

¹⁰⁰ Обладающие опасными химическими свойствами твердые материалы указаны в дополнении В к Кодексу безопасной практики перевозки навалочных грузов 1965 г. в той мере, в какой такие материалы подпадают также под действие Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 г.

прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями, а также требования возмещения любого причиненного в результате этого последующего ущерба;

2) возмещения ущерба, причиненного в результате просрочки доставки при морских перевозках грузов, пассажиров или их багажа;

3) возмещения иного ущерба, причиненного в результате нарушения любых прав, возникших не из договора, в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями;

4) требования лица, иного, чем лицо, ответственное за ущерб, причиненный мерами, принятыми им по предотвращению или уменьшению ущерба, в отношении которого лицо, ответственное за ущерб, может ограничить свою ответственность в соответствии с правилами и причиненный такими мерами последующий ущерб; данные требования не подпадают под ограничение ответственности в той мере, в какой они касаются вознаграждения по договору, заключенному с лицом, ответственным за ущерб.

Лицо, ответственное за ущерб, не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Ограничения ответственности по морским требованиям не применяются к требованиям вознаграждения за осуществление спасательной операции, в том числе уплаты специальной компенсации, право на которую возникает в случае, если спасатель осуществил операцию по отношению к судну, которое само или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде, или взноса по общей аварии; возмещения ущерба (от загрязнения с судов нефтью, в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ или ядерного ущерба), а также в связи с подъемом, удалением или уничтожением затонувшего судна (в том числе всего, что находится или находилось на борту такого судна), с удалением, уничтожением или обезвреживанием груза с судна; возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу работников судовладельца или спасателя, обязанности которых связаны с судном или со спасательными операциями, а также наследников указанных работников и лиц, находившихся у них на иждивении; возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью пассажиров судна, в случаях, если судовладелец и пассажир являются организациями или гражданами Российской Федерации; возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу гражданина в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями, в случаях, если судовладелец и гражданин либо спасатель и гражданин являются организациями или гражданами Российской Федерации.

В КТМ РФ различаются общие пределы ответственности (ст. 359) и предел ответственности по требованию пассажира (ст. 360). Общие пределы, которые возникли из одного и того же происшествия, исчисляются следующим образом:

1) по требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина: 2 млн расчетных единиц — для судна вместимостью не более чем 2000¹⁰¹; для судна вместимостью более чем 2000 к сумме, указанной выше, за каждую последующую единицу вместимости добавляется:

— от 2001 до 30000 — 800 расчетных единиц;

— от 30 001 до 70 000 — 600 расчетных единиц;

— свыше 70 000 — 400 расчетных единиц;

2) по любым другим требованиям: 1 млн расчетных единиц — для судна вместимостью не более чем 2000, а для судна вместимостью более чем 2000 к этой сумме за каждую последующую единицу

¹⁰¹ РЕ — расчетные единицы — единица специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Перевод РЕ в рубли осуществляется на дату вынесения решения судом, либо на дату, установленную соглашением сторон.

вместимости добавляется:

- от 2001 до 30 000 — 400 расчетных единиц;
- от 30 001 до 70 000 — 300 расчетных единиц;
- свыше 70 000 — 200 расчетных единиц.

Предел ответственности любого спасателя, действующего не с судна или действующего исключительно на судне, которому или в отношении которого спасатель предоставляет услуги по спасанию, исчисляется исходя из вместимости судна в 2000. Предел ответственности для судна вместимостью менее чем 300 исчисляется в сумме, равной 1/6 предела ответственности, установленного для судна вместимостью не более чем 2000.

Пределом ответственности судовладельца по требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью любого лица, которое перевозилось на судне по договору морской перевозки пассажира, либо с согласия перевозчика (для сопровождения автомашины или животных, перевозка которых осуществляется по договору морской перевозки груза), если ущерб возник из одного и того же происшествия, является сумма 175 тыс. расчетных единиц, умноженная на число пассажиров, которое судну разрешается перевозить в соответствии с пассажирским свидетельством.

Указанные выше пределы ответственности применяются к совокупности всех требований, возникших из какого-либо одного происшествия:

- к судовладельцу, а также любому лицу, за действие или бездействие которого судовладелец несет ответственность;
- владельцу судна, оказывающему услуги по спасанию с данного судна, спасателю или спасателям, действующим с такого судна, а также любому лицу, за действие или бездействие которого судовладелец либо спасатель или спасатели несут ответственность;
- спасателю или спасателям, действующим не с судна или исключительно на судне, которому оказываются услуги по спасанию, а также любому лицу, за действие или бездействие которого спасатель или спасатели несут ответственность.

Судовладелец и спасатель вправе ограничить свою ответственность без создания фонда ограничения ответственности или с созданием такового. В случае если несколько судовладельцев или спасателей имеют право на ограничение ответственности по требованиям, возникшим из одного и того же происшествия, фонд ограничения ответственности, созданный одним из таких лиц, считается созданным всеми судовладельцами или спасателями.

Распределение фонда ограничения ответственности осуществляется между имеющими требования лицами пропорционально установленным на основании решения суда, в которых такой фонд создан, суммам требований таких лиц к фонду. В случае если до распределения фонда ограничения ответственности лицо, ответственное по требованию, или его страховщик уплатили компенсацию по требованию к данному фонду, такое лицо приобретает в пределах уплаченной им суммы в порядке суброгации права, которые имело бы лицо, получившее компенсацию.

Ни одно лицо, для удовлетворения требований которого предназначен фонд, не вправе осуществлять по таким требованиям какие-либо права в отношении любого другого имущества, создавшего фонд.

Судно или другое имущество, принадлежащие лицу, для удовлетворения требования которого создан фонд, и арестованные по требованиям, которые могут быть предъявлены к фонду, подлежат освобождению постановлением суда или арбитражного суда, в которых образован фонд ограничения

ответственности.

Правила, установленные в КТМ РФ, применительно к ограничению ответственности по морским требованиям, распространяются также:

— на суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов РФ или эксплуатируемые ими и используемые в момент возникновения требования только для правительственной некоммерческой службы;

— суда, построенные или приспособленные для буровых работ и осуществляющие такие работы.

Указанные правила не распространяются на военные корабли, военно-вспомогательные суда, пограничные корабли, суда на воздушной подушке, плавучие платформы, предназначенные для разведки или разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна либо его недр.

ГЛАВА 12	Морской залог на судно и ипотека
-----------------	-----------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** способы обеспечения требований к судовладельцу;
- **уметь** анализировать практические ситуации, связанные с порядком регистрации ипотеки судна или строящегося судна, защитой интересов залогодержателя ипотеки, очередностью и порядком удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотекой судна или строящегося судна;
- **владеть** способностью передавать аудитории свои знания по рассматриваемому предмету.

В ст. 424 КТМ РФ установлено, что применительно к возникновению морского залога на судно и очередности удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно, применяется закон государства, в суде которого рассматривается спор.

Согласно ст. 337 ГК РФ к обеспечиваемым залогом требованиям относятся проценты, неустойка, возмещение убытков, причиненных просрочкой исполнения, а также возмещение необходимых расходов залогодержателя на содержание предмета залога и связанных с обращением взыскания на предмет залога и его реализацией расходов.

В соответствии со ст. 367 КТМ РФ морским залогом на судно обеспечиваются требования к судовладельцу в отношении:

- 1) заработной платы и других сумм, причитающихся капитану судна и другим членам экипажа за их работу на борту судна, в том числе расходов на репатриацию, и уплачиваемых от имени капитана судна и других членов экипажа взносов по социальному страхованию;
- 2) возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина на суше или на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;
- 3) вознаграждения за спасение судна;
- 4) уплаты портовых и канальных сборов, сборов на других судоходных путях и лоцманских сборов;
- 5) возмещения реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы, контейнеры и вещи пассажиров.

За исключением случаев, связанных с возмещением вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина в связи с эксплуатацией судна, а также с возмещением реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы, морским залогом на судно не обеспечиваются требования, если они возникают в результате:

- ущерба от загрязнения с судов нефтью;
- ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ;
- воздействия радиоактивных свойств ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов либо воздействия радиоактивных свойств в сочетании с токсичными, взрывными или другими опасными свойствами ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов.

В КТМ РФ предусматривается следующая очередность удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно:

а) первыми удовлетворяются требования вознаграждения за спасение судна и другими обеспеченными морским залогом на судно требованиями, возникшими раньше, чем были осуществлены спасательные операции, дающие право морского залога на судно;

б) далее в пределах очереди пропорционально размеру требований:

— заработной платы и других сумм, причитающихся капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна;

— возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина в прямой связи с эксплуатацией судна;

— уплаты портовых и канальных сборов, сборов на других судоходных путях и лоцманских сборов;

— возмещения реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы, контейнеры и вещи пассажиров.

Особенностью морского залога на судно является то обстоятельство, что за исключением принудительной продажи судна морской залог на судно продолжает обременять судно независимо от перехода права собственности на судно, изменения его регистрации или смены флага.

Морской залог на судно прекращается по истечении одного года со дня возникновения обеспеченных морским залогом на судно описанных выше требований, если только до истечения указанного срока судно не стало предметом ареста, ведущего к принудительной продаже судна. Указанный срок приостанавливается на период, на который арест судна не допускается в силу закона.

Ипотека судна. В соответствии с подп. 5 п. 1 ст. 5 Федерального закона от 16 июля 1998 г. № 102-ФЗ «Об ипотеке (залоге недвижимости)» морское судно и судно внутреннего водного плавания могут быть предметом ипотеки. В ст. 1 данного закона устанавливается, что по договору об ипотеке одна сторона — залогодержатель, являющийся кредитором по обязательству, обеспеченному ипотекой, имеет право получить удовлетворение своих денежных требований к должнику по этому обязательству из стоимости заложенного недвижимого имущества другой стороны — залогодателя преимущественно перед другими кредиторами залогодателя, за изъятиями, установленными федеральным законом.

Залогодателем может быть сам должник по обязательству, обеспеченному ипотекой, или лицо, не участвующее в этом обязательстве (третье лицо).

Имущество, на которое установлена ипотека, остается у залогодателя в его владении и пользовании.

Общие правила о залоге, содержащиеся в ГК РФ, применяются к отношениям по договору об ипотеке в случаях, когда указанным Кодексом или упомянутым выше Федеральным законом не

установлены иные правила¹⁰².

Ипотека может быть установлена в обеспечение обязательства по кредитному договору, по договору займа или иного обязательства, в том числе обязательства, основанного на купле-продаже, аренде, подряде, другом договоре.

Ипотека, установленная в обеспечение исполнения кредитного договора или договора займа с условием выплаты процентов, обеспечивает также уплату кредитор (заимодавцу) причитающихся ему процентов за пользование кредитом (заемными средствами), а также уплату залогодержателю сумм, причитающихся ему:

- в возмещение убытков и (или) в качестве неустойки (штрафа, пени) вследствие неисполнения, просрочки исполнения или иного ненадлежащего исполнения обеспеченного ипотекой обязательства;
- в виде процентов за неправомерное пользование чужими денежными средствами, предусмотренных обеспеченным ипотекой обязательством либо федеральным законом;
- в возмещение судебных издержек и иных расходов, вызванных обращением взыскания на заложенное имущество;
- в возмещение расходов по реализации заложенного имущества.

Действительность зарегистрированных ипотек судна и очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотеками, между собой определяются законом государства, в котором зарегистрировано судно (ст. 425 КТМ РФ).

Ипотека судна или строящегося судна устанавливается в целях обеспечения денежного обязательства договором собственника судна или строящегося судна (залогодателя) и кредитора (залогодержателя) с последующей ее регистрацией.

В ст. 336 ГК РФ установлено, что предметом залога может быть всякое имущество, в том числе вещи и имущественные права (требования), за исключением имущества, изъятого из оборота, а в ст. 375 КТМ РФ определено, что ипотека судна распространяется и на принадлежности судна, относящиеся тому же собственнику, что и судно, а также на страховое возмещение, причитающееся по договору морского страхования судна на условиях ответственности за гибель и повреждение судна; ипотека судна не распространяется на фрахт.

Ипотека строящегося судна распространяется на материалы и оборудование, которые предназначены для его постройки, находятся в месте расположения судостроительной организации и четко идентифицированы посредством маркировки или иным способом, а также на страховое возмещение, причитающееся по договору морского страхования строящегося судна на условиях ответственности за гибель и повреждение строящегося судна.

В случае если предметом ипотеки являются два или более судна либо строящиеся суда, каждое из них в отдельности или при отсутствии соглашения о размере обеспечения обязательства каждым судном в отдельности они все вместе служат обеспечением обязательства в полном размере.

В ст. 19 Федерального закона «Об ипотеке (залоге недвижимости)» устанавливается, что ипотека подлежит государственной регистрации в Едином государственном реестре прав на недвижимое имущество в порядке, установленном федеральным законом о государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним.

Ипотека судна под российским флагом регистрируется в том же реестре, в котором

¹⁰² В соответствии с Федеральным законом от 17 декабря 1998 г. № 184-ФЗ Российская Федерация присоединилась к Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г.

зарегистрировано само судно (Государственный судовой реестр, судовая книга или реестр строящихся судов); ипотека иностранного судна, которому временно предоставлено право плавания под Государственным флагом РФ, а также ипотека судна, строящегося для иностранного получателя, не может быть зарегистрирована в Российской Федерации.

Ипотека строящегося судна регистрируется в реестре строящихся судов, в котором зарегистрировано право собственности на строящееся судно. Право собственности на строящееся судно может быть зарегистрировано в реестре строящихся судов при условии закладки киля или проведения подтвержденных заключением эксперта равноценных строительных работ. При регистрации права собственности на строящееся судно выдается соответствующее свидетельство.

Реестр строящихся судов, которые после постройки считаются морскими судами, ведется соответственно в морских торговых портах и морских рыбных портах, расположенных вблизи судостроительных организаций.

Правила регистрации прав на строящиеся суда в морских торговых портах утверждаются Минтрансом России (ст. 376 КТМ РФ).

Установлен следующий порядок регистрации ипотеки судна:

1) проводится правовая экспертиза документов, необходимых для регистрации ипотеки;

2) после регистрации права собственности залогодатель подает заявление на регистрацию, в котором указывает:

— данные, идентифицирующие судно (название судна, порт или место его регистрации, регистровый номер, тип и класс, тоннаж судна) или строящееся судно (место, в котором осуществляется постройка судна, построечный номер);

— тип судна, длину киля и другие основные размерения;

— регистровый номер;

— имя и адрес залогодателя ипотеки;

— имя и адрес залогодержателя ипотеки или сведения о том, что она установлена на предъявителя;

— максимальный размер обязательства, обеспеченного ипотекой, при установлении ипотеки на два или более судна либо строящиеся суда — размер, в котором обязательство обеспечивается каждым судном в отдельности при наличии соглашения сторон об этом;

— дату окончания ипотеки судна или строящегося судна;

3) к заявлению о регистрации ипотеки судна прилагается договор об ипотеке;

4) орган регистрации ипотеки судна выдает залогодателю и залогодержателю свидетельство о регистрации ипотеки судна установленного образца.

Орган регистрации ипотеки судна или строящегося судна вправе отказать в ее регистрации, если договор об ипотеке судна или строящегося судна либо прилагаемые к такому договору документы не соответствуют требованиям регистрации ипотеки судна или строящегося судна.

В случае если две или более ипотеки зарегистрированы на одно и то же судно, очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотекой, между собой определяется датой их регистрации. Ипотека, зарегистрированная ранее, имеет приоритет перед ипотекой, зарегистрированной позднее. Ипотеки, зарегистрированные в один день, имеют одинаковую силу.

При неисполнении залогодателем обязательства по оплате долга обремененное ипотекой судно может быть продано на основании решения суда по месту нахождения арестованного судна или арестованного строящегося судна.

В случае принудительной продажи судна или строящегося судна все зарегистрированные ипотеки судна, за исключением тех, которые приняты на себя покупателем с согласия их залогодержателей, все залоги и другие обременения любого рода прекращают действие. В случае если покупателем судна является гражданин Российской Федерации или юридическое лицо в соответствии с российским законодательством, судно или право собственности на строящееся судно должно быть зарегистрировано на имя такого покупателя в соответствующем реестре в Российской Федерации. В случае если судно или право собственности на строящееся судно зарегистрировано в соответствующем реестре и покупателем такого судна или строящегося судна является иностранный гражданин либо иностранное юридическое лицо, орган регистрации судна или орган регистрации права собственности на строящееся судно обязан выдать такому покупателю свидетельство об исключении судна из Государственного судового реестра, судовой книги или об исключении права собственности на строящееся судно из реестра строящихся судов в целях регистрации судна или права собственности на строящееся судно в соответствующем реестре иностранного государства.

Ипотека судна прекращается:

- при погашении денежного долга;
- прекращении денежного обязательства иными, чем погашение долга, способами (принудительной продажей и др.);
- гибели судна, за исключением случаев, если залогодержатель ипотеки судна или строящегося судна может осуществить свое требование к страховому возмещению, причитающемуся в связи с гибелью судна или строящегося судна в соответствии с договором морского страхования.

ГЛАВА 13	Арест морских судов
-----------------	----------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** содержание основных нормативных актов РФ по предмету рассмотрения;
- **уметь** анализировать содержание морских требований, а также соотносить законодательство РФ с нормами КМП-82 по предмету рассмотрения;
- **владеть** умением анализировать российское и зарубежное законодательства, регламентирующие арест морских судов.

Арест морских судов регулируется положениями Брюссельской конвенции 1952 г. «Об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов» и Женевской конвенцией 1999 г. «Об аресте судов», которая вступила в силу в сентябре 2011 г.

Россия является стороной Брюссельской конвенции,¹⁰³ в соответствии с которой «Арест» подразумевает задержание судна, осуществляемое в порядке судебного производства для обеспечения морского требования¹⁰⁴.

«Морское требование» означает любое требование, возникающее из одного или нескольких следующих обстоятельств:

- а) причинения убытков судном при столкновении или иным образом;

¹⁰³ Конвенция вступила в силу для Российской Федерации 29 октября 1999 г.

¹⁰⁴ Но не включает задержание судна для исполнения судебного решения.

- б) причинения вреда жизни или здоровью лица судном или в связи с его эксплуатацией;
- в) спасания;
- г) договора об использовании или найме судна на условиях чартера или иным образом;
- д) договора перевозки груза на судне на условиях чартера или иным образом;
- е) утраты или повреждения перевозимого на судне груза, включая багаж;
- ж) общей аварии;
- з) бодмереи;
- и) буксировки;
- к) лоцманской проводки;
- л) снабжения судна грузом или материалами в целях его эксплуатации или поддержания;
- м) постройки, ремонта, оборудования судна или уплаты доковых расходов сборов;
- н) заработной платы, причитающейся капитану, лицам командного состава или другим членам экипажа;
- о) произведенных капитаном от имени судна или его собственника дисбурсментских расходов, включая дисбурсментские расходы, произведенные отправителями груза, фрахтователями или агентами;
- п) споров о праве собственности на судно;
- р) споров между собственниками о праве собственности на судно, владении или пользовании им или распределении прибыли;
- с) ипотеки судна.

Судно, плавающее под флагом одного из государств – участников Конвенции, может быть арестовано в пределах юрисдикции любого государства – стороны Конвенции по любому из вышеперечисленных морских требований.

Арест на судно не налагается и гарантия или иное обеспечение не предоставляется более одного раза по одному и тому же морскому требованию одного и того же лица в пределах юрисдикции одного или нескольких государств. Если судно было арестовано и гарантия (или иное обеспечение) была предоставлена для освобождения судна или во избежание угрозы его ареста, любой последующий арест судна или любого судна, принадлежащего тому же собственнику, тем же лицом по тому же морскому требованию, аннулируется и судно освобождается судом или другой компетентной судебной властью этого государства, если лицо, имеющее требование, не докажет, что существовала другая веская причина для сохранения ареста.

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, однако никакое другое судно, являющееся собственностью зарегистрированного собственника, не может быть арестовано по таким морским требованиям (Статья 3).

Судно может быть арестовано на основании решения суда и он же принимает решение на освобождение при предоставлении достаточной гарантии или иного обеспечения, за исключением случаев, когда судно было арестовано по причине споров о праве собственности на него или споров между собственниками о праве собственности на судно, владении или пользовании им или распределении прибыли.

При отсутствии соглашения сторон относительно достаточности гарантии или иного обеспечения суд (или другая компетентная судебная власть) определяет характер и размер обеспечения.

Тема задержания и ареста стала в последние годы весьма актуальна для российского мореплавания, причем известны случаи ареста не только судов, осуществляющих торговое мореплавание, но и занятых на некоммерческой службе.

Появление в КТМ РФ главы, посвященной аресту судов (гл. XXIII), можно считать новеллой российского морского права.

Ранее действовавший Кодекс торгового мореплавания 1968 г. содержал лишь право начальника порта на задержание судна и груза в морском торговом или рыбном порту по просьбе лица, имеющего требование, основанное на общей аварии, спасании, столкновении судов или ином причинении вреда, а также по требованиям порта, вытекающим из повреждений портовых сооружений, иного находящегося в порту имущества и средств навигационной обстановки, впредь до предоставления судовладельцем или грузовладельцем достаточного обеспечения. Причем распоряжение начальника порта о задержании судна или груза признавалось действительным в течение трех суток. Если в течение этого срока суд или председатель Морской арбитражной комиссии при Всесоюзной торговой палате не выносили постановления о наложении на судно или груз ареста, они подлежат немедленному освобождению (ст. 75, 76).

Появление в КТМ РФ норм об аресте судна обусловлено необходимостью приведения российского законодательства в соответствие с международными обязательствами Российской Федерации по Международной конвенции по унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов от 10 мая 1952 г., к которой Россия присоединилась (с оговорками) в соответствии с Федеральным законом от 6 января 1999 г. № 13-ФЗ. Необходимо отметить, что Россия не является участницей Международной конвенции об аресте судов, принятой в Женеве 12 марта 1999 г.

Под «арестом судна» понимается любое задержание или ограничение в передвижении судна во время нахождения его в пределах юрисдикции России, осуществляемые на основании постановления суда, арбитражного суда или уполномоченного законом налагать арест третейского суда по морским делам для обеспечения морского требования, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда, арбитражного суда или третейского суда, вступившего в законную силу (ст. 388 КТМ РФ).

Примечательно, что определение понятия «арест судна», сделанное в КТМ РФ, отличается от приведенного в Международной конвенции по унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, 1952 г. и почти дословно повторяет определение, содержащееся в Международной конвенции об аресте судов 1999 г. В п. 2 ст. 1 Международной конвенции по унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, 1952 г. под «арестом» судна понимается задержание судна, осуществляемое в порядке судебного производства для обеспечения морского требования, но не включает задержание судна для исполнения судебного решения. В п. 2 ст. 1 Международной конвенции об аресте судов 1999 г. к «аресту» судна относится любое задержание или ограничение в передвижении судна по постановлению суда для обеспечения морского требования, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда или другого исполнительного документа. Ссылка на «другой исполнительный документ» отсутствует в определении «ареста судна», сделанном в КТМ РФ.

Арест судна возможен только по морским требованиям, к которым могут быть отнесены требования, связанные:

- 1) с причинением ущерба при эксплуатации судна;
- 2) причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;

3) осуществлением спасательной операции или любым договором о спасании;

4) расходами на принятие любым лицом мер по предотвращению или уменьшению ущерба, в том числе ущерба окружающей среде, если такое требование возникает из международного договора РФ, закона или любого соглашения, а также ущербом, который причинен или может быть причинен такими мерами;

5) расходами на подъем, удаление или уничтожение затонувшего судна или его груза;

6) любым договором использования судна;

7) любым договором морской перевозки груза или договором морской перевозки пассажира на судне;

8) утратой или повреждением груза, в том числе багажа, перевозимого на судне;

9) общей аварией;

10) лоцманской проводкой;

11) буксировкой;

12) предоставлением продуктов питания, материалов, топлива, запасов, оборудования, в том числе контейнеров, для эксплуатации судна или содержания его;

13) постройкой, ремонтом, модернизацией или переоборудованием судна;

14) портовыми и канальными сборами, сборами на других судоходных путях;

15) 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;

16) дисбурсментскими расходами, произведенными в отношении судна;

17) страховой премией, включающей в себя также взносы по взаимному страхованию и уплачиваемой собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;

18) комиссионным, брокерским или агентским вознаграждением, уплачиваемым собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;

19) любым спором о праве собственности на судно или владения им;

20) любым спором между двумя или несколькими собственниками судна относительно использования судна и распределения прибыли;

21) зарегистрированной ипотекой судна или зарегистрированным обременением судна того же характера;

22) любым спором, возникающим из договора купли-продажи судна (ст. 389 КТМ РФ).

Арест судна также возможен и по иным основаниям, например если морское требование к судовладельцу обеспечено морским залогом на судно и относится к требованиям, которые обеспечиваются морским залогом на судно, основывается на ипотеке судна или обременении судна того же характера, касается права собственности на судно или владения им.

Судно может быть освобождено от ареста только на основании постановления суда, арбитражного суда или третейского суда при предоставлении достаточного обеспечения, которое не может превысить стоимость судна, в приемлемой форме (ст. 391).

В случае если судно арестовано для обеспечения морского требования, такое судно не может быть арестовано вновь или арестовано по тому же морскому требованию, если только:

а) размер обеспечения, полученного по тому же морскому требованию, является недостаточным;

б) лицо, которое предоставило обеспечение, не в состоянии выполнить свои обязательства полностью или частично;

в) судно, которое арестовано, или обеспечение, которое предоставлено, освобождено:

— по просьбе или с согласия лица, имеющего право на морское требование;

— в связи с невозможностью лица, имеющего право на морское требование, воспрепятствовать освобождению судна посредством принятия разумных мер.

Суд, по постановлению которого наложен арест на судно или предоставлено обеспечение для предотвращения ареста судна, вправе определять размер ответственности лица, по требованию которого судно арестовано или обеспечение предоставлено, за любые причиненные убытки, в том числе убытки, которые могут быть причинены в результате незаконного или необоснованного ареста судна либо требования и получения чрезмерного по своему размеру обеспечения.

Несмотря на то что, как уже отмечалось выше, в соответствии со п. 1 ст. 388 КТМ РФ под арестом понимается любое ограничение в передвижении судна, законодатель различает арест и задержание, которое с ним не связано.

Так, отказ в выдаче разрешения на выход судна из морского порта (например, в случаях неоплаты портовых сборов, непригодности судна к плаванию и пр.), а также задержание¹⁰⁵, осуществляемое портовыми властями по просьбе лица, имеющего требования, возникшие в связи с осуществлением спасательных операций, с повреждением портовых сооружений и иным причинением вреда, не являются арестом судна.

ГЛАВА 14	Морские протесты, порядок рассмотрения претензий и исков
-----------------	-----------------------------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

— **знать** компетенции должностных лиц с целью обеспечения доказательств для защиты прав и законных интересов судовладельца в тех случаях, когда во время плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований (претензий);

— **уметь** оформить и подать морской протест;

— **владеть** практическими навыками претензионной работы.

Заявление о морском протесте делается капитаном в целях обеспечения доказательств в случае, если во время плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований.

Заявление о морском протесте делается:

а) **в порту:**

— Российской Федерации — нотариусу;

— иностранного государства — должностному лицу консульского учреждения РФ или компетентному должностному лицу иностранного государства в порядке, установленном законодательством соответствующего государства в течение 24 часов с момента происшествия;

б) **во время плавания судна** — в течение 24 часов с момента прибытия судна или капитана

¹⁰⁵ В ст. 81 КТМ РФ определен максимальный срок задержания судна — 72 часа.

судна в первый порт после происшествия.

В случае если происшествие произошло во время плавания, заявление о морском протесте может быть сделано в момент прибытия судна или капитана судна в порт, не являющийся первым портом после происшествия, с тем чтобы избежать значительных потерь времени и расходов, связанных с заходом в первый порт после происшествия.

Морской протест имеет целью обеспечить, насколько это возможно, полную информацию относительно обстоятельств происшествия и причин, вызвавших его, в том числе информацию об ущербе и о принятых по предотвращению или уменьшению ущерба мерах.

При наличии оснований предполагать, что в результате происшествия причинен ущерб находящемуся на судне грузу, заявление о морском протесте должно быть сделано до открытия люков. Выгрузка находящегося на судне груза до заявления морского протеста может быть начата только в случае крайней необходимости.

В подтверждение обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, капитан судна одновременно с заявлением либо в срок не более чем семь дней с момента своего прибытия, или прибытия судна в порт, или происшествия, если оно имело место в порту, обязан представить нотариусу или должностному лицу консульского учреждения РФ либо компетентному должностному лицу иностранного государства для ознакомления судовой журнал (а в случае его гибели в заявлении о морском протесте изложить обстоятельства и причины гибели судового журнала) и заверенную капитаном судна выписку из судового журнала.

Нотариус или должностное лицо консульского учреждения РФ на основании заявления капитана судна, данных судового журнала, опроса капитана судна и в случае необходимости других членов экипажа судна составляет акт о морском протесте и заверяет его своей подписью и гербовой печатью.

Претензии и иски. Российское гражданское законодательство под претензией понимает требование кредитора к должнику об уплате долга, возмещении убытков, уплате штрафа. Иском признается юридическое средство защиты нарушенного или оспариваемого права или охраняемого законом интереса.

Применительно к морским перевозкам стороны договора морской перевозки груза или пассажира могут предъявить претензию, вытекающую из договора морской перевозки за ненадлежащее выполнение его условий или понесенный ущерб.

До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки, ему должна быть заявлена претензия, которая предъявляется к организации, которая осуществляла перевозку, а если перевозка не была совершена — к организации, которая в соответствии договором должна была ее осуществить.

Претензии, возникающие из перевозки багажа, могут быть предъявлены к перевозчику либо к порту отправления или назначения по усмотрению заявителя претензии.

При предъявлении претензий, вытекающих из перевозки грузов, которая осуществлялась по накладной, вместо коносамента представляется накладная, а при утрате груза — квитанция.

Обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчиков, отправителей, получателей и пассажиров, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы (в иностранных портах указанные обстоятельства удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту).

Коммерческий акт составляется для удостоверения:

— несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза либо багажа в натуре и указанными в перевозочном документе данными;

- повреждения груза или багажа;
- обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;
- возвращения перевозчику похищенного груза или багажа.

Передача права на предъявление претензий и исков другим организациям или гражданам не допускается, за исключением случаев передачи такого права отправителем получателю или наоборот, а также отправителем или получателем экспедитору либо страховщику. Передача права на предъявление претензии и иска удостоверяется переуступочной надписью на коносаменте или ином перевозочном документе.

К претензии (составленной в письменной форме) об утрате или о повреждении груза, кроме перевозочных документов (предъявляемых в подлиннике), должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза.

Перевозчик обязан рассмотреть претензию, вытекающую из договора морской перевозки груза, в течение 30 дней со дня ее получения и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее¹⁰⁶.

Перевозчик имеет право в двухнедельный срок после получения претензии вернуть ее без рассмотрения, если к претензии не приложены подлинники перевозочных документов.

Со дня предъявления к перевозчику претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза, течение срока исковой давности приостанавливается до получения ответа на претензию или истечения установленного для ответа срока.

Срок исковой давности:

- 1) по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, применяется в один год;
- 2) по требованиям договора морского страхования, вытекающим из договора морской перевозки пассажира в заграничном сообщении, а также из столкновения судов и осуществления спасательных операций, применяется в два года.

Иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ погашаются в течение трех лет со дня, когда потерпевший узнал или должен был узнать о причинении такого ущерба. Однако иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью не могут быть предъявлены по истечении шести лет со дня инцидента, вызвавшего загрязнение с судов нефтью; иски о возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ — по истечении 10 лет со дня инцидента, вызвавшего такой ущерб.

ГЛАВА 15	Морское страхование
-----------------	----------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** порядок осуществления страховой защиты, объем покрытия, порядок заключения и содержание договоров

¹⁰⁶ В отличие от КТМ РФ, в ст. 301 Кодекса торгового мореплавания 1968 г. устанавливались сроки рассмотрения претензии, вытекающие из перевозки в каботаже, при этом заявитель об удовлетворении или отклонении ее должен был быть извещен в следующие сроки: 1) в течение трех месяцев — по претензиям, возникающим из морских перевозок; 2) в течение шести месяцев — по претензиям, возникающим из перевозок в прямом смешанном и прямом водном сообщении; 3) в течение 45 дней — по претензиям об уплате штрафов и премий.

страхования в зависимости от страхового интереса (страхование каско; страхование карго; страхование фрахта);
— **уметь** анализировать страховые риски применительно к различным условиям морепользования;
— **владеть** умением квалифицированно применять проформы страховых обществ и компаний, анализировать особенности деятельности клубов P&I.

Морское страхование (англ. — Marine insurance) — отрасль страхования в отношении судов морского и речного флота, а также судов смешанного плавания типа «река — море». Различают договорное морское страхование и морское страхование в клубе взаимного страхования судовладельцев.

Страхование возникло изначально как средство компенсации в случаях, когда вопрос об ответственности вообще не возникал (разрушительное действие сил природы) либо действующие правовые предписания существенно ограничивали или вообще исключали ответственность причинителя вреда. Но даже когда такого рода ответственность существовала, имущественное положение потерпевшего не всегда могло быть восстановлено ввиду отсутствия у причинителя вреда достаточных средств. По-видимому, первое, что приходит на ум читателю при слове «страхование», — имя Ллойда. Следует заметить, что страховая деятельность возникла задолго до того, как предприимчивому англичанину пришла на ум идея извлечь прибыль из многочисленных морских историй, рассказываемых в его припортовом кабачке. Известно, что древние китайские торговцы задолго до начала нашей эры распределяли грузы между несколькими судами, чтобы сократить возможность потери товара.

Другая форма раннего страхования, возникшая уже в средиземноморском бассейне (предположительно в Родосском государстве) — это общее среднее число, которое означало, что лицо получит компенсацию пропорционально вложениям остальных торговцев, если их товары были выброшены за борт во время плавания.

Примерно с начала XI в. датчане стали страховать жизнь моряка, возмещающая его семьям часть средств за его имущество или судно в случае его гибели в море. В 1255 г. страховая премия была впервые использована от имени государства Венеция (the Merchant State of Venice), гарантировавшего возмещение в виде премии в случае убытков от пиратов, порчи груза или грабежа. В течение следующего века торговцы из Ломбардии начали первую страховую практику в Лондоне. И наконец, в 1688 г. Эдвард Ллойд начал свой страховой бизнес, превратившийся за долгие годы в известнейшую во всем мире страховую компанию.

Какие бы модели хозяйственной деятельности ни осуществлялись в международном и национальном экономическом обороте, они в любом случае сопровождаются потребностью участников в оперативном возмещении ущерба, который мог быть причинен их имуществу или личности в результате различных вредоносных факторов как природного, так и социально-экономического характера.

Сегодняшней практике известны несколько организационно-правовых форм образования страхового фонда. Наиболее распространенной признается форма традиционного акционерного общества (компании в Англии, корпорации в США).

В качестве лиц, заинтересованных в получении возмещения из создаваемых страховых фондов, выступают страхователи — физические и юридические лица. Гражданско-правовые отношения, оформляющие процесс создания и использования страхового фонда, возникают из договора страхования (англ. — contract of insurance), в котором одна из сторон — страховщик — за обусловленное вознаграждение (страховую премию), уплачиваемое другой стороной — страхователем, обязуется возместить последнему (или другому лицу — выгодоприобретателю) ущерб, проистекший в результате заранее согласованного сторонами события (при имущественном страховании), либо уплатить определенную денежную сумму (в

личном страховании).

Классификация существующих видов страховых договоров возможна на основе различных критериев. Общепризнанным является деление в зависимости от характера объекта на страхование имущественное, личное, добровольное и обязательное.

Имущественное страхование включает:

- морское страхование;
- страхование имущества от огня, хищений и пр.;
- страхование инвестиций;
- страхование на случай неплатежеспособности должника;
- страхование гражданской ответственности; и т.д.

По своей природе имущественное страхование призвано компенсировать убытки, связанные с утратой или повреждением имущества. В этом виде страхования размер возмещения зависит от величины действительно понесенных убытков (ущерба, причиненного имуществу), вследствие чего его нередко называют страхованием от убытков.

При личном страховании (страхование жизни, личное страхование от несчастных случаев, страхование на случай болезни) величина возмещения не зависит от того, понес ли страхователь вообще какой-либо имущественный ущерб, и определяется зафиксированной в договоре суммой. Таким образом, в личном страховании, которое изначально также базировалось на идее возмещения убытков (в случае потери кормильца, утраты трудоспособности и т.п.), в настоящее время преобладает сберегательный элемент.

Возникновение обязательного страхования связано с возрастанием регулирующей функции государства, которая заключается в издании нормативных предписаний, обязывающих юридические и физические лица, занимающиеся определенными видами деятельности, вступить в страховые правоотношения на определенных условиях.

Характерно, что страхование (в том числе и морское) не регулируется международными конвенциями. Источником права здесь является национальный обычай и закон. Самый древний из них, пожалуй, английский закон о морском страховании 1906 г., который, существуя уже более 100 лет, неизбежно «оброс» поправками и корректируется судебными прецедентами; однако основные его разделы проявляют удивительную жизнестойкость и послужили примером для аналогичных законодательных актов других государств.

Раздел S. 16 (1) указанного закона гласит: «Страховая стоимость при страховании парохода включает в себя также оборудование, котлы, уголь и запасы, если они в собственности страхователя, а в случае с судном, совершающим специальный рейс, — также обычные приспособления, необходимые для совершения такого рейса». Этим положением о совокупной оценке судна, его оборудования и запасов до сих пор руководствуются лондонский и многие другие страховые рынки.

Во Франции в 1976 г. декретами был введен Страховой кодекс, представляющий собой кодификацию действующих норм законов и подзаконных актов, разделенных на три части. В первой части сгруппированы нормы законов, во второй — постановления правительства, в третьей — предписания других административных органов. В Швейцарии главным источником правового регулирования является закон о договоре страхования от 2 апреля 1908 г. с последующими изменениями. В США основная роль в регулировании отношений по добровольному страхованию отводится судебному прецеденту; страховое законодательство, принятие которого относится к компетенции отдельных штатов, регламентирует общие вопросы страховых договорных отношений, сосредоточивая внимание на условиях учреждения и

деятельности страховых организаций, а также контроле над ними.

В основе морского страхования лежит оформление страхового полиса, а к элементам страховых правоотношений принято относить страховой полис, страховой интерес, страховые оговорки и страховые риски.

Страховой полис. *Морской полис* — это страховой полис, который содержит: наименование сторон страхового договора, характеристику страхуемого риска, страховую сумму¹⁰⁷, пункты отправления и назначения, условия страхования, размер страховой премии, способ перевозки грузов: в трюме или на палубе. В связи с различным предназначением принято различать несколько разновидностей страховых полисов: «генеральный», «групповой», «комбинированный», «кораблестроительный», «таксированный» и «нетаксированный».

Генеральный полис (англ. — General policy) — полис, применяемый в страховании грузов с ответственностью страховщика за отправленные грузы в течение определенного времени. В генеральном полисе указываются срок его действия (период перевозки), условия страхования и максимальный лимит ответственности страховщика по совокупности страховых сумм по отдельным отправкам. По генеральному полису грузы считаются застрахованными от и до любых пунктов отправления и назначения на весь период перевозки любыми видами транспорта, включая перегрузки и перевалки, а также предшествующее и последующее хранение на складах.

Групповой полис — полис, который выписывается страховщиком на работодателя или другого представителя группы застрахованных, а члены группы получают страховые сертификаты как подтверждение того, что они застрахованы.

Комбинированный полис (англ. — Combined policy) — страховой полис, удостоверяющий договор морского страхования между группой страховщиков и судовладельцев. Комбинированный полис обеспечивает страховое покрытие нескольких торговых судов от значительного числа рисков, связанных с морскими опасностями.

Кораблестроительный полис (англ. — Shipbuilder's policy) — страховой полис, удостоверяющий договор морского страхования и предоставляющий страховое покрытие технических рисков, связанных с постройкой судна в сухом доке, у достроенной стенки и во время ходовых испытаний в открытом море.

Таксированный, или валютированный, полис (англ. — Valued policy) — страховой полис, в котором зафиксирована страховая сумма. Перед страховой суммой валютированного полиса обычно указывается «Valued at» или «So valued». Страховая сумма, указанная в таком полисе, считается согласованной между страхователем и страховщиком при заключении страхования и не может оспариваться за исключением случаев преднамеренного обмана или явного завышения страховой суммы при страховании грузов. Валютированные полисы широко применяются в практике морского страхования.

Нетаксированный (англ. — Unvalued policy) — страховой полис, в котором страховая сумма заранее не указывается, а при гибели застрахованного имущества оценка его стоимости устанавливается документально. Обязанность доказательства размера ответственности страховщика полностью лежит на страхователе. При нетаксированном полисе страхователь может включить в страховую сумму размер ожидаемой прибыли, и при возникновении убытка страхователь получает страховое возмещение в таком размере, как если бы морское предприятие было завершено.

Страховой интерес. Компенсационная сущность договора имущественного страхования предполагает, что в качестве страхователей могут выступать лишь лица, заинтересованные в ненаступлении

¹⁰⁷ Вместо суммы или ставки премии в морских полисах указывается «как согласовано» («as agreed»).

определенных событий, влекущих для них неблагоприятные материальные последствия. Таковую заинтересованность, основанную на объективно существующем юридическом отношении страхователя к объекту страхования, принято называть страховым интересом (insurable interest). Наличие страхового интереса является необходимым условием заключения действительного договора имущественного страхования во многих странах.

Денежная оценка страхового интереса получила название страховой стоимости (англ. — insurable value). Исходя из компенсационной сущности имущественного страхования, законодательство и судебная практика считают необходимым заключение договора страхования на сумму, превышающую страховую стоимость, и признают его недействительным полностью либо в соответствующей части. Можно выделить следующие принципы назначения страховой стоимости:

- а) принцип двойного страхования, при котором один и тот же объект застрахован без умысла страхователя от идентичных рисков у нескольких страховщиков на сумму, превышающую страховую стоимость, совокупный размер страхового возмещения не должен превышать страховую стоимость;
- б) принцип пропорционального возмещения, согласно которому каждый страховщик отвечает пропорционально страховой сумме по заключенному им договору страхования;
- в) принцип, в соответствии с которым страховщики отвечают солидарно с последующим распределением выплаченного возмещения между собой;
- г) принцип частичного страхования, когда заинтересованное лицо страхует свой интерес не в полном объеме; при частичном страховании, т.е. страховании ниже стоимости, возмещение определяется соответственно в зависимости от отношения страховой суммы и страховой стоимости, однако, если иное прямо не зафиксировано в договоре, и в этом случае страхователь вправе требовать выплаты страховой суммы полностью, независимо от того, утрачен имущественный интерес полностью или частично.

Возвращаясь к английскому закону 1906 г., следует отметить, что в его разделах 27 и 28 признается тот факт, что страховой полис может быть либо таксированным, либо нетаксированным. При условии таксированного полиса в нем будет указана определенная стоимость судна (включая его корпус и оборудование), согласованная с андеррайтерами¹⁰⁸. Эта «стоимость» является окончательной страховой стоимостью судна. В случае частичной гибели страхователь получает возмещение в пропорции, соответствующей степени убытка. Например, если судно, стоимость которого оценена в 1 млн долл., понесло убыток в 50%, то страхователь получает возмещение в размере 500 тыс. долл. независимо от фактической рыночной стоимости. В случае полной гибели при наличии таксированного полиса страхователь получает возмещение в размере полной стоимости, установленной в полисе. Для лондонского рынка морского страхования оформление нетаксированных полисов крайне нетипично; почти все оформляемые полисы являются таксированными.

Стоимость судна или отправляемого груза, подлежащих страхованию, — ключевой элемент в определении сторонами договора страхования страхового взноса, величина которого напрямую связана с заявляемой стоимостью страхуемого имущества. Попытка ее занижения не всегда разумна в соразмерности с риском минимизации возмещения.

Страховые оговорки. Существует довольно большое количество оговорок, направленных на уточнение отдельных условий договора страхования.

¹⁰⁸ Андеррайтер (англ. — Underwriter) — юридическое или физическое лицо, имеющее властные полномочия от руководства страховой компании принимать на страхование предложенные риски, определять тарифные ставки и конкретные условия договора страхования этих рисков исходя из норм страхового права и экономической целесообразности. Андеррайтер отвечает за формирование страхового (перестраховочного) портфеля, как правило уполномочен подписывать документы от имени страховой компании и наделен правом выполнять функции сюрвейера.

Наиболее общепринятыми являются оговорки Лондонского института андеррайтеров об ограничении времени (ИТС), в которых дается определение «опасностям», от которых страхуется объект (оговорка б).

В самом полисе дается определение застрахованного объекта, неизменно включающего страхование корпуса и оборудования. Следует отметить, что стандартными оговорками ИТС при страховании каско покрываются только косвенные убытки, появившиеся вследствие «взрыва котлов» или «поломки валов» (оговорка б.2.1). Однако определение застрахованного объекта может быть расширено за счет включения в понятие «судовые машины» и другого оборудования.

Другая оговорка (19) четко разъясняет, что при решении вопроса о том, имеет ли место полная конструктивная гибель, должна рассматриваться рыночная стоимость судна при его ремонте, а не страховая сумма.

Весьма важной является оговорка «новое за старое», означающая, что даже если повреждение нанесено старому судну, не делается никакой скидки на тот факт, что был сделан ремонт или детали были заменены с помощью совершенно новых материалов. Иными словами, если 20-летнее судно, имеющее страховку корпуса и механизмов, получило повреждение машины вследствие застрахованного риска, например огня, тот факт, что поврежденные детали, которым 20 лет, могут быть замены новыми, не снижает общую стоимость претензии, по которой несет ответственность страховщик.

На лондонском страховом рынке не практикуются полисы, в которых подобным образом отдельно указываются страховые суммы по корпусу и механизмам. Как уже говорилось, корпус и оборудование неизменно имеют одну общую страховую сумму. Принцип, которому, похоже, следует весь страховой рынок, заключается в том, что «страховая сумма» должна включать и корпус, и механизмы в целом, без разделения частей механизмов друг от друга.

Страховые риски. Суть любой страховки — минимизация риска нежелаемого явления. В правовом отношении под страховым риском (insurable risk) понимаются обусловленные в договоре события, вредоносное действие которых может повлечь за собой умаление или утрату имущественных интересов страхователя (выгодоприобретателя). Эти события характеризуются в первую очередь тем, что стороны договора в состоянии предвидеть лишь возможность, но отнюдь не неизбежность их наступления, и потому договор страхования относится к рисковому (алеаторному) договорам.

Национальные нормы, регулирующие деятельность страховых организаций, предусматривают самые разнообразные виды рисков, в отношении которых могут заключаться договоры страхования. Перечень такого рода рисков не ограничивается. Страховщики, сообразуясь с экономической обстановкой и с учетом соблюдения публичного порядка, начинают принимать на себя риски, ранее практике неизвестные. «Материализация» страховых рисков, т.е. наступление неблагоприятных последствий в результате обусловленных событий в отношении имущества или личности страхователя, получила название «страховой случай».

В качестве вознаграждения страховщика за принятие страховых рисков выступает страховая премия (insurance premium), предоставляемая страхователем (обычно в денежной форме). Размер страховой премии обуславливается в контракте в зависимости от оценки покрываемых страхованием рисков. Как правило, особой оценки рисков не производится, поскольку в большинстве случаев они являются типичными для определенных классов страхования, которые осуществляет страховщик и в отношении которых он на основании предшествующего опыта устанавливает определенные ставки страховых премий. Это не исключает в необходимых случаях установления повышенной премии при расширении традиционного

круга рисков, принимаемых на себя страховщиком, или уменьшения премии в противоположной ситуации.

Общая характеристика договора страхования позволяет сформулировать следующие тезисы.

1. Договор страхования является двусторонним, возмездным и консенсуальным.

2. Как правило, предложение заключить договор исходит от страхователя; иногда в качестве offerenta выступает страховщик (например, при страховании багажа), а страхователь дает свой акцепт путем подписания стандартной формы либо посредством уплаты страховой премии.

3. В страховом деле, как может быть нигде, существенное развитие получили страховые договорные проформы, т.е. типовые (стандартные) формы договоров, которые навязываются страхователем, в силу чего договор страхования все в большей степени превращается в «договор присоединения». Национальные нормы не содержат жестких обязательств в отношении соблюдения этих форм, однако требования практической целесообразности ввиду сложности доказывания условий договора, если бы он заключался устно, привели к тому, что в подавляющем большинстве случаев договор заключается в письменной форме.

4. Основные условия страхового договора излагаются в страховом полисе или ином документе аналогичного свойства (страховой сертификат, квитанция и т.п.). Выдача полиса происходит, как правило, после уплаты страховой премии, и его предъявление необходимо для получения страхового возмещения.

5. Особенностью договора страхования является принцип наивысшего доверия сторон. Этот принцип проистекает из самого существа договора страхования, в котором значителен элемент риска, поскольку принципиально невозможно предсказать, «реализуются» страховые риски или нет. В свете этого стороны обязаны добросовестно информировать о всех известных или существенных фактах, которые могут повлиять на условия заключаемого договора. В первую очередь такая обязанность возлагается на страхователя, поскольку как суждение страховщика о степени риска, так и в конечном счете его согласие на заключение договора базируются на информации, предоставленной страхователем. Несоблюдение страхователем принципа наивысшего доверия дает основание страховщику требовать признания договора недействительным *ab initio* (с момента заключения) и отказывать в страховом возмещении.

6. Обязанность страхователя информировать страховщика об обстоятельствах, приводящих к увеличению риска, существует в течение всего срока договора.

7. К основной обязанности страхователя относится уплата страховой премии. Форма и порядок уплаты определяются в договоре. Как правило, в нем содержится условие о том, что до уплаты премии договор в силу не вступает. В связи с тем, что договор страхования является двусторонним, с невыполнением страхователем своей обязанности о выплате премии национальные нормы связывают освобождение страховщика от возмещения понесенных страхователем убытков. Однако страховщик может установить срок для погашения задолженности.

8. В договоре может быть предусмотрено право страхователя на возврат уже уплаченной премии (полностью или частично). Так, с нарушением страхователем договора по инициативе страховщика в связи с нарушением страхователем принципа наивысшего доверия страховая премия подлежит возврату полностью. Частичный возврат премии может иметь место при неумышленном страховании выше стоимости и в случаях, прямо предусмотренных в договоре.

9. В договоре страхования должен быть приведен полный перечень обязанностей страхователя при возникновении страхового случая и зафиксирована его обязанность под угрозой утраты права на возмещение ущерба незамедлительно информировать страховщика о страховом случае и

предпринятых мерах, направленных на предотвращение или локализацию ущерба.

10. Оговорена обязанность страховщика по выплате страхового возмещения при установлении необходимой причинно-следственной связи между страховыми рисками и тем событием, которое претендует на роль страхового случая, иными словами, при установлении, что оно входит в круг событий, за которые отвечает страховщик. Законодательства большинства стран учитывают ситуацию возможного причастия страхователя к наступлению страхового случая. Таким образом, только умысел страхователя (кроме случаев самоубийства при страховании жизни) освобождает страховщика от обязанности возмещения. Кроме того, в имущественном страховании требуется точно установить размер понесенного страхователем убытка, что вытекает из компенсационной сущности данного вида страхования.

Обычно бремя доказывания соответствующих фактов возлагается на страхователя. Однако в тех случаях, когда, например, в договоре страхования содержится указание согласованного размера страховой стоимости и имущество полностью утрачено, обязанность страхователя доказывать размер убытка отпадает. Бремя доказывания может перейти к страховщику и в силу предписаний закона. Так, законодательством ряда штатов США было установлено правило, согласно которому страховая сумма, указанная в договоре, рассматривается в случае полной гибели имущества в качестве его стоимости. В данном случае уже страховщик заинтересован доказать, что фактическая стоимость утраченного имущества меньше, чем зафиксированная в договоре.

Имущественное страхование является страхованием от убытков. Вследствие этого в праве большинства стран признается недопустимым получение страхователем наряду со страховым возмещением компенсации от третьих лиц, которые в силу закона, договора или деликта являются ответственными за причиненный ущерб, ибо в противном случае имело бы место обогащение страхователя без достаточных юридических оснований. В этой же связи к страховщику в пределах уплаченных сумм страхового возмещения переходят все права страхователя, которыми он обладает в отношении третьих лиц — причинителей ущерба. Страховщик осуществляет перешедшие к нему права с учетом характера правоотношений, лежащих в основе требований страхователя к третьему лицу.

С принципом суброгации тесно связано решение вопроса о том, переходят ли на приобретателя застрахованного имущества права и обязанности страхователя из договора страхования. В странах континентальной Европы такой переход осуществляется автоматически *ipso jure* (в силу закона), и при этом как страховщику, так и приобретателю имущества предоставлено право в течение определенного срока отказаться от договора. В Англии и США действует противоположный принцип — положение, принятое в качестве правила в континентальной Европе, здесь допускается в качестве исключения, каковым является смерть или банкротство страхователя.

На сегодняшний день наиболее известным страховым рынком является Лондонский международный страховой рынок, охватывающий крупные внешние риски, не относящиеся к страхованию жизни. Этот рынок представляет собой уникальную концентрацию страховых и перестраховочных компаний, основой которых является Ллойд.

С целью совместного возмещения убытков, которые обычно не покрываются по условиям договоров морского страхования, судовладельцами создаются так называемые «Клубы взаимного страхования» (Американская ассоциация по иностранному страхованию, Американская ассоциация по перестрахованию военного риска по грузам, Британская страховая группа «Международная ассоциация страховых и перестраховочных посредников», Международный союз «зеленых карт», Ассоциация взаимного страхования судовладельцев и др.), которые, как правило, занимаются личным и имущественным

страхованием, в частности осуществляют страхование ответственности на случай смерти или увечья членов судового экипажа, пассажиров, портовых рабочих; берут на себя возмещение до 25% ущерба, причиненного другому судну при столкновении; выплату страховых сумм за повреждения неподвижных и плавающих предметов, расходы по устранению остатков затонувшего имущества из акватории портов и фарватеров, страхуют ответственность судовладельцев за сохранность принятого к перевозке груза.

Страховое дело сегодня достаточно чутко отслеживает развитие международного и национального экономического оборота. Принимаются и постоянно модифицируются специальные законы о порядке создания страховых организаций и контроле за их деятельностью. Государства бдительно присматривают за ростом благополучия страховых компаний и контролируют эту сферу деятельности путем определения государством ставок страховых премий и некоторых других условий договоров страхования или создания государственных страховых организаций.

Приведенный перечень норм частноправового характера, имеющих отношение к коммерческому мореплаванию, не является исчерпывающим. Это весьма динамично развивающаяся отрасль права, нормативный массив которой постоянно пополняется за счет принятия не только новых конвенций, но и стандартов и рекомендуемой практики, соблюдение которых в практической деятельности представляется также очень важным.

Рамки настоящего издания не позволили автору включить рассмотрение практики разрешения судебных и арбитражных разбирательств, однако она является обязательным элементом познания международного права и, несомненно, должна быть включена в процесс его изучения.

В Федеральной целевой программе «Мировой океан», одобренной Указом Президента от 17 января 1997 г. № 11, сказано: «Стратегическая линия России по защите государственных интересов в Мировом океане должна базироваться на законодательстве, обеспечивающем необходимую правовую основу для реализации прав и обязанностей Российской Федерации в своих внутренних водах, территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе и в районах за пределами национальной юрисдикции с учетом международных обязательств».

Россия традиционно относится к числу ведущих морских держав, играющих активную роль в изучении, освоении и эксплуатации Мирового океана. Для экономической и социальной жизни России Мировой океан, и в первую очередь моря, омывающие побережье страны, играет первостепенную роль. Это объективно обусловлено протяженностью российской морской границы, которая составляет 38,8 тыс. км (протяженность сухопутной границы составляет 14,5 тыс. км), площадью шельфа 4,2 млн км², из которых 3,9 млн км² перспективны с точки зрения углеводородных ресурсов (более 80% запасов нефти и газа России сосредоточено на шельфе ее северных морей), и зависимостью жизнедеятельности России, особенно ее прибрежных регионов, от бесперебойной работы морского транспорта, обеспечения грузо- и пассажироперевозок.

В настоящее время Российская Федерация оказалась в принципиально новом положении в части формирования основ морской политики, а также реализации и защиты своих интересов в Мировом океане. Кризис в экономике серьезно ослабил возможности по сохранению присутствия России в Мировом океане на прежнем уровне. Вынужденное свертывание боевой службы ВМФ в оперативно значимых районах Мирового океана, снижение боеготовности флота по причине невозможности организации оперативной и боевой подготовки с должной интенсивностью усиливает негативные последствия и снижает способность государства к обеспечению своей безопасности с морских направлений.

Ввиду того, что в Мировом океане концентрируются различные формы хозяйственной, научно-

технической, гуманитарной, военной, политической активности государств, их союзов, международных организаций, транснациональных корпораций, пересекаются интересы субъектов морской деятельности и, как следствие, обостряются существующие между ними противоречия, Россия должна обладать внятной морской политикой и взвешенным внутренним законодательством, соотношенным с международными обязательствами государства.

ГЛАВА 16	Морские классификационные общества
-----------------	-------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** цели, задачи, функции Российского морского регистра судоходства и Российского речного регистра;
- **уметь** анализировать практику применения классификационных правил, применяемым к морским судам, к судам внутреннего и смешанного (река — море) плавания;
- **владеть** умением сопоставления основных требований по классификации судов российским регистром и регистрами иных членов Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО).

Под «Морским классификационным обществом» следует понимать учреждение, занимающееся регистрацией судов и оценкой их качеств при помощи института сюрвейеров на основе разрабатываемых обществами правил постройки судов разных типов. В обязанности классификационных обществ входит:

- присвоение технического класса морским и речным судам;¹⁰⁹
- разработка и издание правил классификации;
- надзор за постройкой новых судов и их приёмка,
- надзор за ремонтом и переоборудованием старых судов;
- классификационные (ревизионные) осмотры судов, находящихся в эксплуатации;
- регистрация судов в судовом Регистре.

Каждое классификационно общество¹¹⁰ имеет свои правила освидетельствования и контроля и устанавливает размеры средств необходимых для предоставления услуг, публикуют для общего пользования правила постройки судов и таблицы для нахождения размеров составных частей корпуса, выпускают регистровые книги, в которых сообщают сведения о техническом состоянии зарегистрированных у них судов.¹¹¹

16.1 Российский морской и речной регистры

¹⁰⁹ Технический класс присваивается судам на основе освидетельствования. Присвоение класса является срочным, - то есть выдается на определенный срок (как правило до 5 лет) и подлежит пересмотру если судно явилось стороной аварии, прошло ремонт или модернизацию.

¹¹⁰ Среди наиболее известных классификационных обществ следует назвать Регистр Ллойда (Lloyd's Register of Shipping), основанный в 1760 году и реорганизованный в 1834 году (Лондон); Бюро Веритас (Bureau Veritas), основанное во Франции в 1828 году (Париж); Американское бюро судоходства (The American bureau of shipping), основанное в 1862 году (Нью-Йорк); Итальянский регистр (Registro italiano navale ed aeronautico), основанный в 1861 году (Генуя); Японская морская корпорация (Nippon Kaiji Kyokai - ClassNK), Британская корпорация (The British corporation of shipping and aircraft), основанная в 1890 году (Глазго). основанная в 1899 году (Токио); DNV GL Group, образованная в сентябре 2013 года в результате объединения классификационных обществ Норвежский Веритас (Det Norske Veritas) и Германский Ллойд (Germanischer Lloyd) (Осло).

¹¹¹ Самой полной регистровой книгой является книга английского Ллойда, в которой даются сведения о морских судах всего мира, обладающих валовой вместимостью в 100 и более регистровых тонн.

Первый в России нормативный документ по классификации судов — Правила для классификации плавающих по Мариинской системе судов и для определения их грузоподъемности — вышел в свет в 1899 г. Дальнейшее развитие классификационного дела привело к созданию в 1913 г. общества «Русский регистр», преемниками которого стали Федеральные государственные учреждения — Российский морской регистр судоходства и Российский речной регистр.

Российский морской регистр судоходства. Русский морской регистр был создан 31 декабря 1913 г., а в 1923 г. переименован в Регистр Союза ССР, который впоследствии стал Российским морским регистром судоходства.

В настоящее время основными целями организации являются:

- повышение стандартов безопасности человеческой жизни на море;
- повышение стандартов безопасного плавания судов;
- повышение стандартов надежной перевозки грузов на море и внутренних водных путях;
- разработка мер и стандартов, направленных на предотвращение загрязнения окружающей среды.

Для достижения этих целей Российский морской регистр судоходства разрабатывает и совершенствует свои правила на основе научных исследований, а также учитывая требования международных конвенций и кодексов. Высокая квалификация персонала, широкая сеть представительств в России и за рубежом позволяют РС быстро и надежно предоставить в любом регионе полный спектр услуг по:

- рассмотрению технической документации, осуществлению технического наблюдения и выдаче документов, свидетельств и актов на суда и плавучие сооружения, а также на судовые механизмы, оборудование, устройства, изделия, снабжение и материалы, холодильные установки, грузоподъемные устройства, контейнеры;
- обмеру судов и плавучих сооружений;
- осуществлению технического наблюдения за выполнением положений международных конвенций и выдаче соответствующих документов от имени морских администраций стран - сторон конвенций;
- сертификации промышленной продукции и производств;
- сертификации систем менеджмента качества, экологического менеджмента и управления в области охраны труда и профессиональной безопасности на соответствие требованиям международных стандартов ИСО серии 9001, 14001 и OHSAS 18001;
- освидетельствованию систем управления безопасностью судоходных компаний и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения;
- анализу данных и предоставлению необходимой информации судовладельцам, морским администрациям, страховщикам и портовым властям при смене класса судна;
- сотрудничеству с морскими администрациями, портовыми властями при контроле судов в портах.

Активное участие Российский морской регистр судоходства принимает в подготовке и проведении сертификации судоходных компаний и судов на соответствие Международному кодексу по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения. Наиважнейшими условиями предупреждения аварий на море являются проектирование, постройка и эксплуатация судов в соответствии с международными конвенциями и стандартами. Проблема обеспечения безопасности судоходства требует оценки риска для жизни человека на море. Применение методик оценки безопасности в совокупности с

Международным кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения может дать ощутимый эффект повышения безопасности эксплуатации флота, так как применение указанного Кодекса позволит свести к минимуму ошибки, вызванные человеческим фактором.

Среди услуг Российского морского регистра судоходства:

- Классификация судов
- Техническое наблюдение за изготовлением материалов и изделий для судов, ПБУ и МСП
- Техническое наблюдение за постройкой судов и морских сооружений
- Техническое наблюдение за судами в эксплуатации
- Классификация и освидетельствование спортивных парусных судов
- Классификация и освидетельствование маломерных судов
- Освидетельствование систем управления безопасностью
- Освидетельствование охраны судов
- Освидетельствование судов на соответствие требованиям Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве
- Освидетельствование круизных компаний на соответствие МОР и ИСО
- Сертификация систем менеджмента на соответствие требованиям стандартов серий ИСО 9000, 14000, OHSAS 18001, ГОСТ РВ 0015-002-2012 и др.
- Энергетическое обследование предприятий с оформлением энергетического паспорта предприятия
- Система добровольной сертификации продукции и производств общепромышленного назначения
- Освидетельствование организаций, осуществляющих деятельность в соответствии с МК ПДНВ
- Обустройство морских нефтегазовых месторождений
- Экспертиза промышленной безопасности в системе ЭПБ Ростехнадзора
- Техническое наблюдение за контейнерами
- Регистрация кода владельца контейнеров
- Услуги по сертификации тары и декларированию опасных грузов
- Услуги по декларированию и сертификации навалочных грузов

Управление качеством — является специализированной структурой, обеспечивающей внедрение, поддержание в действии и совершенствование системы менеджмента качества в соответствии с требованиями стандартов: ИСО 9001:2008 - Системы менеджмента качества. Требования; ПССК МАКО (IACS QSCS) - Программа сертификации системы менеджмента качества Международной ассоциации классификационных обществ; Правила (ЕС) 391/2009; Стандарта ISO/IEC 17020 – Общие требования к функционированию инспекционных органов различного типа; Резолюции ИМО MSC.349(92) - Кодекс для признанных организаций, RO Code; иных применимых требований международных и национальных стандартов.

Система менеджмента качества Российского морского регистра судоходства сертифицирована на соответствие международному стандарту ИСО 9001:2008 и проходит ежегодные проверки на соответствие требованиям ПССК МАКО независимым органом по сертификации SAI Global, а также органом по оценке и сертификации систем менеджмента качества признанных Европейским Союзом организаций (QACE).

Российский морской регистр судоходства является действительным членом Международной ассоциации классификационных обществ, объединяющей 10 действительных членов — ведущих классификационных обществ мира, на долю которых приходится свыше 50% мирового рынка

сертификационных услуг. Кроме того, Российский морской регистр судоходства участвует в работе Технического комитета ИСО 176 в составе постоянной делегации РФ.

Одним из интенсивно развивающихся направлений деятельности Российского морского регистра судоходства является комплекс работ по сертификации широкой номенклатуры продукции, в том числе контейнеров, тары и упаковки.

Российский морской регистр судоходства (РС) уполномочен Правительством России осуществлять испытание, допущение и освидетельствование контейнеров в соответствии с требованиями Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года, Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, 1972 года и Международного морского кодекса по опасным грузам. Он выдает документы, позволяющие использовать контейнеры в международном обращении и перевозить их морским, железнодорожным и автомобильным транспортом.

РС является национальным органом по регистрации кодов владельцев контейнеров, представляющим Международное бюро по контейнерам (BIC) на территории России, стран СНГ и Балтии и предоставляет услуги по регистрации владельцев контейнеров в этих странах.

Российский морской регистр судоходства активно ведет работу в сфере технического наблюдения при проектировании, изготовлении контейнеров-цистерн и осуществляет освидетельствованием контейнеров-цистерн в эксплуатации. Одобрено большое количество проектов контейнеров-цистерн типов 0, ИМО 1, ИМО 2, ИМО 5, ИМО 7 и контейнеров-цистерн ООН. Проводится освидетельствование при изготовлении универсальных и специализированных контейнеров на предприятиях России, Белоруссии, Украины и стран дальнего зарубежья. РС постоянно оказывает услуги по освидетельствованию в эксплуатации различных типов контейнеров.

Российский морской регистр судоходства работает в тесном сотрудничестве с ведущими научно-исследовательскими институтами, конструкторскими бюро и испытательными центрами.

Почти за 100-летнюю историю Российский морской регистр судоходства завоевал заслуженный авторитет и международное признание. Сегодня присвоение судам класса Российского морского регистра судоходства является подтверждением того, что техническое состояние судна обеспечивает безопасность его эксплуатации и охрану морской среды от загрязнения. С 1969 г. Российский морской регистр судоходства является членом Международной ассоциации классификационных обществ, имеет развитую сеть представительств и инспекций в России и за рубежом. Более 1200 высококвалифицированных специалистов решают весь комплекс задач, относящихся к безопасности мореплавания, охране человеческой жизни на море и предотвращению загрязнения окружающей среды.

Одним из ключевых аспектов деятельности Российского морского регистра судоходства как классификационного общества являются научные исследования, формирующие основу для разработки и совершенствования стандартов безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения окружающей среды.

Российский морской регистр судоходства участвует в выполнении Федеральной целевой программы по развитию гражданской морской техники. В задачи входит проведение экспертизы научно-исследовательских работ (НИР) и опытно-конструкторских работ (ОКР), выполненных различными организациями по государственным контрактам.

Российский речной регистр. Российский Речной Регистр является федеральным автономным учреждением осуществляющим классификацию и освидетельствование судов, а также плавучих объектов. Целью деятельности Российского речного регистра является техническая безопасность плавания судов в

соответствии с их назначением, охрана жизни и здоровья пассажиров и судовых экипажей, сохранность перевозимых на судах грузов, экологическая безопасность судов и техническая безопасность судоходных гидротехнических сооружений.

Для достижения поставленной цели Российский речной регистр устанавливает технические требования путем разработки и издания правил и других технических норм.

Основные виды деятельности Российского речного регистра:

Классификационная деятельность.

Целью классификации и освидетельствования судов является выполнение работ (оказание услуг) по оценке соответствия судов, материалов и изделий для установки на судах, организаций, осуществляющих проектирование, строительство, модернизацию, переоборудование и ремонт судов, изготовление материалов и изделий для судов, Правилам.

Признание организаций.

Организации, занимающиеся проектированием, постройкой, переоборудованием, модернизацией и ремонтом судов, изготовлением и ремонтом изделий и изготовлением материалов для установки на судах, выполняющие работы, результаты которых используются Речным Регистром при проведении освидетельствований, а также испытательные лаборатории получают от Речного Регистра свидетельство о признании, удостоверяющее, что данная организация изготавливает продукцию, выполняет работы и/или оказывает услуги в соответствии с требованиями Правил РРР.

Проверка СУБ.

В соответствии со статьей 34.1 Федерального закона от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» Речной Регистр уполномочен проводить проверку разработанных и применяемых судовладельцами систем управления безопасностью судов, а также проверку применения СУБ на судах.

Разработка технической документации.

Разработка проектно-конструкторской (технической) документации, разработка проектов перегона судов вне установленного района плавания, анализ соответствия судов Правилам Речного Регистра. Выполнению расчетов (вместимости судна, расчетов автономности плавания по условиям экологической безопасности, расчетов по оценке прочности и остойчивости, расчетов высоты надводного борта, расчетов крутильных колебаний).

Также к видам деятельности Речного регистра относятся:

Проведение опыта кренования судна; торсионграфирование; добровольная сертификация продукции, работ и услуг, систем менеджмента качества; рассмотрение, согласование, экспертизе документации для лицензирования, стандартов, технических условий и других нормативных документов на материалы, не входящие в Номенклатуру объектов технического наблюдения, осуществляемого Регистром и на услуги (работы), результаты которых не учитываются в классификационной деятельности; проведение консультаций, оказанию информационных услуг; использование принадлежащих филиалам РРР судов для нужд судовладельцев и агентствующих компаний; участие в комиссиях (по дипломированию, по аттестации сварщиков, по проверке судов и п.п.); распространение Правил Российского Речного Регистра и дополнений к ним.

Российский речной регистр состоит из Главного управления и 14 региональных инспекций: Амурской, Верхне-Волжской, Восточно-Сибирской, Доно-Кубанской, Енисейской, Западно-Сибирской,

Камской, Ленской, Московской, Нижне-Волжской, Обь-Иртышской, Северной, Северо-Западной и Средне-Волжской.

В целях наиболее полного удовлетворения потребностей судовладельцев в классификационных услугах Российский речной регистр имеет договоры о взаимном сотрудничестве и замещении с 23 классификационными обществами мира. Наиболее тесное взаимодействие осуществляется с РМРС.

Российский речной регистр принимает активное участие в различных видах международной деятельности, направленной на повышение безопасности судоходства на внутренних водных путях. Представители Российского речного регистра участвуют в работе Европейской экономической комиссии ООН, Дунайской комиссии, ИМО, других организаций и в разработке международных рекомендаций, направленных на повышение безопасности судоходства на внутренних водных путях и гармонизацию технических требований к судам.

Российский речной регистр является членом Международной ассоциации органов технического надзора и классификации судов, созданной в 1961 г. на основе межправительственного соглашения и продолжившей свое существование на основе добровольного объединения организаций в 1998 г. В настоящее время членами Международной ассоциации органов технического надзора и классификации судов являются Болгарский судовой регистр, Вьетнамский регистр, Кубинский регистр судов, Польский регистр судов, Российский речной регистр, Регистр судоходства Украины и Классификационное общество Зосон (КНДР). Целями Ассоциации являются сотрудничество в области классификации и сертификации судов, технического надзора за судами, повышение безопасности плавания судов и других плавучих сооружений, охрана окружающей среды, гармонизация и унификация требований к судам и другим объектам надзора.

ГЛАВА 17	Организационно-правовые основы управления в области торгового мореплавания
-----------------	-----------------------------------------------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** основы государственного менеджмента морской отрасли;
- **уметь** анализировать нормативные правовые и распорядительные акты, издаваемые российскими государственными органами и портовыми администрациями по управлению морской отрасли и портовым хозяйством, перевозке пассажиров морским транспортом;
- **владеть** способностью передавать аудитории свои знания по рассматриваемому предмету.

Отношения, возникающие из торгового мореплавания, регулируются КТМ РФ, а также издаваемыми в соответствии с ним другими федеральными законами, указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ. Кроме того, имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников, регулируются не только КТМ РФ, но и ГК РФ.

Под «торговым мореплаванием» понимается деятельность, связанная с использованием судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа; рыболовства; разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; лоцманской и ледакольной 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 исследований; учебных, спортивных и культурных целей; иных целей.

Правила торгового мореплавания распространяются:

- 1) на морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям, если иное не предусмотрено международным договором РФ или законом¹¹²;
- 2) суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река — море) плавания во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранный морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном.

Правила торгового мореплавания, установленные в КТМ РФ, не распространяются на военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности государства или эксплуатируемые им и используемые только для правительственной некоммерческой службы; некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства.

Государственное управление в области торгового мореплавания осуществляется Минтрансом России, Росрыболовством и другими федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции. Законодатель указанными организациями перечень не закрывает, однако не детерминирует, что понимается под «другими федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции»

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395 «Об утверждении положения о Министерстве транспорта Российской Федерации», Минтранс России является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и осуществляющим управление в области транспортного комплекса, а также в случаях, установленных законодательством РФ, координирующим деятельность в этой сфере иных федеральных органов исполнительной власти.

Транспортный комплекс включает в себя морской и внутренний водный транспорт с входящими в него юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, которые осуществляют:

- 1) перевозочную и транспортно-экспедиционную деятельность;
- 2) работы (услуги), связанные с обслуживанием пассажиров, грузов, транспортных средств и их экипажей;
- 3) эксплуатацию водных путей сообщения и судоходных гидротехнических сооружений, морских (за исключением рыбных) и речных портов;
- 4) научные исследования;
- 5) информационное обеспечение;
- 6) подготовку кадров;
- 7) иные работы, выполняемые входящими в транспортный комплекс организациями.

Минтранс России издает в установленном порядке нормативные акты по вопросам, отнесенным к его компетенции; принимает участие в установленном порядке в разработке и согласовании проектов федеральных законов и других нормативных правовых актов; контролирует в пределах своей компетенции исполнение законодательных, иных нормативных правовых и нормативных технических актов, проводит

¹¹² Каботажная перевозка (перевозки и буксировка в сообщении между морскими портами РФ) может осуществляться судами, плавающими под Государственным флагом РФ или под флагом иностранного государства (при наличии международного договора РФ по постановлению Правительства РФ).

анализ практики их применения в транспортном комплексе и на его основе разрабатывает предложения по совершенствованию законодательства РФ в области развития транспортной инфраструктуры.

Росрыболовство, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 11 июня 2008 г. № 444 «О Федеральном агентстве по рыболовству», является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим государственное регулирование и межотраслевую координацию в сфере рационального использования, изучения, сохранения и воспроизводства водных биологических ресурсов и среды их обитания.

В ведении Росрыболовства находятся рыбохозяйственные организации, включая территориальные (бассейновые) органы по охране, воспроизводству рыбных запасов и регулированию рыболовства, учебные заведения (включая учебный флот), научно-исследовательские и проектно-конструкторские организации, государственные администрации морских рыбных портов (включая аварийно-спасательный флот), государственные унитарные предприятия рыбного хозяйства, финансовые ресурсы и материально-технические средства, предназначенные для обеспечения деятельности рыбного хозяйства.

Росрыболовство ежегодно определяет для российских пользователей промышленные квоты на вылов (добычу) водных биологических ресурсов в соответствии с закрепленными за ними долями (в общем объеме квот) и осуществляет распределение ежегодно квот на вылов (добычу) водных биологических ресурсов для иностранных государств в соответствии с международными договорами РФ в области рыболовства, а также в отношении научно-исследовательских, рыбоводных, учебных и иных специализированных организаций.

Навигационно-гидрографическое обеспечение морских путей осуществляется Главным управлением навигации и океанографии Минобороны России.

Технический надзор за судами и их классификация осуществляются российскими органами технического надзора и классификации судов, которые издают правила о классификации и постройке судов, надзоре, используемых материалах и принадлежностях. Технический надзор осуществляется за пассажирскими, грузопассажирскими, нефтеналивными, буксирными судами, а также за другими самоходными судами с главными двигателями мощностью не менее чем 55 кВт и несамоходными судами вместимостью не менее чем 80 т, за исключением используемых в некоммерческих целях спортивных и прогулочных судов¹¹³.

Судно может быть допущено к плаванию только после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания. Органы технического надзора имеют право при невыполнении указанных правил запрещать эксплуатацию судов, судовых механизмов, устройств и других судовых технических средств и изымать разрешающие их эксплуатацию, ранее выданные такими органами документы.

ГЛАВА 18	Договорные отношения, вытекающие из практики эксплуатации морского транспорта
-----------------	--------------------------------------------------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

— **знать** содержание основных договоров, регламентирующих порядок использования морского транспорта и рыбопромыслового флота;

¹¹³ Технический надзор за спортивными и прогулочными судами независимо от мощности главных двигателей и вместимости осуществляется Госинспекцией по маломерным судам.

- **уметь** составлять договорные документы;
 - **владеть** способностью передавать аудитории свои знания по рассматриваемому предмету.
-

В КТМ РФ выделяются следующие виды договоров, вытекающие из торгового мореплавания: договор морской перевозки грузов; договор морской перевозки пассажира; договор фрахтования судна; договор буксировки, договор морского посредничества и договор морского страхования.

18.1 Договор морской перевозки груза

В соответствии с российским законодательством перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки морским транспортом, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, КТМ РФ, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

В ст. 2 КТМ РФ перевозка грузов морем относится к торговому мореплаванию. Отношения, возникающие из договора морской перевозки груза, регулируются законом государства, предусмотренным соглашением сторон. При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве отношения сторон, возникающие из договоров, регулируются законом государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся в договоре морской перевозки перевозчиком (ст. 418 КТМ РФ).

В соответствии с положениями ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его получателю, а отправитель — уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

В соответствии со ст. 115 КТМ РФ по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз¹¹⁴, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу — получателю. В свою очередь, отправитель (или фрахтователь) обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

Договор морской перевозки груза:

- а) должен быть заключен в письменной форме, что может подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами (ст. 117 КТМ РФ);
- б) может носить долгосрочный характер, при этом перевозка конкретной партии груза должна осуществляться в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенном на основе такого долгосрочного договора (ст. 118 КТМ РФ);
- в) может быть заключен с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) или без такого условия (ст. 115 КТМ РФ).

¹¹⁴ Положения КТМ РФ не раскрывают содержание понятия «груз», в то время как данный термин по-разному истолковывается Брюссельской и Гамбургскими конвенциями. Так, ст. 1 Брюссельской конвенции 1924 г. в понятие «грузы» включает предметы, товары, грузы и изделия любого рода, за исключением живых животных и груза, который объявлен по договору перевозки как перевозимый на палубе и действительно перевозится таким образом; а по Гамбургским правилам 1978 г. «груз» включает живых животных; а также упаковку и приспособления для транспортировки контейнеров, если они предоставлены грузоотправителем (ст. 1 (5)).

Перевозчиком признается лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен такой договор. В ст. 1 Гамбургской конвенции о морской перевозке грузов 1978 г. это понятие трактуется значительно шире, указывая на то, что кроме непосредственно лица, с которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза, к «перевозчику» относятся и лица, которым перевозчиком поручено («фактический перевозчик») осуществление перевозки или ее части.

Правоотношения по договорам морской перевозки могут возникнуть между перевозчиком и фрахтователем¹¹⁵; отправителем¹¹⁶; получателем, являющимся стороной договора; получателем, не являющимся стороной договора¹¹⁷.

Чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, а также наименование места назначения или направления судна, а также иные условия и оговорки, если стороны на них согласились.

Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями. При перевозке груза по чартеру фрахтователь вправе с согласия перевозчика уступать свои права по договору морской перевозки груза третьим лицам. Фрахтователь, а также третье лицо, которому он уступил свои права, несет перед перевозчиком солидарную ответственность за неисполнение договора морской перевозки груза.

При явлениях стихийного характера, крушениях и авариях, вызвавших перерыв в движении, и объявлении карантина прием грузов может быть временно прекращен или ограничен распоряжением портовых властей.

Срок действия временного прекращения или ограничения приема грузов для перевозок устанавливаются Минтрансом России.

О временном прекращении или об ограничении приема грузов для перевозок портовые власти немедленно уведомляют отправителей грузов, при перевозках грузов в прямом смешанном или прямом водном сообщении и организации транспорта других видов.

Погрузка (выгрузка) груза. Отправитель обязан надлежащим образом маркировать груз и представлять перевозчику необходимые сведения о нем. В случае если груз требует особого с ним обращения, отправитель обязан информировать перевозчика о свойствах груза и порядке обращения с ним.

Грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для обеспечения их полной сохранности при перевозках, должны предъявляться для перевозок в исправной таре и упаковке. Контейнеры, тара и упаковка, на которые установлены государственные стандарты или для которых установлены технические условия, должны им соответствовать. Груз, род или вид которого определен в чартере, может быть заменен на груз иного рода или вида только с согласия перевозчика.

Фрахтователь должен указать безопасное и пригодное для погрузки груза место, которое судно может достичь без опасностей, в котором может находиться, оставаясь на плаву, и из которого может выйти с грузом. В случае если фрахтователем указано место, не пригодное для погрузки груза, или несколькими фрахтователями указаны разные места погрузки груза, перевозчик может подать судно в место погрузки, обычно используемое в данном порту. Фрахтователь может потребовать, чтобы судно было поставлено в другое место погрузки груза за его счет.

Период стальнойного времени определяется соглашением сторон, при отсутствии такого

¹¹⁵ Согласно КТМ РФ «фрахтователем» является лицо, которое заключило упомянутый договор морской перевозки груза с условием предоставления для морской перевозки груза всего или части судна.

¹¹⁶ «Отправителем» является лицо, которое сдало перевозчику груз от своего имени или заключило договор морской перевозки груза.

¹¹⁷ В этом случае отношения определяются коносаментом, и если последний содержит ссылку на условия чартера, то и они обязательны для получателя.

соглашения — сроками, обычно принятыми в порту погрузки. Сталийное время так же, как принято в международной практике, исчисляется в рабочих днях, часах и минутах, начиная со следующего дня после подачи уведомления о готовности судна к погрузке груза. В сталийное время не включается время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от перевозчика, либо вследствие непреодолимой силы или гидрометеорологических условий, создающих угрозу сохранности груза или препятствующих его безопасной погрузке. Время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от фрахтователя, включается в сталийное время. В случае если погрузка груза началась до начала течения сталийного времени, фактически затраченное на погрузку груза время засчитывается в сталийное время. Контрсталийное время может быть установлено после окончания сталийного как дополнительное время ожидания окончания погрузки. При отсутствии соглашения сторон продолжительность контрсталийного времени определяется сроками, обычно принятыми в порту погрузки. Контрсталийное время также исчисляется в календарных днях, часах и минутах с момента окончания сталийного времени. В контрсталийное время включаются воскресные и официально установленные праздничные дни, объявленное нерабочим в порту время, а также перерывы в погрузке груза, вызванные непреодолимой силой или гидрометеорологическими условиями, создающими угрозу сохранности груза либо препятствующими его безопасной погрузке. Время, в течение которого погрузка груза не проводилась по зависящим от перевозчика причинам, не включается в контрсталийное время.

Демередж (размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени) определяется соглашением сторон, при отсутствии соглашения — согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. В случае отсутствия таких ставок размер платы за простой судна определяется расходами на содержание судна и его экипажа. По соглашению сторон диспач (размер платы, причитающейся фрахтователю за окончание погрузки груза до истечения сталийного времени) определяется соглашением сторон. При отсутствии такого соглашения диспач исчисляется в размере 1/2 платы за простой. За задержку судна свыше контрсталийного времени фрахтователь обязан возместить перевозчику причиненные убытки, если задержка судна произошла по причинам, не зависящим от перевозчика.

В случае предоставления для перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений отправитель может потребовать удаления постороннего груза с судна, части судна или из судовых помещений в порту отправления, в случае предоставления для перевозки груза всего судна — в любом порту захода.

Отправитель должен своевременно передать перевозчику все требуемые в соответствии с портовыми, таможенными, санитарными или иными административными правилами документы, касающиеся груза, и несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты таких документов.

После приема груза для перевозки перевозчик по требованию отправителя обязан выдать отправителю коносамент (отправитель вправе потребовать от перевозчика выдачи вместо коносамента морской накладной или иного подтверждающего прием груза для перевозки документа).

Коносамент может быть выдан:

- а) на имя определенного получателя, и тогда он называется «именной коносамент»;
- б) по приказу отправителя или получателя — «ордерный коносамент»;
- в) на предъявителя.

По желанию отправителя ему может быть выдано несколько экземпляров (оригиналов) коносамента, причем в каждом из них отмечается число имеющихся оригиналов коносамента. После выдачи груза на

основании первого из предъявленных оригиналов коносамента остальные его оригиналы теряют силу.

После того как груз погружен на борт судна, перевозчик по требованию отправителя выдает ему бортовой коносамент, в котором должно быть указано наименование перевозчика, место его нахождения, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также дата или даты погрузки груза.

В случае если в коносаменте содержатся данные о грузе (наименование, основные марки, число мест или предметов, масса или количество), в отношении которых перевозчик знает или имеет достаточные основания считать, что такие данные не соответствуют фактически принятому грузу или погруженному грузу при выдаче бортового коносамента и у перевозчика не было разумной возможности проверить указанные данные, перевозчик должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на неточности, основания для предположений или отсутствие разумной возможности проверки указанных данных.

В отличие от указанной детерминации, применяемой в российском законодательстве, Гамбургские правила 1978 г. содержат лишь два понятия — «коносамент» и «бортовой коносамент». Кроме того, в подтверждение получения груза для перевозки и приема его перевозчиком, Конвенция допускает использование и «других документов», кроме коносамента, обусловленных договором морской перевозки грузов (ст. 18).

Обязанности перевозчика в отношении груза заключаются в том, что он с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи должен старательно и в соответствии с действующими правилами грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его.

В случае если принятый для перевозки груз в силу его свойств требует особого обращения и указания об этом содержатся в договоре морской перевозки груза и на грузовых местах, перевозчик должен заботиться о грузе в соответствии с такими указаниями. Вместе с тем в КТМ РФ допускаются два случая, которые могут возникнуть при перевозке опасного груза: когда перевозчик не знал об опасности груза и когда груз стал опасен во время транспортировки.

В случае если груз, легко воспламеняющийся, взрывчатый или опасный по своей природе, сдан под неправильным наименованием и при приеме груза перевозчик не мог посредством наружного осмотра удостовериться в его свойствах, или погруженный с ведома и согласия перевозчика станет опасным в процессе перевозки для судна, другого груза или находящихся на судне людей, такой груз в зависимости от обстоятельств может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком без возмещения отправителю убытков (за исключением общей аварии).

В первом случае отправитель несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные ему в результате погрузки такого груза. Фрахт за перевозку такого груза не возвращается. В случае если при отправлении груза фрахт не был уплачен, перевозчик вправе взыскать его полностью. Во втором случае перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном расстоянию, фактически пройденному судном с таким грузом (ст. 151 КТМ РФ).

Выдача груза. Груз, перевозка которого осуществляется на основании коносамента, выдается перевозчиком в порту выгрузки при предъявлении оригинала:

— именного коносамента — получателю, который указан в коносаменте, или лицу, которому коносамент передан по именной передаточной надписи или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования;

— ордерного коносамента — лицу, по приказу которого составлен коносамент, при наличии в коносаменте передаточных надписей лицу, указанному в последней из непрерывного ряда передаточных

надписей, или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью;

— коносамента на предъявителя — предъявителю коносамента.

В случае если перевозка груза осуществляется на основании морской накладной или на основании иного подобного ей документа, перевозчик может выдать груз получателю, указанному в таком документе, или получателю, указанному отправителем.

В случае если для перевозки груза предоставлено не все судно и в порту выгрузки получатель не востребовал груз (отказался от него либо так задержал его прием, что груз не мог быть выгружен в установленное время), перевозчик вправе сдать груз на хранение на склад или в иное надежное место за счет и на риск управомоченного распоряжаться грузом лица с уведомлением об этом отправителя или фрахтователя, а также получателя.

При предоставлении всего судна для перевозки груза выгрузка и сдача груза на хранение осуществляются перевозчиком по истечении стальной и контрстальной времени и при условии, если в течение стальной и контрстальной времени не поступило иное распоряжение отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица. Время, затраченное перевозчиком на сдачу груза на хранение, рассматривается как простой.

В случае если в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт выгрузки сданный на хранение груз не будет востребован и отправитель или фрахтователь либо управомоченное распоряжаться грузом лицо не уплатит перевозчику все причитающиеся за данную перевозку груза платежи, перевозчик вправе продать груз в установленном порядке. Невостребованный скоропортящийся груз, а также груз, расходы на хранение которого превышают его стоимость, может быть продан до истечения указанного срока, но не ранее срока доставки груза. Вырученная от продажи груза сумма за вычетом причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза передается перевозчиком отправителю или фрахтователю.

В случае если суммы, вырученной от продажи груза, недостаточно для покрытия причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза, перевозчик вправе взыскать недополученную им сумму с отправителя или фрахтователя.

Получатель при выдаче ему груза обязан возместить расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, внести плату за простой судна в порту выгрузки, а также уплатить фрахт и внести плату за простой судна в порту погрузки, если это предусмотрено коносаментом или другим документом, на основании которых осуществлялась перевозка груза, в случае общей аварии обязан внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение.

При фактической или предполагаемой утрате либо повреждении груза получатель и перевозчик обязаны предоставлять друг другу возможность проводить осмотр груза или проверку его состояния до выдачи груза получателю. Расходы на осмотр груза или проверку его состояния несет тот, кто потребовал осмотра или проверки. В случае если в результате проведенного по требованию получателя осмотра груза или проверки его состояния установлены утрата или повреждение груза, ответственность за которые несет перевозчик, расходы на осмотр груза или проверку его состояния возмещаются перевозчиком.

В случае если до выдачи груза или во время выдачи груза получатель в письменной форме не сделал заявление перевозчику об утрате или о повреждении груза и не указал общий характер утраты или повреждения груза, считается, что груз получен в соответствии с условиями коносамента при отсутствии доказательств об ином.

За груз, погибший или поврежденный вследствие его естественных свойств или зависящих от отправителя обстоятельств, фрахт уплачивается полностью. За груз, утраченный при его перевозке, фрахт не

взимается и, если он уплачен вперед, возвращается. В случае если утраченный груз окажется впоследствии спасенным, перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном пройденному судном расстоянию.

При исчислении фрахта за фактически пройденное судном расстояние принимается соотношение части пути, пройденного судном с грузом, и протяженности всего пути обусловленного рейса судна, а также соотношение расходов, затрат времени и труда, опасностей, которые связаны с пройденным судном с грузом расстоянием, и тех, которые обычно приходятся на оставшуюся часть пути.

Отправитель или фрахтователь вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки груза при предоставлении всего судна для перевозки груза при условии уплаты части или полного фрахта.

Каждая из сторон договора о перевозке вправе отказаться от его исполнения без возмещения другой стороне убытков при наступлении до отхода судна от места погрузки груза следующих обстоятельств:

- военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза;
- блокада места отправления или места назначения;
- задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора морской перевозки груза;
- привлечение судна для государственных нужд;
- запрещение соответствующими властями вывоза груза, который предназначен для перевозки, из места отправления или ввоза груза в место назначения.

Кроме того, в ст. 157 КТМ РФ допускается прекращение договора о перевозке вследствие невозможности его исполнения без обязанности одной стороны договора возместить другой стороне вызванные его прекращением убытки (при этом перевозчику причитается фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию, исходя из количества спасенного и сданного груза), если после его заключения и до отхода судна от места погрузки груза вследствие не зависящих от сторон обстоятельств:

- судно погибнет или будет насильственно захвачено;
- судно будет признано непригодным к плаванию;
- погибнет груз, индивидуально определенный;
- погибнет груз, определенный родовыми признаками, после сдачи его для погрузки и отправитель не успеет сдать другой груз для погрузки.

Ответственность перевозчика предусмотрена в ст. 166 КТМ РФ, которая сформулирована в виде правил, освобождающих перевозчика от ответственности. Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика.

Лицо, имеющее право заявить требование к перевозчику в связи с утратой груза, может считать груз утраченным, если груз не выдан в порту выгрузки лицу, уполномоченному на получение груза, в течение 30 календарных дней.

Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

Перевозчик также возвращает полученный им фрахт, если фрахт не входит в стоимость утраченного

или поврежденного груза.

Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, в которые груз был выгружен или должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором морской перевозки груза.

Стоимость груза определяется исходя из цены на товарной бирже или, если нет такой цены, исходя из существующей рыночной цены, а если нет ни той, ни другой цены, исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества.

Из суммы, подлежащей возмещению за утрату или повреждение груза, вычитаются расходы на перевозку груза (фрахт, пошлины и др.), которые должны были быть произведены грузовладельцем, но вследствие утраты или повреждения груза произведены не были.

В случае если перевозчик выдает сквозной коносамент, которым предусматривается, что часть перевозки груза должна осуществляться не перевозчиком, а другим лицом, сквозным коносаментом может быть предусмотрено, что перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочку его доставки, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении другого лица при осуществлении им части перевозки груза. Обязанность доказывания того, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочка его доставки вызваны такими обстоятельствами, лежит на перевозчике.

Отправитель и фрахтователь несут ответственность за причиненные перевозчику убытки, если не докажут, что убытки причинены не по их вине или не по вине лиц, за действия или бездействие которых они отвечают.

18.2 Договор морской перевозки пассажира

В 1983 г. СССР, согласно Указу Президиума Верховного Совета СССР от 5 апреля 1983 г. № 9064-Х, присоединился к Афинской конвенции 1974 г.¹¹⁸, вступившей для СССР в силу 28 апреля 1987 г., а также в 1988 г. подписал Протокол 1976 г. к ней¹¹⁹, в соответствии с которым изменился порядок исчисления пределов ответственности перевозчика и была введена расчетная единица СДР. Россия является участницей вышеприведенных договоров на основе правопреемства.

Договорные отношения по перевозке пассажира морем регламентированы в соответствии с положениями гл. IX КТМ РФ. По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, в случае сдачи пассажиром багажа также доставить в пункт назначения багаж и выдать его уполномоченному на получение багажа лицу. В свою очередь, пассажир обязуется уплатить установленную за проезд плату при сдаче багажа и плату за провоз багажа (п. 1 ст. 177 КТМ РФ). Отношения, возникающие из договора морской перевозки пассажира, регулируются законом государства, указанным в билете пассажира.

Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки пассажира или от имени которого заключен такой договор. Кроме того, признается также наличие и «фактического перевозчика», которым может быть лицо иное, чем заключившее договор перевозки, однако являющееся собственником судна (или использующим судно на ином законном основании) и фактически осуществляющее перевозку пассажира. Хотя в п. «б» ст. 1 Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа^{1974 г.} использует иной термин — «заменяющий перевозчик», его значение

¹¹⁸ Ведомости Верховного Совета СССР. 1983. № 15. Ст. 222.

¹¹⁹ Ведомости Верховного Совета СССР. 1988. № 47. Ст. 711.

адекватно тому, которое используется в КТМ РФ как «фактический перевозчик».

Пассажиром является любое лицо, перевозка которого осуществляется на судне по договору морской перевозки пассажира либо с согласия перевозчика в целях сопровождения автомашины или животных по договору морской перевозки груза (п. 3 ст. 177 КТМ РФ).

Заключение договора морской перевозки пассажира удостоверяется билетом, сдача пассажиром багажа — багажной квитанцией.

Багажом может являться любой предмет или любая автомашина, перевозка которых осуществляется перевозчиком по договору морской перевозки пассажира, за исключением предмета или автомашины, перевозка которых осуществляется по договору морской перевозки груза, либо животных.

Багаж, который находится в каюте пассажира или который пассажир имеет в своей автомашине или на ней, либо иным образом находится в его владении, под его охраной или контролем, является каютным багажом.

Перевозчик несет ответственность за смерть пассажира и повреждение его здоровья, а также за утрату багажа пассажира или его повреждение¹²⁰, если происшествие, вследствие которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа по вине перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий). В отношении перевозки пассажира, осуществляемой фактическим перевозчиком, последний несет ответственность за действия или бездействие фактического перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий)¹²¹.

Указанные в КТМ РФ положения об ответственности перевозчика практически не отличаются от положений ст. 3 Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г., однако если Конвенция в качестве одного из оснований ущерба использует нанесение пассажиру телесного повреждения, то в КТМ РФ применяется «повреждение здоровья» (п. 1, 3 ст. 186). В принципе любое телесное повреждение может наносить вред здоровью, но не всякий вред здоровью связан только с телесными повреждениями.

Обязанность доказывания того, что происшествие, в результате которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа, а также размера причиненного ущерба, возлагается на истца.

Вина перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий), предполагается, если не доказано иное, в случаях, если смерть пассажира или повреждение его здоровья либо утрата или повреждение каютного багажа¹²² произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недостатков судна либо в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой судна на мель, взрывом или пожаром на судне или недостатками судна.

Вышеприведенные положения КТМ РФ фактически повторяют положения п. 3 ст. 3 Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. за исключением того, что в последней кроме термина «вина» используется и «небрежность» перевозчика. Если исходить из того обстоятельства, что

¹²⁰ Утрата багажа пассажира или повреждение его багажа включает в себя ущерб, причиненный тем, что багаж не выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перевозиться.

¹²¹ В случае если осуществление перевозки пассажира или ее части поручено фактическому перевозчику, перевозчик, тем не менее, несет ответственность за всю перевозку пассажира.

¹²² В отношении утраты или повреждения иного багажа, который не является каютным, вина указанных лиц предполагается, если не доказано иное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение такого багажа.

российское законодательство признает «преступную небрежность» как вид неосторожной вины¹²³, то можно констатировать, что указанное различие не носит существенного характера.

Пределы ответственности перевозчика ограничены положениями ст. 190 КТМ РФ, а именно: перевозчик и пассажир могут своим соглашением в письменной форме установить пределы ответственности перевозчика, в противном случае ответственность перевозчика (за исключением процентов, начисляемых на сумму возмещения ущерба, и судебные издержки) ограничивается следующим образом:

- 1) 175 тыс. расчетных единиц¹²⁴ в отношении перевозки в целом за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира;
- 2) не более 1,8 тыс. расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом за утрату или повреждение каютного багажа;
- 3) не более 10 тыс. расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом за утрату или повреждение автомашины, в том числе багажа, перевозимого в ней или на ней;
- 4) не более 2,7 тыс. расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом за утрату или повреждение любого иного багажа.

Перевозчик и пассажир могут заключить соглашение о возложении ответственности на перевозчика за вычетом франшизы, не превышающей 300 расчетных единиц в случае повреждения автомашины и не превышающей 135 расчетных единиц на пассажира в случае утраты или повреждения иного багажа. При этом указанные суммы должны вычитаться из суммы ущерба, причиненного пассажиру в результате утраты или повреждения автомашины либо иного багажа.

Установленные в КТМ РФ пределы соответствуют пределам ответственности морского перевозчика, установленным Протоколом 1990 г. к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г., участником которого Россия не является. Однако указанные положения Протокола 1990 г. применяются при перевозке пассажира в заграничном сообщении и если только перевозчик и пассажир не являются организациями или гражданами Российской Федерации. В последнем случае, а также при пассажирской перевозке в каботаже ответственность перевозчика определяется по нормам гражданского законодательства РФ (ст. 197 КТМ РФ).

В случае если перевозчик докажет, что умысел или грубая неосторожность пассажира явились причиной смерти пассажира или повреждения его здоровья, либо способствовали смерти пассажира или повреждению его здоровья, либо способствовали утрате багажа пассажира или повреждению его багажа, перевозчик может быть освобожден от ответственности полностью или частично.

18.3 Договор фрахтования

В КТМ-99 содержатся указания на два вида договоров фрахта: договор фрахтования судна на время и договор фрахтования судна без экипажа¹²⁵.

¹²³ См.: Энциклопедический юридический словарь. 2-е изд. М.: ИНФРА-М, 1998. С. 41.

¹²⁴ В ст. 2 Протоколом 1990 г. к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. определено: «расчетная единица» является «специальным правом заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Суммы, определяющие пределы ответственности перевозчика и выраженные в СДР, переводятся в национальную валюту государства, суд которого рассматривает дело, на основе стоимости этой валюты, исчисленной в «специальном праве заимствования», на дату вынесения решения или на дату, установленную соглашением сторон. Стоимость национальной валюты государства-участника, являющегося членом Международного валютного фонда, в единицах «специального права заимствования» исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость национальной валюты государства-участника, не являющегося членом Международного валютного фонда, в единицах «специального права заимствования» исчисляется способом, установленным этим государством-участником.

¹²⁵ В гл. X Кодекса торгового мореплавания 1968 г. допускалось заключение договора фрахтования судна только на время (тайм-чартер).

По договору **фрахтования судна на время (тайм-чартеру)** судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.

В таком договоре (заключенном в письменной форме) должны быть указаны наименования сторон, название судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузместимость, скорость и др.), район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия тайм-чартера.

Доходы, полученные в результате пользования зафрахтованным судном и услугами членов его экипажа, являются собственностью фрахтователя.

Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и в сроки, которые предусмотрены тайм-чартером. Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было непригодно для эксплуатации вследствие немореходного состояния. В случае если судно становится непригодным для эксплуатации по вине фрахтователя, судовладелец имеет право на фрахт, предусмотренный тайм-чартером, независимо от возмещения фрахтователем причиненных судовладельцу убытков. В случае просрочки фрахтователем уплаты фрахта свыше 14 календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя и взыскать с него причиненные такой просрочкой убытки.

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного тайм-чартером, по день гибели судна или, если этот день установить невозможно, по день получения последнего известия о судне.

Фрахтователь в пределах предоставленных тайм-чартером прав может заключать от своего имени договоры фрахтования судна на время с третьими лицами на весь срок действия тайм-чартера или на часть такого срока. Такой договор носит название субтайм-чартер, и его заключение не освобождает фрахтователя от исполнения им тайм-чартера, заключенного с судовладельцем.

Для целей фрахтования, предусмотренных тайм-чартером, судовладелец обязан:

- привести судно в мореходное состояние;
- принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования) к плаванию;
- укомплектовать судно экипажем;
- снабдить надлежащим имуществом и оборудованием;
- в течение срока действия тайм-чартера поддерживать судно в мореходном состоянии, оплачивать расходы на страхование судна и своей ответственности, а также на содержание членов экипажа судна.

Фрахтователь обязан:

- пользоваться судном и услугами членов его экипажа в соответствии с целями и условиями их предоставления, определенными тайм-чартером;
- оплачивать стоимость бункера и другие связанные с коммерческой эксплуатацией судна расходы и сборы;
- передать часть доходов, полученных за услуги по спасанию, судовладельцу;
- вернуть судно судовладельцу в том состоянии, в каком оно было получено им (с учетом нормального износа судна) по окончании срока действия тайм-чартера.

При несвоевременном возврате судна фрахтователь уплачивает за задержку судна по ставке фрахта,

предусмотренной тайм-чартером, или по рыночной ставке фрахта, если она превышает ставку фрахта, предусмотренную тайм-чартером.

Фрахтователь не несет ответственности за убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением зафрахтованного судна, если не доказано, что убытки причинены по вине фрахтователя.

В случае если судно предоставлено фрахтователю для перевозки груза, он вправе от своего имени заключать договоры перевозки груза, подписывать чартеры, выдавать коносаменты, морские накладные и иные перевозочные документы.

Вознаграждение, причитающееся судну за услуги по спасанию, оказанные до окончания действия тайм-чартера, распределяется в равных долях между судовладельцем и фрахтователем за вычетом расходов на спасание и причитающейся экипажу судна доли вознаграждения.

При условиях фрахтования, предусмотренных тайм-чартером, капитан судна и другие члены экипажа подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном, в том числе к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу экипажа судна. Для капитана и других членов экипажа распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна, являются обязательными.

По договору **фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер)** судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектованное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.

В КТМ РФ допускается заключение договора фрахтования по бербоут-чартеру с условием выкупа судна фрахтователем по истечении срока действия бербоут-чартера. В этом случае судно переходит в собственность фрахтователя, если последний исполнил свои обязательства по бербоут-чартеру и произвел последнюю уплату фрахта по согласованной ставке.

В бербоут-чартере (заключенном только в письменной форме) должны быть указаны наименования сторон, название судна, его класс, флаг, технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузоместимость, скорость и др.), количество расходуемого им топлива, район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия бербоут-чартера.

Доходы, полученные в результате пользования зафрахтованным судном и услугами членов его экипажа, являются собственностью фрахтователя.

Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и в сроки, которые предусмотрены тайм-чартером. Он освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было непригодно для эксплуатации вследствие немореходного состояния. В случае просрочки фрахтователем уплаты фрахта свыше 14 календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя и взыскать с него причиненные такой просрочкой убытки.

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного тайм-чартером, по день гибели судна или, если этот день установить невозможно, — по день получения последнего известия о судне.

В пределах предоставленных бербоут-чартером прав фрахтователь имеет право заключать от своего имени договоры фрахтования судна без экипажа с третьими лицами на весь срок действия бербоут-чартера или на часть такого срока. Такой договор носит название суббербоут-чартер. Его заключение не освобождает фрахтователя от исполнения бербоут-чартера, заключенного им с судовладельцем.

Для целей фрахтования, предусмотренных бербоут-чартером:

а) судовладелец обязан:
— привести судно в мореходное состояние;
— принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования) к плаванию;

б) фрахтователь обязан:
— в течение срока действия бербоут-чартера поддерживать судно в мореходном состоянии (устранение скрытых недостатков судна является обязанностью судовладельца);

— нести все связанные с эксплуатацией судна расходы, в том числе расходы на содержание членов экипажа судна;

— нести убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением судна (если не докажет, что убытки причинены не по его вине);

— возмещать расходы на страхование судна и своей ответственности, а также уплачивает взимаемые с судна сборы;

— возвратить судно судовладельцу по окончании срока действия бербоут-чартера в том состоянии, в каком оно было получено им, с учетом нормального износа судна;

— уплачивать судовладельцу фрахт за месяц вперед по ставке, согласованной сторонами (фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было непригодно к эксплуатации вследствие немореходного состояния, если только непригодность судна не наступила по вине фрахтователя).

В случае просрочки уплаты фрахта свыше 14 календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя, взыскать с него причиненные такой просрочкой убытки.

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного бербоут-чартером, по день гибели судна или, если этот день установить невозможно, — по день получения последнего известия о судне.

Фрахтователь вправе:

— осуществлять эксплуатацию судна в соответствии с условиями бербоут-чартера;

— укомплектовать экипаж судна по своему усмотрению, в том числе и лицами, ранее являвшимися членами экипажа данного судна (в этом случае должны соблюдаться правила, установленные в ст. 56 КТМ РФ, а именно: если судно несет Государственный флаг РФ, то лица, не имеющие гражданства, и иностранные граждане, входящие в состав экипажа, не могут занимать должности капитана, старшего помощника, старшего механика и радиоспециалиста).

Независимо от способа комплектования экипажа судна капитан и другие члены экипажа судна подчиняются фрахтователю во всех отношениях.

Фрахтователь несет ответственность перед третьими лицами по любым их требованиям, возникающим в связи с эксплуатацией судна, за исключением требований возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ.

По бербоут-чартеру с условием выкупа судна судовладелец не вправе изъять судно у фрахтователя в случае просрочки уплаты фрахта свыше 14 календарных дней, если такая просрочка вызвана обстоятельствами, не зависящими от фрахтователя, но вправе взыскать с фрахтователя причиненные просрочкой убытки.

Судовладелец несет ответственность за любые недостатки выкупленного фрахтователем судна, в том числе за скрытые недостатки, если фрахтователь докажет, что такие недостатки возникли до передачи

ему судна или по возникшим до его передачи причинам.

18.4 Договор буксировки

По договору буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка) (ст. 225 КТМ РФ).

Договор морской буксировки заключается в письменной форме¹²⁶, а договор портовой буксировки — и в устной форме.

Соглашение о возложении обязанностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна должно быть заключено в письменной форме.

Каждая из сторон договора буксировки обязана заблаговременно привести свое судно или иной плавучий объект в состояние, годное для буксировки, которая должна осуществляться с мастерством, как того требуют обстоятельства, без перерыва и задержек, за исключением необходимых, и в соответствии с хорошей морской практикой (ст. 228 КТМ РФ).

Морская буксировка осуществляется под управлением капитана буксирующего судна. Вместе с тем судно или иной плавучий объект, которые находятся под управлением капитана другого судна или иного плавучего объекта, должны также проявлять заботу о безопасном плавании буксирного каравана.

Ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, несет владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине. Владелец буксирующего судна не отвечает за ущерб, причиненный при буксировке в ледовых условиях буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, если не доказано, что ущерб причинен по его вине (ст. 231 КТМ РФ).

Стороны договора морской буксировки могут соглашением в письменной форме возложить обязанность по управлению морской буксировкой на капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта. В таком случае ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке буксирующему судну либо находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Буксировка судов в портовых водах имеет свои особенности. Во-первых, как уже отмечалось выше, договор портовой буксировки может быть заключен в устной форме. Во-вторых, портовая буксировка осуществляется под управлением капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта. Капитан судна, осуществляющий руководство буксировкой, несет полную ответственность за безопасность буксиров, участвующих в буксировке судна, а также за все убытки, которые могут возникнуть в результате их повреждений; повреждение причалов или береговых сооружений, если им не будет доказано отсутствие его вины.

Ответственность за ущерб, причиненный при портовой буксировке буксирующему судну либо находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

¹²⁶ В ст. 189 Кодекса торгового мореплавания 1968 г. допускалось, что договор буксировки мог быть заключен в устной форме независимо от суммы договора.

Стороны договора портовой буксировки могут соглашением в письменной форме возложить обязанность по управлению портовой буксировкой на капитана буксирующего судна. В данном случае ответственность за ущерб, причиненный при портовой буксировке буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, несет владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Конкретные правила буксировки применительно к конкретному порту устанавливаются капитаном порта.

18.5 Договор морского страхования

Объектом морского страхования может быть всякий связанный с торговым мореплаванием имущественный интерес: судно, в том числе находящееся в постройке, груз, фрахт, плата за проезд пассажира, плата за пользование судном, арендная плата, прибыль, ожидаемая от груза, и иные требования, обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом, заработная плата и иные виды вознаграждения капитана и других лиц судового экипажа, в том числе расходы на репатриацию, ответственность судовладельца и принятый на себя страховщиком риск (перестрахование).

По договору морского страхования¹²⁷, который должен быть исполнен только в письменной форме, страховая организация (страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

Документом, свидетельствующим о заключении договора морского страхования, является страховой полис, страховой сертификат или другой страховой документ, который вместе со страховыми условиями страховщик вручает страхователю.

Договор морского страхования может быть заключен страхователем в свою пользу либо в пользу другого лица (выгодоприобретателя), указанного или не указанного в договоре. В последнем случае страхователь несет все обязанности по этому договору. Эти же обязанности несет и лицо, в пользу которого заключен договор, если он заключен по его поручению или с его согласия. В случае заключения договора морского страхования в пользу выгодоприобретателя страхователь несет все обязанности по договору. Выгодоприобретатель также несет все обязанности по договору морского страхования, если договор заключен по его поручению или без его поручения, но при условии, что в последующем он выразит свое согласие на страхование.

При заключении договора морского страхования без указания имени или наименования выгодоприобретателя страховщик выдает страхователю страховой полис или иной страховой документ на имя предъявителя. При страховании в пользу выгодоприобретателя страхователь пользуется всеми правами по договору морского страхования без доверенности выгодоприобретателя.

Договор морского страхования вступает в силу в момент уплаты страховой премии.

При заключении договора морского страхования страхователь обязан объявить сумму, на которую он страхует соответствующий интерес (страховую сумму). Указанная сумма не может превышать действительную стоимость судна, груза или иного имущества в момент заключения договора морского страхования (страховую стоимость). В случае если страховая сумма, указанная в договоре морского

¹²⁷ Договору морского страхования посвящена гл. XV КТМ РФ.

страхования, превышает страховую стоимость имущества, договор морского страхования является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

В случае **двойного страхования** (если объект застрахован у нескольких страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость) все страховщики отвечают только в размере страховой стоимости; при этом каждый из них отвечает в размере, пропорциональном отношению страховой суммы заключенному им договору морского страхования к общей страховой сумме по всем договорам морского страхования, заключенным в отношении данного объекта. В случае если одна и та же ответственность судовладельца застрахована у нескольких страховщиков, каждый из страховщиков отвечает в размере, равном его ответственности в соответствии с заключенным им договором морского страхования.

В случае если при наступлении страхового случая размер ответственности судовладельца меньше размера ответственности всех страховщиков, каждый из страховщиков отвечает в размере, пропорциональном отношению размера его ответственности к размеру ответственности всех страховщиков.

По договору морского страхования страхователь обязан:

— уплатить страховщику страховую премию в обусловленный договором морского страхования срок;

— 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 (страхователь освобождается от этой обязанности, если указанные сведения общеизвестны или должны быть известны страховщику);

— по каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса¹²⁸, сообщить страховщику все необходимые сведения немедленно по их получении (в частности, наименование судна, на котором перевозится груз, путь следования груза и страховую сумму);

— выдавать по требованию страхователя страховые полисы или страховые сертификаты отдельных отправок грузов, подпадающих под действие генерального полиса (в случае несоответствия содержания страхового полиса или страхового сертификата отдельных отправок грузов генеральному полису предпочтение отдается страховому полису или страховому сертификату);

— при составлении диспачи по общей аварии охранять интересы страховщика.

При заключении договора страхования страхователь обязан объявить сумму, в которую он страхует соответствующий интерес (страховая сумма).

Если страховая сумма объявлена:

а) **ниже** действительной стоимости застрахованного интереса (страховой стоимости) — страховщик отвечает за убытки пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости;

б) **выше** страховой стоимости — договор является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

Кроме того, обязанности страхователя заключаются в необходимости:

1) сообщать страховщику (как только это станет ему известно) о всяком существенном изменении, которое произошло с объектом или в отношении объекта страхования (перегрузка, изменение способа перевозки, пункта выгрузки, отклонение от обусловленного или обычного пути, оставление на зимовку и т.п.);

¹²⁸ Генеральный полис — особое соглашение, по которому могут быть застрахованы все или известного рода грузы, которые страхователь получает или отправляет в течение определенного срока.

2) принятия всех зависящих от него мер в целях предотвращения и уменьшения убытков при наступлении страхового случая;

3) немедленного извещения страховщика о наступлении страхового случая и следовании его указаниям, если такие указания будут страховщиком сообщены.

Если объект застрахован у нескольких страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость, все страховщики отвечают лишь в пределах страховой стоимости, причем каждый из них отвечает пропорционально страховой сумме по заключенному им договору страхования.

Если по получении от страховщика возмещения судно окажется не погибшим, страховщик может требовать, чтобы страхователь, оставив за собой имущество, возвратил страховое возмещение, за вычетом возмещения частичного убытка, если таковой им понесен.

Если страхователь отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб, или осуществление этого права стало невозможным по его вине, страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части.

Если страхователь получил возмещение убытков от третьих лиц, страховщик оплачивает лишь разницу между суммой, подлежащей оплате по условиям договора страхования, и суммой, полученной от третьих лиц.

К страховщику, уплатившему страховое возмещение, переходит в пределах уплаченной суммы право требования, которое страхователь (или иное лицо, получившее страховое возмещение) имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб. Это право осуществляется страховщиком с соблюдением порядка, установленного для лица, получившего возмещение.

По договору морского страхования **страховщик обязан** по требованию страхователя:

— выдать ему за своей подписью документ, содержащий условия договора морского страхования (полис, страховой сертификат и т.п.);

— выдать по отдельным подпадающим под действие генерального полиса отправкам грузов полисы или страховые сертификаты;

— предоставить в пределах страховой суммы обеспечение уплаты взносов по общей аварии.

Страховщик **вправе отказаться**:

а) от исполнения договора морского страхования при несообщении страхователем сведений об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения степени риска, или при сообщении им неверных сведений (при этом страховая премия причитается страховщику, если страхователь не докажет, что несообщение им сведений или сообщение неверных сведений произошло не по его вине);

б) от страхования по генеральному полису, если страхователь умышленно сообщал сведения несвоевременно или не сообщал их вовсе, либо намеренно неправильно обозначил груз или страховую сумму, при этом страховщик имеет право на получение всей суммы страховой премии, которую он мог бы получить в случае добросовестного исполнения страхователем договора, потребовать представления полиса или другого страхового документа, выданного страховщиком.

Страховщик **не вправе отказаться** от исполнения договора морского страхования, если обстоятельства, которые имеют существенное значение для определения степени риска и о которых не сообщил страхователь, отпали и в случае, если при заключении договора морского страхования отсутствовали ответы страхователя на вопросы о сведениях, запрошенных страховщиком.

Страховщик освобождается от ответственности:

а) **при страховании судна** 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;

б) **при страховании груза, фрахта или ожидаемой прибыли** за убытки, если докажет, что они причинены:

— умышленно или по грубой неосторожности отправителя или получателя либо его представителя;

— вследствие естественных свойств груза (порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки, поломки, самовозгорания или др.);

— вследствие ненадлежащей упаковки;

в) **вне зависимости** от объекта страхования за убытки:

— вследствие ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;

— возникшие вследствие военных или пиратских действий, народных волнений, забастовок, а также конфискации, реквизиции, ареста либо уничтожения судна или груза по требованию соответствующих властей.

Страховщик **не отвечает за убытки**, происшедшие вследствие:

1) умысла или грубой неосторожности страхователя, отправителя, получателя, а также их представителей;

2) того, что судно было отправлено в немореходном состоянии, если только немореходное состояние судна не было вызвано его скрытыми недостатками;

3) ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности от времени или обычного пользования;

4) погрузки с ведома страхователя или его представителя, но без ведома страховщика, веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания;

5) естественных свойств самого груза (внутренней порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки или поломки, самовозгорания и т.п.), а равно за убытки, возникшие вследствие ненадлежащей упаковки;

6) воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;

7) всякого рода военных действий или военных мероприятий и их последствий, захвата, пиратских действий, народных волнений, забастовок, а также конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения судна или грузов по требованию военных или гражданских властей.

Изменение, увеличивающее опасность, дает страховщику право пересмотреть условия договора или потребовать уплаты дополнительной премии; если страхователь не согласится с этим, то договор страхования прекращается с момента наступления изменения.

Страховщик **освобождается от ответственности** за убытки, возникшие вследствие того, что страхователь умышленно или по грубой неосторожности не принял мер к предотвращению или уменьшению убытков.

В случае возникновения страхового случая страховщик имеет право путем уплаты полной страховой суммы освободить себя от дальнейших обязательств по договору страхования. Однако он обязан о своем намерении воспользоваться этим правом уведомить страхователя в течение семи дней со дня получения от последнего извещения о страховом случае и его последствиях и, кроме того, возместить расходы, произведенные страхователем исключительно в целях предотвращения или уменьшения убытков до получения им указанного уведомления страховщика.

Страховщик обязан возместить страхователю необходимые расходы, произведенные последним в целях предотвращения или уменьшения убытков, за которые отвечает страховщик, а также расходы, произведенные для выполнения указаний страховщика, для выяснения и установления размера убытков, подлежащих возмещению страховщиком, и для составления диспаша по общей аварии. Указанные расходы возмещаются пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Страховщик отвечает за убытки:

а) в пределах страховой суммы при возникновении оговоренных в договоре страховых случаев, также в случае пропажи судна без вести (судно считается пропавшим без вести, когда о нем не поступило никаких сведений в течение трех месяцев, а если получение сведений могло быть задержано вследствие военных действий, — в течение шести месяцев); по договору страхования судна на срок страховщик отвечает за пропажу судна без вести, если последнее известие о судне было получено до истечения срока договора и если страховщик не докажет, что судно погибло по истечении этого срока;

б) в пределах, превышающих страховую сумму за убытки, причиненные несколькими следующими друг за другом страховыми случаями.

В случае когда заявляется **абандон**, т.е. заявление страхователя или выгодоприобретателя страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество (если оно застраховано от гибели), страхователь или выгодоприобретатель могут получить всю страховую сумму, если:

- 1) судно пропало без вести;
- 2) судно или груз уничтожены (полная фактическая гибель);
- 3) восстановление или ремонт судна (ввиду полной конструктивной гибели) экономически нецелесообразно;
- 4) устранение повреждений судна или доставки груза в порт назначения экономически нецелесообразно;
- 5) судно или груз захвачены, застрахованы от такой опасности, и захват длится более чем шесть месяцев.

В указанных случаях к страховщику переходят все права на застрахованное имущество (при страховании имущества в полной стоимости) и на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости при страховании имущества не в полной стоимости.

Заявление об абандоне должно быть сделано страховщику в течение шести месяцев с момента окончания срока или наступления обстоятельств, связанных с пропажей судна без вести, его уничтожения или возникновения иных, перечисленных выше обстоятельств. По истечении шести месяцев страхователь или выгодоприобретатель утрачивает право на абандон и может требовать возмещения убытков на общих основаниях.

В случае если страхователь или выгодоприобретатель отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб, либо осуществление такого права невозможно по вине страхователя или выгодоприобретателя, страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части.

В случаях абандона или **суброгации**, т.е. перехода к страховщику прав страхователя или выгодоприобретателя на возмещение ущерба, страхователь или выгодоприобретатель обязан передать страховщику все документы и доказательства и сообщить ему все сведения, необходимые для осуществления страховщиком перешедших к нему прав.

В случае возмещения убытков страхователю или выгодоприобретателю третьими лицами

страховщик уплачивает страхователю или выгодоприобретателю только разницу между суммой, подлежащей уплате в соответствии с условиями договора морского страхования, и суммой, полученной страхователем или выгодоприобретателем от третьих лиц.

Если до отчуждения груза страховая премия не была уплачена, обязанность ее уплатить несут как страхователь, так и приобретатель груза. Однако требование уплатить премию не имеет силы в отношении держателя полиса или другого страхового документа, в котором отсутствует указание на то, что премия не уплачена.

Договор страхования прекращается с момента отчуждения застрахованного судна¹²⁹, а если оно отчуждается во время рейса — с момента окончания рейса (при этом с момента отчуждения на приобретателя судна переходят права и обязанности страхователя).

18.6 Договор морского посредничества

Посредничество является новеллой российского морского законодательства. В ст. 63 Кодекса торгового мореплавания 1968 г. лишь содержалась ссылка на то, что агентское обслуживание судов в морском торговом порту осуществляется государственными агентскими организациями, являющимися юридическими лицами.

Не содержится понятия «посредник» и в ГК РФ, в ст. 182 которого лишь упоминаются «коммерческие посредники», да и то в связи с институтом «представительства».

Международная коммерческая практика признает несколько видов посредников:

- комиссионеры;
- комиссионеры, берущие на себя делькредере;
- экспедиторы;
- брокеры.

По смыслу ст. 240 КТМ РФ под морским посредником понимается морской брокер, который по договору морского посредничества обязуется от имени и за счет доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования. Морской брокер по поручению доверителя может совершать формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, а также другие действия, которые обычно совершает морской агент, а именно:

- оказание помощи капитану судна в установлении контактов с портовыми и местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту;
- оформление документов на груз;
- инкассирование сумм фрахта;
- оплата по распоряжению судовладельца и капитана судна сумм, подлежащих уплате в связи с пребыванием судна в порту;
- привлечение грузов для линейных перевозок;
- осуществление сбора фрахта;
- экспедирование груза и иные действия в области морского агентирования.

При заключении договоров морского посредничества морской брокер может представлять обе

¹²⁹ В случае отчуждения застрахованного груза договор страхования сохраняет силу, причем на приобретателя груза переходят все права и обязанности страхователя.

стороны таких договоров, при этом он обязан им сообщать, что он представляет также другую сторону и при оказании посреднических услуг обязан действовать в интересах обеих сторон.

После исполнения поручения доверителя морской брокер обязан отчитаться за полученные от доверителя суммы.

18.7 Договор морского агентирования

По договору морского агентирования морской агент обязуется за вознаграждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории (ст. 232 КТМ РФ).

Договор морского агентирования может быть заключен на определенный и неопределенный срок. В случае если договор морского агентирования заключен:

- а) на определенный срок — окончание срока действия такого договора влечет за собой его прекращение;
- б) на неопределенный срок — каждая из сторон вправе расторгнуть такой договор, известив другую сторону об этом не позднее чем за три месяца до даты расторжения договора (ст. 239 КТМ РФ).

Обязанности судовладельца в связи с договором морского агентирования заключаются в необходимости предоставления морскому агенту достаточных для совершения в соответствии с договором средств, возмещения произведенных агентом расходов, уплаты морскому агенту вознаграждения в размере и в порядке, которые установлены договором, и несения ответственности за последствия действий морского агента, если морской агент совершает их от имени судовладельца и в пределах своих полномочий.

Морской агент может совершать юридические и иные действия с согласия судовладельца также в пользу другой стороны, уполномочившей его на такие действия.

В случае ограничения судовладельцем общих полномочий морского агента на совершение сделок от имени судовладельца сделка, совершенная морским агентом с действовавшим добросовестно третьим лицом, является действительной и создает права и обязанности по совершенной для судовладельца сделке, если только третьему лицу не было известно о таком ограничении.

Морской агент выполняет различные формальности:

- 1) связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта;
- 2) оказывает помощь капитану судна в установлении контактов с портовыми и местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту;
- 3) оформляет документы на груз, инкассирует суммы фрахта и иные причитающиеся судовладельцу суммы по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза;
- 4) оплачивает по распоряжению судовладельца и капитана судна суммы, подлежащие уплате в связи с пребыванием судна в порту;
- 5) привлекает грузы для линейных перевозок;
- 6) осуществляет сбор фрахта, экспедирование груза и совершает иные действия в области морского агентирования.

Морской агент обязан:

- осуществлять свою деятельность в интересах судовладельца добросовестно и в соответствии с практикой морского агентирования;
- действовать в пределах своих полномочий;

— вести учет расходования средств и предоставлять судовладельцу отчеты в порядке и в сроки, которые предусмотрены договором морского агентирования (ст. 237 КТМ РФ).

Морской агент вправе в целях исполнения договора морского агентирования заключать договоры морского субагентирования с другими лицами, оставаясь при этом ответственным за действия морского субагента перед судовладельцем.

Морской субагент не вправе заключать с третьими лицами сделки от имени судовладельца, если только морской субагент не действует на основе передоверия.

ГЛАВА 19	Разрешение споров, связанных с использованием морских пространств
-----------------	--------------------------------------------------------------------------

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

- **знать** основные положения уставов и регламентов, определяющих статус и порядок работы международных органов правосудия; порядок определения подсудности по морским имущественным спорам и процедуру рассмотрения споров в Морской арбитражной комиссии (МАК), а также особенности рассмотрения морских споров некоторыми другими специализированными арбитражными учреждениями;
- **уметь** квалифицировать юридические факты, имеющие отношение к морепользованию;
- **владеть** умением анализировать судебные и арбитражные решения.

Споры, связанные с межгосударственными разногласиями по поводу территориального титула на те или иные пространства и их делимитации, дела, относящиеся к толкованию отдельных положений действующих договоров и конвенций относительно любого вопроса международного права или по поводу оценки, факта, если он будет установлен, представляющего собой нарушение международного обязательства, рассматривает **Международный суд ООН**.

Споры, связанные с использованием морских пространств и осуществлением деятельности по эксплуатации их ресурсов, а также ресурсов континентального шельфа и морского дна, могут рассматриваться *коммерческими арбитражами*. При отсутствии в контракте положения об арбитражной процедуре, которая подлежит применению к такому спору, арбитражное разбирательство осуществляется в соответствии с Арбитражными правилами ЮНСИТРАЛ или другими арбитражными правилами, которыми стороны пожелали руководствоваться.

Споры, связанные с вопросами толкования КМП-82 и относящихся к ней приложений в отношении деятельности в Районе, рассматриваются **Трибуналом по морскому праву**, который может в отличие от Международного суда ООН рассматривать споры не только между государствами, но и между физическими и юридическими лицами, если спор касается отношений по поводу глубоководного района морского дна.

19.1. Международный суд ООН

Международный суд ООН начал свою работу в 1946 г. и действует в соответствии со Статутом, являющимся неотъемлемой частью Устава ООН, а также с учетом положений Конвенции о мирном решении международных столкновений 1907 г. На основании ст. 22 Статута Международный суд ООН

(далее — Суд) размещается в Гааге (Нидерланды), во Дворце наций, где до него с 1922 г. находилась Постоянная палата международного правосудия.

Организация Суда определена в гл. 1 Статута, ст. 2 которой устанавливает, что этот судебный орган состоит из коллегии — 15 независимых судей, избранных вне зависимости от их гражданства из числа лиц высоких моральных качеств, удовлетворяющих требованиям, предъявляемым в их странах для назначения на высшие судебные должности, или являющихся юристами с признанным авторитетом в области международного права. Его члены избираются Генеральной Ассамблеей и Советом Безопасности из числа лиц, внесенных в список по предложению национальных групп Постоянной палаты третейского суда. Что касается членов Объединенных Наций, не представленных в Постоянной палате третейского суда, то кандидаты выставляются национальными группами, назначенными для этой цели их правительствами, с соблюдением условий, установленных для членов Постоянной палаты третейского суда в ст. 44 Гагской Конвенции о мирном решении международных столкновений 1907 г.

При избрании следует иметь в виду, что не только каждый избранный в отдельности должен удовлетворять всем предъявляемым требованиям, но и весь состав судей в целом должен обеспечить представительство главнейших форм цивилизации и основных правовых систем мира (ст. 9 Статута).

Компетенция Суда определена в гл. 2 Статута, в соответствии с нормами которой субъектами дела могут быть только государства, признавшие его юрисдикцию одним из следующих способов:

- а) посредством заключения специального соглашения о передаче спора на рассмотрение Суда;
- б) в силу отсылочной оговорки, когда стороны являются участниками договора, в котором содержатся положения о том, что в случае разногласий в отношении его толкования или применения одна из них может передать спор на рассмотрение Суда;
- в) посредством официальных заявлений, сделанных сторонами в соответствии со Статутом, согласно которым каждое из них признало юрисдикцию Суда в качестве обязательной в случае спора с другим государством, сделавшим аналогичное заявление.

К ведению Суда относятся все дела, которые передаются ему сторонами спора и которые предусмотрены действующими договорами и конвенциями, включая Устав ООН. К ведению Суда также могут быть отнесены споры государства, подписавшего Устав ООН и Статут, и иного другого, если последнее признает юрисдикцию Суда по всем правовым спорам, касающимся:

- а) толкования договора;
- б) любого вопроса международного права;
- в) наличия факта, который, если он будет установлен, представит собой нарушение международного обязательства;
- г) характера и размеров возмещения, причитающегося за нарушение международного обязательства (ст. 36 Статута).

Источниками права, на основании которых Суд обязан решать переданные ему споры, признаются:

- 1) международные конвенции, как общие, так и специальные, устанавливающие правила, определенно признанные спорящими государствами;
- 2) международный обычай как доказательство всеобщей практики, признанной в качестве правовой нормы;
- 3) общие принципы права.

В качестве вспомогательного источника могут использоваться судебные решения и доктрины

наиболее квалифицированных специалистов по публичному праву различных наций (ст. 38 Статута).

Когда по делу, разбираемому Судом, ему надлежит дать толкование учредительному документу какой-либо публичной международной организации или международной конвенции, заключенной в силу такого документа, секретарь Суда уведомляет данную публичную международную организацию и препровождает ей копии документов всего письменного производства. На условиях своего Регламента и в соответствии с ним Суд может запрашивать у публичных международных организаций информацию, относящуюся к делам, находящимся на его рассмотрении, а также получать подобную информацию, представляемую указанными организациями по их собственной инициативе.

Порядок судопроизводства определен в гл. 3 Статута. Дела возбуждаются Судом в зависимости от обстоятельств или нотификацией специального соглашения, или письменным заявлением на имя секретаря.

Процедура разбирательства включает в себя письменное судопроизводство, в ходе которого стороны подают состязательные бумаги и обмениваются ими, и устное судопроизводство, состоящее из открытых слушаний, на которых представители и поверенные обращаются к Суду. Поскольку официальными языками Суда являются английский и французский, все написанное или сказанное на одном языке переводится на другой. Если стороны согласны на ведение дела на французском языке, то решение выносится на французском языке. Если стороны согласны на ведение дела на английском языке, то решение выносится на английском языке. При отсутствии соглашения относительно того, какой язык будет применяться, каждая сторона может в судоговорении пользоваться тем языком, который она предпочитает; решение Суда выносится на французском или английском языке. В этом случае Суд одновременно определяет, какой из двух текстов рассматривается в качестве аутентичного.

После устного разбирательства Суд заседает при закрытых дверях и затем выносит свое решение на открытом заседании. Все вопросы разрешаются большинством голосов присутствующих судей. В случае разделения голосов поровну, голос Председателя или замещающего его судьи дает перевес. Решение является окончательным и обжалованию не подлежит. Если одно из соответствующих государств не выполняет решение, другая сторона может обратиться в Совет Безопасности ООН.

Кроме судебных решений Суд может давать консультативные заключения по любому юридическому вопросу, по запросу любого учреждения, уполномоченного делать такие запросы Уставом ООН или согласно последнему. К органам, которые в настоящее время имеют право испрашивать консультативное заключение Суда, относятся шесть комитетов ООН и 16 специализированных учреждений системы ООН.

По получении запроса Суд решает вопрос о том, какие государства и организации могут представить полезную информацию, и дает им возможность представить письменные или устные доклады.

Процедура вынесения Судом консультативных заключений смоделирована по примеру рассмотрения споров, и источники применимого права являются одинаковыми. Суд выносит свои консультативные заключения в открытом заседании, о чем предупреждаются Генеральный секретарь и представители непосредственно заинтересованных членов ООН, других государств и международных организаций. По своей юридической природе консультативные решения не имеют обязательной силы для сторон, обратившихся с запросом. Однако некоторые документы или положения могут предусматривать заранее, что консультативное заключение имеет обязательную силу.

С 1946 г. Суд вынес более 100 решений по спорам, касающимся, в частности, сухопутных и морских границ, территориального суверенитета, неприменения силы, невмешательства во внутренние дела государств, дипломатических сношений, захвата заложников, права убежища, гражданства, опеки, прав,

связанных с проходом, и экономических прав.

Кроме судебных решений, с 1946 г. Суд вынес 23 консультативных заключения, касающихся, в частности, приема в члены ООН, возмещения за ущерб, понесенный на службе ООН, территориального статуса Юго-Западной Африки (Намибия) и Западной Сахары, решений, вынесенных международными административными трибуналами, расходов на некоторые операции ООН и применимости Соглашения о ее центральных учреждениях.

Два консультативных заключения были вынесены в июле 1996 г. в ответ на запрос Всемирной организации здравоохранения о законности применения государством ядерного оружия в вооруженном конфликте, а также на запрос Генеральной Ассамблеи ООН о законности угрозы ядерным оружием или его применения¹³⁰.

19.2. Международный трибунал ООН по морскому праву

Международной трибунал ООН по морскому праву (далее — Трибунал) — судебное учреждение, созданное в соответствии с положениями КМП-82, с штаб-квартирой «в вольном ганзейском городе Гамбурге», где 1 октября 1996 г. и была открыта его первая сессия (Трибунал начал проводить свои регулярные заседания с 27 ноября 2000 г.).

Трибунал призван разрешать споры между государствами, возникающие по поводу применения КМП-82, ее толкования и по иным вопросам, включая споры, касающиеся какого-либо иного международного соглашения, связанного с Конвенцией.

Статут Трибунала установлен как положениями основного текста, так и специальным приложением VI к КМП-82. Кроме того, работа Трибунала основывается и на процедурных документах, среди которых: правила Трибунала (англ. — the Rules of the Tribunal), резолюции по осуществлению внутренней практики (англ. — the Resolution on the Internal Judicial Practice of the Tribunal) и Руководство по подготовке и представлению материалов к рассмотрению Трибуналом (англ. — the Guidelines concerning the Preparation and Presentation of Cases before the Tribunal).

Трибунал состоит из коллегии в составе 21 независимого члена, избранного из числа лиц, пользующихся самой высокой репутацией беспристрастности и справедливости и являющихся признанными авторитетами в области морского права. Трибунал возглавляет председатель, избираемый на три года. Члены Трибунала избираются на девять лет и могут быть переизбраны с тем, что срок полномочий семи членов из числа членов первого состава истекает через три года, а срок полномочий еще семи членов — через шесть лет.

Компетенция Трибунала. К ведению Трибунала относятся все споры и все заявления, передаваемые ему в соответствии с КМП-82, любые споры, касающиеся толкования или применения ее положений, и все вопросы, специально указанные в любом другом соглашении, которое предусматривает компетенцию Трибунала.

Трибунал открыт как для государств-участников, так и для субъектов, не являющихся государствами-участниками, в любом деле, предусмотренном в ч. XI КМП-82, или в любом ином деле, переданном на рассмотрение Трибунала в соответствии с любым другим соглашением, предусматривающим компетенцию Трибунала, на что дали согласие все стороны в этом деле.

Подготовка и представление дел в Трибунале осуществляется на основании Руководства (Guidelines

¹³⁰ URL: www.un.org

presentation of cases before the tribunal (ITLOS/9, 27 April 2005)), которое определяет порядок, форму и сроки представления документов для предварительного производства по конкретному делу.

Производство дел осуществляется в соответствии с Регламентом. Споры передаются на рассмотрение Трибунала в зависимости от обстоятельств либо путем уведомления секретаря о специальном соглашении, либо путем письменного заявления на его имя. В обоих случаях указываются предмет спора и стороны. Секретарь незамедлительно уведомляет о специальном соглашении или заявлении все заинтересованные стороны, а также все государства-участники.

Слушание проводится публично (если Трибунал не принял иного решения или если стороны не требуют, чтобы публика не была допущена), под руководством председателя или, если он не может председательствовать, — заместителя председателя, а если они оба не могут председательствовать — старшего из присутствующих судей.

Трибунал также выносит распоряжения относительно ведения дела, определяет, в какой форме и в какие сроки каждая сторона должна изложить свои доводы, и принимает все меры, относящиеся к получению доказательств.

Если одна из сторон не является в Трибунал или не представляет своих доводов, другая сторона может просить Трибунал продолжить разбирательство и вынести решение. Отсутствие стороны или непредставление стороной своих доводов не является препятствием для ведения разбирательства.

Прежде чем вынести решение, Трибунал должен удостовериться не только в том, что ему подсуден данный спор, но также и в том, что иск достаточно обоснован как с фактической, так и с юридической стороны.

Все вопросы решаются большинством голосов присутствующих членов Трибунала. В случае разделения голосов поровну голос председателя или замещающего его члена Трибунала является решающим.

Трибунал должен вынести мотивированное решение с указанием фамилий членов Трибунала, участвовавших в его принятии, а если оно не единогласно, то любой член Трибунала имеет право представить свое особое мнение. Решение подписывается председателем и секретарем и оглашается в открытом заседании после надлежащего уведомления сторон в споре.

Решение Трибунала является окончательным и выполняется всеми сторонами в споре, имеет обязательную силу только для сторон и только в отношении данного спора, и, если Трибунал не принял иного решения, каждая сторона покрывает свои собственные издержки.

В компетенцию Трибунала также включено право выносить решения о «незамедлительном освобождении судна и экипажа», если они не освобождаются несмотря на предоставление «разумного залога или иного финансового обеспечения» и если в течение десяти дней со времени задержания не будет достигнуто соглашения между государством флага и прибрежным государством о передаче вопроса об освобождении любому суду или арбитражу (ст. 292 КМП-82). Заявление о незамедлительном освобождении государством флага или от его имени подается в Трибунал, который и выносит указанное решение, являющееся окончательным и обязательным. Любое заявление об освобождении судна или его экипажа от задержания должно представляться государством флага или от его имени органом или организацией, уполномоченной данным государством. При подаче упомянутого заявления последнее должно представляться вместе с соответствующим документом, удостоверяющим данные полномочия. Такой документ должен выдаваться самим правительством, министром или руководителем ведомства, но обязательно от имени правительства, т.е. государства флага.

Трибунал в приоритетном порядке рассматривает заявление о незамедлительном освобождении. Трибунал или его президент, если Трибунал в это время не заседает, назначает самую раннюю дату для рассмотрения заявления, но не позднее 10 дней со дня его получения. Задерживающее государство, получив решение об освобождении, должно незамедлительно освободить судно и сообщить об этом Трибуналу, который, давая указание об освобождении, отмечает при этом, что залог или иное финансовое обеспечение является «разумным», как того требует ст. 292 КМП-82.

Положение о незамедлительном освобождении действительно только в отношении государств, являющихся участниками КМП-82, и распространяется на случаи, когда судно арестовано:

— в качестве применения меры взыскания по любому гражданскому делу только по обязательствам или в силу ответственности, принятой или навлекенной на себя этим судном во время или для прохода его через воды иностранного государства или вследствие каких-либо других нарушений, когда оно находится на стоянке в территориальном море или проходит через территориальное море после выхода из внутренних вод (п. 2 и 3 ст. 28 КМП-82);

— за загрязнение в территориальном море или исключительной (200-мильной) экономической зоне (п. 7 ст. 220 КМП-82);

— за нарушение применимых законов и правил или международных норм и стандартов по защите и сохранению морской среды (подп. «b» п. 1 ст. 226 КМП-82);

— за нарушения в осуществлении прибрежным государством его суверенных прав на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов и управление ими в ИЭЗ (п. 2 ст. 73 КМП-82).

Арестованное судно и его экипаж должны освобождаться незамедлительно после предоставления разумного залога или другого обеспечения.

Если судно добровольно находится в одном из портов или у одного из прибрежных терминалов какого-либо государства, обращение в Трибунал с просьбой о «незамедлительном освобождении» возможно также в случае разбирательства, если такое судно совершило сброс за пределами внутренних вод, территориального моря или ИЭЗ в нарушение применимых международных норм и стандартов или в пределах этих морских районов и пространств (п. 1, 4 ст. 218 КМП-82).

В соответствии со Статутом Международного трибунала по морскому праву (КМП-82, приложение VI) Трибунал вправе организовать Камеру по спорам, касающимся морского дна (ст. 14 Статута) и «специальные камеры» (англ. — special chambers), состоящие из трех или более избираемых членом Трибунала, которых последний считает необходимыми для разбирательства конкретных категорий споров.

Кроме того, в целях ускоренного разрешения дел Трибунал ежегодно образует камеру в составе пяти его избираемых членом, которая может рассматривать и разрешать споры в порядке упрощенного производства (англ. — chamber of summary procedure) (ст. 191). Председателем камеры является президент Трибунала, Вице-президент Трибунала является также членом Камеры.

Споры рассматриваются и разрешаются «специальными камерами», если об этом просят стороны. В этом случае решение, принятое одной из камер, считается вынесенным самим Трибуналом. На сегодняшний день действуют следующие специальные камеры:

а) камера по рыболовству (англ. — chamber for fisheries disputes) рассматривает дела, имеющие отношение к спорам по сохранению и управлению консервации морскими живыми ресурсами;

б) камера по морской среде (англ. — chamber for marine environment disputes) рассматривает вопросы по спорам, связанным с защитой и сохранением морской среды;

в) камера по специальным вопросам (англ. — special chamber) рассматривает дела по

конкретному спору с согласия сторон¹³¹.

Камера по спорам, касающимся морского дна (англ. — Seabed disputes chamber), состоит из 11 членов, выбранных большинством избираемых членов Трибунала из их числа (для образования присутствия в Камере требуется кворум в семь членов, избранных Трибуналом). При выборе членов Камеры должно обеспечиваться представительство основных правовых систем мира и справедливое географическое распределение. Камера обладает компетенцией в следующих категориях споров, касающихся деятельности в Районе:

- а) споры между государствами-участниками, касающиеся толкования или применения КМП-82;
- б) споры между государством-участником и Органом, касающиеся:
 - действий или упущений Органа или государства-участника, которые, как утверждается, являются нарушением КМП-82, либо принятых в соответствии с ними норм, правил и процедур Органа; или
 - действий Органа, которые, как утверждается, превышают его компетенцию или представляют собой злоупотребление полномочиями;
- в) споры между сторонами контракта, являющиеся государствами-участниками, Органом или Предприятием, государственными предприятиями и физическими или юридическими лицами, касающиеся:
 - толкования или применения соответствующего контракта или плана работы; или
 - действий или упущений стороны контракта, касающихся деятельности в Районе и совершаемых в отношении другой стороны или непосредственно затрагивающих ее законные интересы;
- г) споры, касающиеся отказа заключить контракт или правового вопроса, возникающего в ходе переговоров о контракте между Органом и возможным будущим контрактором, за которого поручилось государство;
- д) споры между Органом и государством-участником, государственным предприятием или физическим или юридическим лицом, за которое поручилось государство-участник, и когда утверждается, что Орган несет ответственность (ст. 187 КМП-82).

По запросу Ассамблеи или Совета Камера по спорам, касающимся морского дна, может давать в срочном порядке консультативные заключения по правовым вопросам, возникающим в сфере их деятельности.

Камера по спорам, касающимся морского дна, не обладает компетенцией в отношении осуществления Органом его дискреционных¹³² полномочий в соответствии с КМП-82 и не подменяет дискреционное полномочие Органа своим собственным дискреционным полномочием.

Камера по спорам, касающимся морского дна, также не высказывается по вопросу о том, соответствуют ли какие-либо нормы, правила и процедуры Органа положениям КМП-82. Компетенция Камеры в этом отношении ограничивается рассмотрением утверждений о том, что применение каких-либо норм, правил и процедур Органа в конкретных случаях противоречило бы контрактным обязательствам сторон в споре или их обязательствам в соответствии с положениями КМП-82, рассмотрением претензий, касающихся отсутствия компетенции или злоупотребления полномочиями, и претензий о возмещении ущерба или предоставлении другой компенсации соответствующей стороне за невыполнение другой стороной своих контрактных обязательств или своих обязательств по упомянутой Конвенции.

¹³¹ Например, путем обмена письмами (от 18 и 19 декабря 2000 г. соответственно) Чили и ЕС информировали Трибунал, что они достигли согласия и что спор между ними по поводу консервации и сокращения вылова запасов меч-рыбы (англ. — swordfish stocks) в юго-восточной части Тихого океана должен быть передан на рассмотрение специальной камеры Трибунала, состоящей из пяти судей; 20 декабря того же года Трибунал утвердил состав камеры, и это было первое дело, рассмотренное Специальной камерой.

¹³² «Дискреционные» (англ. — discretionary) — зависящие от собственного усмотрения.

Кроме того, Камера по спорам, касающимся морского дна, может образовывать камеру ad hoc в составе трех своих членов для рассмотрения какого-либо конкретного спора, однако, если спорящие стороны не согласны с составом камеры ad hoc, каждая сторона в споре назначает одного члена, а третий член назначается ими по соглашению. Если они не достигли соглашения или какая-либо из сторон не производит назначения, председатель Камеры по спорам, касающимся морского дна, незамедлительно производит такое назначение или назначения из числа членов камеры после консультации со сторонами. Члены камеры ad hoc не могут состоять на службе какой-либо из сторон в споре или являться ее гражданами.

Кроме применения положений КМП-82 (и других норм международного права, не являющихся с ней несовместимыми), камера применяет нормы, правила и процедуры Органа, а также условия контрактов, касающихся деятельности в районе, в вопросах, связанных с такими контрактами.

Исполнение решений камеры обеспечивается в территориях государств-участников таким же образом, что и исполнение решений или распоряжений высшего суда государства-участника, в котором испрашивается исполнение.

Кроме камер, Трибунал учредил пять комитетов, задача которых состоит в том, чтобы рассматривать вопросы, не имеющие прямого отношения к конкретным делам. К ним отнесены: Комитет по правилам и процедурам (англ. — Committee on Rules and Judicial Practice), Комитет по бюджету и финансам (англ. — Committee on Budget and Finance), Административный Комитет (англ. — Committee on Staff and Administration), Библиотечно-издательский (англ. — Committee on Library and Publications) и Хозяйственный (англ. — Committee on Buildings and Electronic Systems). Кроме того, в соответствии со ст. 289 КМП-82 к работе Трибунала, но без права голосования, могут привлекаться и эксперты (ученые и технические эксперты), выбор которых осуществляется на основе консультаций со спорящими сторонами.

Одним из первых, рассмотренных Трибуналом, было дело об аресте судна «Сайга» под флагом Сент-Винсент и Гренадины властями Гвинеи за пополнение запасов рыболовных судов, идущих в ее порты. Менее чем за полтора года после открытия производства по делу оно было завершено с вынесением решения в пользу государства флага судна. По решению Трибунала арест был признан незаконным, а пострадавшим лицам, включая судоходную компанию и членов экипажа, выплачена денежная компенсация.

Кроме судебных сессий Трибунал в своих комитетах и рабочих группах обсуждает вопросы, не имеющие прямого отношения к юридическим процедурам, в частности сроки различных судебных процедур и взимаемые за их исполнение платежи, проекты бюджета и отчеты о его исполнении, вопросы найма персонала на работу, порядок регистрации документов, работы библиотеки и иных вспомогательных подразделений. С отчетами по этим и другим вопросам можно ознакомиться в ежегодно издаваемом Трибуналом Ежегоднике (англ. — The Annual Reports).

Таким образом, можно констатировать, что КМП-82, по сути, использует две формы третейского разбирательства: в виде общего и специального арбитража. Общий арбитраж применяется для разрешения споров, касающихся толкования или применения Конвенции (приложение VII к КМП-82); специальный арбитраж — для рассмотрения только определенной категории споров (приложение VIII к КМП-82).

Арбитраж рассматривается в Конвенции как одна из обязательных процедур, к которой государства могут прибегнуть лишь в том случае, если не удалось урегулировать спор средствами по своему выбору (ст. 28 КМП-82) и если между ними нет обязательств по общим, региональным и двусторонним договорам о рассмотрении спора определенным способом (ст. 282 КМП-82). Государство считается согласившимся на арбитраж, если оно сделало соответствующее письменное заявление об этом

при подписании, ратификации или присоединении к Конвенции (п. 1 ст. 287 КМП-82). Если спор, стороной которого является государство — участник Конвенции, не предусмотрен заявлением, то государство может урегулировать такой спор только путем арбитража (п. 3 ст. 287). Обязательное арбитражное разбирательство применяется и в том случае, если государства не достигли соглашения по поводу процедуры рассмотрения спора.

Специальный арбитраж в соответствии с Конвенцией 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 КМП-82).

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 высокой репутацией. Списки формируются и ведутся международными организациями, соответствующими по профилю каждой категории споров: в области рыболовства — FAO; в области защиты и сохранения морской среды — UNEP; в области морских научных исследований — Межправительственной океанографической комиссией; в области судоходства, включая загрязнение с судов и в результате захоронения отходов, — IMO или в каждом случае — надлежащим вспомогательным органом, которому такая организация, программа или комиссия делегировала свои функции (п. 2 ст. 2 приложения КМП-82).

Порядок судопроизводства и вынесения решений, осуществляемых специальным арбитражем, в целом аналогичен порядку рассмотрения споров другими арбитражными судами. Вместе с тем 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 КМП-82, относящихся к рыболовству, защите морской среды, научным исследованиям, судоходству, и позволяет довольно широко применять научно-техническую экспертизу в процессе международного разрешения споров.

19.3. Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ

Инициатива по унификации права международной торговли принадлежит Венгрии, настоявшей на включении в повестку дня 20-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН (1965) пункта, озаглавленного «Рассмотрение мер, которые должны быть приняты в целях прогрессивного развития в области частного международного права, особенно с целью содействия международной торговле». Секретариатом ООН на основании проведенного профессором Лондонского колледжа Кливом Шмиттгоффом исследования был подготовлен предварительный обзор по вопросу об унификации права международной торговли и разработаны методы, с помощью которых можно было бы достичь унификации в области права международной торговли. В докладе содержалось предложение о создании Генеральной Ассамблеей нового органа ООН в целях систематизации и ускорения процесса согласования и унификации права международной торговли, а также об устранении характерных для этого процесса недостатков. Генеральная Ассамблея учредила ЮНСИТРАЛ на основании резолюции 2205 (XXI) от 17 декабря 1966 г.

С целью унификации правил и процедур разрешения международных коммерческих споров в апреле 1976 г. был разработан и принят Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ (пересмотрен в 2010 г.).

ЮНСИТРАЛ осуществляет унификацию права в сферах, имеющих непосредственное отношение к использованию морских пространств, в частности в области сделок международной купли-продажи товаров, международной перевозки грузов, государственных закупок, международных расчетов, электронной торговли, трансграничной несостоятельности и международного коммерческого арбитража.

Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ, по сути, содержит почти полный свод процессуальных норм и правил, которые по соглашению сторон могут применяться к арбитражному процессу, возникающему из их коммерческих взаимоотношений. Этот документ, нашедший довольно широкое применение в международной практике в последние годы, используется как при арбитраже *ad hoc*, так и в институционном (постоянно действующем) арбитраже.

В соответствии с вводными положениями Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ, если стороны в договоре согласились в письменной форме о том, что споры, относящиеся к этому договору, будут передаваться на рассмотрение в арбитраж согласно Арбитражному регламенту ЮНСИТРАЛ, такие споры подлежат разрешению в соответствии с упомянутым Регламентом с такими изменениями, о которых стороны могут договориться в письменной форме.

Арбитражная процедура. В соответствии с Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ обязанность уведомления об арбитраже лежит на истце. Под уведомлением понимается любое извещение, сообщение или предложение, которое считается полученным ответчиком, если оно направлено в последнее известное местонахождение коммерческого предприятия, обычное местожительство или по почтовому адресу адресата с помощью заказного почтового отправления или с помощью других средств, обеспечивающих запись, подтверждающую доставку или попытку доставки (ст. 2).

Арбитражный суд вправе вынести решение в отношении заявления об отводе его по неподсудности¹³³, включая отводы, основанные на отсутствии или недействительности арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения, и с этой целью арбитражный суд компетентен устанавливать наличие или действительность договора, частью которого является арбитражная оговорка. Арбитражная оговорка, являющаяся частью договора и предусматривающая арбитражное разбирательство в соответствии с Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ, должна рассматриваться как соглашение, не зависящее от других условий этого договора. Типовая арбитражная оговорка предусматривает, что любой спор, разногласие или требование, возникающие из конкретного договора или касающиеся его либо его нарушения, прекращения или недействительности, подлежат разрешению в арбитраже в соответствии с действующим Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ. Кроме того, стороны могут пожелать добавить к этому компетентный орган (название учреждения или имя лица), число арбитров (один или три), место арбитража (город или страна), язык (языки) арбитражного разбирательства.

Сроки для представления арбитражному суду письменных заявлений (включая исковое заявление и возражения по иску) не должны превышать 45 дней, хотя этот срок может быть продлен судом, если он найдет это оправданным (ст. 25).

Арбитражный суд может вести арбитражное разбирательство надлежащим образом при условии равного отношения к сторонам и предоставления каждой из них на любой стадии процесса всех возможностей для изложения своей позиции (ст. 17).

В ходе арбитражного разбирательства любая сторона может изменить или дополнить свои исковые требования или возражения, если только арбитражный суд не признает нецелесообразным разрешить такое

¹³³ Отвод арбитражного суда по неподсудности должен быть заявлен не позднее представления возражений по иску или в отношении встречного иска — возражений по встречному иску.

изменение с учетом допущенной задержки или ущерба для интересов другой стороны или любых иных обстоятельств. Исковое требование не может быть изменено таким образом, чтобы в результате изменения оно оказалось выходящим за пределы компетенции арбитражного суда (ст. 22).

Каждая сторона обязана доказать те обстоятельства, на которые она ссылается в обоснование своих требований или возражений. В любой момент в ходе разбирательства арбитражный суд может затребовать от сторон представления документов, вещественных или иных доказательств в срок, устанавливаемый судом (ст. 27).

Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ не исключает проведение устного разбирательства, для чего арбитражный суд должен направить сторонам заблаговременные уведомления о дате, часе, месте такого разбирательства. Как правило, такие слушания проходят при закрытых дверях, при этом другие свидетели также удаляются из зала заседаний.

Арбитражный суд вправе назначить одного или нескольких экспертов, с тем, чтобы они в письменном виде представили ему доклад по конкретным вопросам, указанным судом, а также принимать (по просьбе любой из сторон) любые обеспечительные меры, которые суд сочтет необходимыми в отношении предмета спора, включая меры по сохранению товара, являющегося предметом спора, как например распоряжение о передаче их на хранение третьей стороне или о продаже товаров, являющихся скоропортящимися.

Арбитражное решение излагается в письменной форме, подписывается арбитрами (если при наличии трех арбитров один из них не подписывает арбитражное решение, в решении должна быть указана причина отсутствия его подписи) с указанием даты и места его вынесения, может не содержать мотивы, на которых оно основано (если стороны с этим согласились) и является окончательным и обязательным для сторон. Копии арбитражного решения, подписанные арбитрами, направляются сторонам арбитражным судом.

Арбитражное решение при наличии трех арбитров принимается большинством арбитров. В отношении процессуальных вопросов при отсутствии большинства или в случае, когда арбитражный суд уполномочил на то арбитра-председателя, последний вправе принимать решения самостоятельно, однако это решение может быть пересмотрено арбитражным судом.

С целью дальнейшей унификации правил и процедур, принимаемых государствами для рассмотрения международных коммерческих споров, в 1985 г. был принят Типовой закон ЮНСИТРАЛ о международном коммерческом арбитраже. Этот документ предназначался для оказания содействия странам, осуществляющим реформу или модернизацию своего законодательства, регулирующего арбитражную процедуру. Предполагалось, что, ориентируясь на положения Типового закона, таким государствам легче будет учесть в своем законодательстве особенности и потребности международного коммерческого арбитража. Выше уже упоминались страны, воспользовавшиеся положениями Типового закона с целью корректуры своего национального законодательства. Напомним, что, как уже говорилось, Закон РФ № 5338-1 «О международном коммерческом арбитраже» также был принят на основе Типового закона ЮНСИТРАЛ.

Генеральная Ассамблея ООН рекомендовала всем государствам должным образом учитывать Типовой закон ЮНСИТРАЛ о международном коммерческом арбитраже 1985 г. ввиду желательности единообразия права, касающегося арбитражных процедур, а также конкретных потребностей практики международного коммерческого арбитража.

Чтобы предоставить контрагентам по международным сделкам возможность разрешить

возникший конфликт в доарбитражном порядке, с 1978 г. одной из приоритетных тем программы работы ЮНСИТРАЛ была работа над согласительной процедурой при решении международных торговых споров. На основе проектов текстов и комментариев, подготовленных секретариатом, ЮНСИТРАЛ доработала и утвердила в 1980 г. Согласительный регламент. Генеральная Ассамблея ООН рекомендовала использовать этот регламент в тех случаях, когда спор возникает в связи с международными коммерческими отношениями, и стороны пытаются полюбовно решить этот спор путем согласительной процедуры. Типовая оговорка о согласительной процедуре может иметь следующее содержание: «Если в случае спора, возникающего из настоящего договора, или в связи с ним стороны пожелают попытаться урегулировать этот спор миром посредством согласительной процедуры, такая процедура будет осуществляться в соответствии с действующим в настоящее время Согласительным регламентом ЮНСИТРАЛ».

Принятый в соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 35/52 от 4 декабря 1980 г. Примирительный регламент ЮНСИТРАЛ содержит 20 статей и охватывает вопросы применения Регламента, начала согласительной процедуры, числа, назначения, роли посредников, обеспечения конфиденциальности, издержек и допустимости доказательств в других разбирательствах. Он применяется для согласительного урегулирования споров, возникающих из договорных или иных правоотношений либо в связи с ними в тех случаях, когда стороны, стремясь к мирному урегулированию их спора, договорились о применении Согласительного регламента. В случае, когда какое-либо из правил Регламента противоречит норме закона, от которой стороны не вправе отступать, применяется эта норма закона.

19.4 Коммерческий арбитраж

Коммерческий арбитраж представляет собой третейский суд, избранный сторонами договора для разрешения спора. По-видимому, первый арбитражный закон был принят в Англии в 1698 г. Позднее, во Франции, положения об арбитраже были предусмотрены в ст. 1494 французского Гражданского кодекса 1804 г. К началу XX в. государственная арбитражно-нормативная практика пошла по двум направлениям: некоторые страны принимали специальные законы об арбитраже, другие отводили разделы об арбитраже в гражданско-процессуальных и гражданских кодексах. Специальные законы существовали, например, в США, где действовал федеральный закон об арбитраже 1925 г.; в Англии с 1889 по 1950 г. было принято шесть законов об арбитраже; в Швеции действовали законы 1887 и 1929 гг.; в Финляндии — закон об арбитраже 1928 г. и т.д. В Германии с 1877 г. нормы об арбитраже были включены в том 10 германского Гражданского уложения; во Франции вопросы арбитража были частью французского Гражданского кодекса 1804 г., а в Италии — частью Гражданско-процессуального кодекса 1940 г. Вопросы об арбитраже в разные годы предусматривались в законодательстве кантонов Швейцарии.

В 1899 г. на основании Гаагских конвенций об учреждении Гаагского постоянного третейского суда 1899 и 1907 гг., в которых участвуют около 90 государств, в том числе с 7 марта 1955 г. — Россия в порядке правопреемства, был учрежден Постоянный третейский суд, осуществляющий коммерческое третейское производство на основе факультативных правил Постоянного третейского суда о разрешении споров между двумя сторонами, из которых только одна сторона является государством (Правила, принятые в 1993 г., заменили прежние правила 1962 г.).

Различия национальных арбитражных законов и процедур не могли не сказаться отрицательно на международной коммерческой деятельности, в связи с чем, начиная с середины прошлого столетия, государства стремились разрешить эту проблему за счет унификации арбитражного регулирования на

основе принятия многосторонних международных конвенций и иных международных документов по вопросу международного коммерческого арбитража.

В этой связи следует отметить два международных договора: Нью-Йоркскую конвенцию о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 г. (участниками на конец 2002 г. являются 116 государств) и Вашингтонскую конвенцию об урегулировании инвестиционных споров между государствами и гражданами других государств 1965 г., которую Россия подписала, но пока не ратифицировала.

К региональным договорам следует отнести подписанную в Женеве в 1961 г. Европейскую конвенцию о внешнеторговом арбитраже (участниками на конец 2002 г. являлись более 30 государств, включая присоединившихся Кубу и Буркина-Фасо; СССР присоединился к Конвенции 27 июня 1962 г.); подписанную в Панаме в 1972 г. в рамках Организации американских государств Межамериканскую конвенцию о международном коммерческом арбитраже, а также подписанное в Киеве в 1992 г. в рамках СНГ Соглашение о порядке разрешения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности.

Важным обстоятельством, влияющим на возможность арбитражного разрешения споров, является унификация срока исковой давности, применяемого в договорах о международной купле-продаже товаров. В 1974 г. была заключена Нью-Йоркская Конвенция об исковой давности в международной купле-продаже товаров, в которой установлен единый для всех договоров международной купли-продажи срок исковой давности — четыре года. Указанный срок начинается со дня, когда имело место нарушение договора, а в отношении дефекта или иного несоответствия товара условиям договора — со дня фактической передачи товара покупателю или его отказа от принятия товара. В Конвенции также установлены правила о перерыве или продлении срока исковой давности, его изменении и порядке исчисления, а также вводится общее ограничение срока исковой давности — 10 лет и предусматриваются последствия его истечения. В случае если рассмотрение спора начато после истечения срока исковой давности, исковое заявление не подлежит признанию и рассмотрению в суде.

Весьма значительную роль в унификации регулирования этой проблемы сыграла Нью-Йоркская конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 г., в которой установлены общие принципы признания и приведения в исполнение иностранных арбитражных решений, а также перечень обстоятельств, когда в признании и приведении в исполнение таких решений компетентным судом может быть отказано.

Важным шагом на пути унификации правил и процедур арбитражного разрешения международных коммерческих споров явилось принятие в 1976 г. Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ; Согласительного регламента 1980 г. и Типового закона ЮНСИТРАЛ о международном коммерческом арбитраже 1985 г., на основе которого свыше 30 государств приняли свое арбитражное законодательство. Среди них: Австралия, Бахрейн, Гватемала, Зимбабве, Египет, Индия, Германия, Англия, Иран, Кипр, Новая Зеландия, Оман, Перу, Финляндия, США (в штатах Калифорния, Коннектикут, Орегон и Техас), Сингапур, Россия и др.

С целью адаптации своих национальных правовых норм к изменениям международной экономической среды и усовершенствования правового обеспечения торгового оборота с 80-х гг. XX в. во многих европейских государствах была проведена реформа арбитражного законодательства. Некоторые страны пошли на принятие специальных законодательных актов, посвященных арбитражу и арбитражному производству. Так, законы об арбитраже были приняты в Нидерландах (1986), Финляндии (1992), России (1993) (закон о международном арбитраже), Италии (1994), Англии (1997), Испании (1998), Ирландии (1998)

(закон о международном арбитраже). В 1999 г. в Швеции и в 1998 г. в Германии были приняты законы о реформе арбитража. Часть стран продолжила практику принятия арбитражных норм в рамках гражданско-правовых кодексов или законов. Так, в Австрии 2 февраля 1983 г. вступил в силу Гражданско-процессуальный кодекс, который содержит нормы об арбитраже; 12 мая 1981 г. был принят новый Гражданско-процессуальный кодекс Франции, в который включены нормы об арбитраже, а в 1987 г. Швейцария приняла закон о международном частном праве, также содержащий нормы об арбитраже.

В современной практике принято выделять два основных вида арбитража: **постоянно действующий** (или институционный) и **арбитраж ad hoc**, созываемый для конкретного спора. Институционный арбитраж предполагает наличие утвержденного регламента и административного обеспечения и благодаря постоянной деятельности арбитража, привлекаемых на предыдущих делах арбитров и принятых ими ранее решений стороны могут до соглашения об арбитражной оговорке иметь более или менее ясное суждение о приемлемости того или иного суда. К числу наиболее активно работающих сегодня судов можно отнести: Арбитражный суд Международной торговой палаты; Американскую арбитражную ассоциацию; Лондонский международный арбитражный суд; Германский арбитражный институт; Арбитражный институт Стокгольмской торговой палаты; Бельгийский центр по изучению и проведению национального и международного арбитража (СЕПАНИ); Индийский совет по арбитражу Федерации индийских торгово-промышленных палат; Китайскую международную экономическую и торговую арбитражную комиссию при Китайской палате международной торговли; Японскую коммерческую арбитражную ассоциацию; Шри-Ланкийский национальный арбитражный центр; Центр международного арбитража Гонконга.

Вместе с тем практика деятельности институционных арбитражей свидетельствует об усложнении решения процедурных вопросов, срок принятия решения достигает трех лет и, соответственно, возрастает стоимость ведения арбитражного дела. Кроме того, во многих случаях арбитражный процесс напоминает судебный, а арбитры — судей. Последние избираются из ведущих профессионалов в своей области, образующих в судебном заседании коллегию, которая создается временно для разрешения конкретного спора и прекращает свое существование после вынесения решения.

Арбитраж ad hoc отличается от институционного арбитража прежде всего большей приспособленностью к рассмотрению конкретного спора. Как правило, он менее продолжителен, административные расходы минимизированы, поскольку основные затраты составляют гонорары арбитров, и стороны имеют возможность самостоятельно избрать процессуальные правила.

В отличие от суда общей юрисдикции обращение к третейскому суду происходит на основании соглашения сторон. Такое соглашение может быть включено в договор в качестве так называемой арбитражной оговорки, в которой стороны устанавливают, как и где будет разрешаться возможный спор и, если необходимо, каков порядок назначения арбитра. Как правило, стороны стремятся сформулировать арбитражную оговорку максимально широко, чтобы охватить все возможные категории споров, которые могут возникнуть из договора. Например: «Любой спор, разногласие или требование, вытекающие из настоящего контракта или связанные с ним или касающиеся его нарушения, прекращения или недействительности, подлежат окончательному разрешению арбитражем».

Международный коммерческий арбитраж как альтернативный механизм рассмотрения коммерческих споров с иностранным элементом представляется предпочтительным для сторон не только в силу того, что он предлагает очевидные процессуальные преимущества перед разрешением дела государственным судом общей компетенции, но и из-за особых положительных черт, которыми обладает

правоприменительный процесс в случае разрешения дела арбитрами. Большое значение имеет и то обстоятельство, что во всех случаях арбитры не являются государственными служащими и ни в коей мере не обязаны принимать в расчет интересы политических или административно-государственных властных структур.

Результатом арбитражного рассмотрения конкретного спора является решение, обязательное и окончательное для сторон, которые должны исполнить его добровольно. Считается, что около 90% арбитражных решений именно так и исполняются¹³⁴. Вместе с тем проблема исполнения решений арбитражных судов продолжает оставаться одной из существенных проблем международного коммерческого оборота.

Арбитражное законодательство России. За исключением некоторых нормативных актов, например указов Президиума Верховного Совета СССР от 21 июня 1988 г. «О признании и исполнении в СССР решений иностранных судов и арбитражей»; от 9 октября 1980 г., которым было утверждено Положение о Морской арбитражной комиссии, и от 14 декабря 1987 г., которым было утверждено Положение об Арбитражном суде при Торгово-промышленной палате СССР (ныне Международная комиссия Арбитражного суда при Торгово-промышленной палате РФ), законодательство Советского Союза практически не рассматривало вопросы международного коммерческого арбитража. Однако СССР являлся участником целого ряда международных договоров, как многосторонних, так и двусторонних, регламентировавших международно-правовое регулирование арбитража (например, Гаагские конвенции 1899 и 1907 гг., Нью-йоркская конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 г., Женевская конвенция о внешнеторговом арбитраже 1961 г., Московская конвенция о разрешении арбитражным путем гражданско-правовых споров, вытекающих из отношений экономического и научно-технического сотрудничества 1972 г. (в рамках Совета экономической взаимопомощи). Кроме того, с некоторыми странами вопросы о приведении в исполнение иностранных арбитражных решений включались в двусторонние торговые соглашения (например: Общие условия поставок товаров Совета экономической взаимопомощи 1968, 1988 г. (гл. XIV «Арбитраж»), Общие условия поставок товаров СССР — КНР 1990 г. (гл. XIII «Арбитраж») и Общие условия поставок товаров СССР — КНДР 1981 г. (гл. XVII «Арбитраж»); Соглашение между СССР и Швецией в форме обмена письмами от 7 апреля 1976 г. относительно признания и исполнения арбитражных решений и о порядке составления списка суперарбитров и кандидатов в суперарбитры, эта договоренность была подтверждена Межправительственным протоколом России и Швеции от 29 сентября 1993 г.).

После прекращения существования СССР в России постановлением Верховного Совета РФ от 24 июня 1992 г. было утверждено Временное положение о третейском суде для разрешения экономических споров, в котором, в частности, предусматривалось право создавать третейские суды для разрешения внутренних и международных споров при торговых палатах, ассоциациях, биржах и иных организациях. Тем самым был положен конец монополии на разрешение международных коммерческих споров, которая принадлежала только двум арбитражным судам (теперь это Международный коммерческий арбитражный суд и Морская арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате РФ). Законом РФ от 7 июля 1993 г. № 5338-1 «О международном коммерческом арбитраже» были утверждены новые положения о Международном коммерческом арбитражном суде и Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате РФ. Закон составлен на основе Типового закона ЮНСИТРАЛ 1985 г. С участием Российской Федерации было заключено многостороннее региональное Соглашение о порядке

¹³⁴ Berger K. P. International Commercial Arbitration. Kluwer, 1994. P. 726.

разрешения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности (Киевское соглашение 1992 г. в рамках СНГ).

Анализ этих нормативных актов позволяет утверждать, что в основном Россия следует мировым стандартам по регулированию международного коммерческого арбитража как в форме принятия современных законодательных актов, так и посредством участия в глобальных и региональных международных договорах. Следует отметить, что некоторые законодательные нормы и положения некоторых международных договоров с участием Российской Федерации вошли в ряде случаев в противоречие с требованиями эффективного обеспечения международного товарооборота.

Так, например, наименование государственных и третейских судов одним и тем же термином «арбитражный суд», как это имеет место в Российской Федерации, вряд ли допустимо, поскольку вызывает путаницу и непонимание спорящих сторон в вопросе о том, в какой суд им обращаться при наличии арбитражной оговорки в контракте. С точки зрения сложившейся международной практики, арбитражный суд (англ. — Arbitration Court) означает только третейский суд и ни в коем случае не «государственный арбитражный суд», каковым он является в России. По-видимому, более приемлемым термином можно считать «хозяйственные суды», как в законодательствах иностранных государств, в том числе и стран СНГ. Например, термин «хозяйственный суд» содержится в Киевском соглашении 1992 г. в рамках СНГ.

Положения Законом РФ «О международном коммерческом арбитраже» создают явно привилегированное положение Международного коммерческого арбитражного суда и Положение о Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате РФ по сравнению с другими арбитражными судами РФ, наделяя их практически монопольным правом рассмотрения международных коммерческих споров.

Арбитражный суд Международной торговой палаты действует в соответствии с Регламентом 1998 г.¹³⁵

Сторонам, намеревающимся передать свои разногласия на рассмотрение Арбитражного суда Международной торговой палаты, рекомендована следующая оговорка: «Все споры, возникающие в связи с договором, подлежат окончательному урегулированию согласно Арбитражному и Согласительному регламентам Международной торговой палаты одним или несколькими арбитрами». Данный регламент открыт как для членов, так и для стран, не являющихся членами Международной торговой палаты, и характеризуется следующими особенностями:

- 1) до начала арбитражного разбирательства арбитр должен составить акт о полномочиях и по возможности получить подписи сторон под этим документом; целью составления акта о полномочиях является точное определение перечня спорных вопросов, передаваемых на рассмотрение арбитра;
- 2) до подписания арбитром арбитражного решения он обязан передать проект решения для проверки в Арбитражный суд Международной торговой палаты в Париже; указанный проект подлежит проверке, призванной гарантировать возможность принудительного исполнения решения в той стране, где такое исполнение испрашивается;
- 3) арбитражные расходы должны обеспечиваться путем залога, вносимого сторонами в равных долях в порядке аванса.

Международная торговая палата 12 сентября 2011 г. приняла новую редакцию Арбитражного регламента¹³⁶, который вступает в силу с 1 января 2012 г. Изменения, в частности, касаются условий работы по

¹³⁵ С 1998 по 2011 г. в МТП было подано 8000 заявлений об арбитраже.

¹³⁶ После вступления документа в силу Арбитражный регламент будет автоматически применяться ко всем арбитражным соглашениям

многостороннему арбитражу, процедур администрирования дел, полномочий экстренного арбитра по принятию срочных мер и процедуры содействия разрешению споров по инвестиционным контрактам и фритредерским соглашениям¹³⁷.

Лондонский международный третейский суд основывает свою деятельность на Регламенте Лондонского международного третейского суда 1985 г. Основные нормы регламента могут быть представлены следующим образом:

- к договорным обязательствам применяются положения английского права;
- если к рассмотрению дела привлекается не менее трех арбитров, два из них могут быть назначены спорящими сторонами.

Арбитражные сборы осуществляются по специальной шкале, ставки которой признаются весьма умеренными.

Кроме названных актов, следует упомянуть также следующие:

- Регламент по арбитражу Венской Федеральной палаты экономики (Венские правила), принятый в 1991 г.;
 - Шведский закон об арбитраже 1999 г. и Правила арбитражного института Стокгольмской торговой палаты, принятые Стокгольмской торговой палатой в 1988 г.;
 - Арбитражный регламент Европейской экономической комиссии ООН, принятый в 1966 г.;
 - Правила Международного торгового арбитража;
 - Принципы примирения Экономической комиссии ООН для Азии и Дальнего Востока.
- Существует также ряд других регламентов и правил.

19.5 Порядок урегулирования споров по морским делам в РФ

Применительно к законодательству РФ, споры, в том числе и по морским делам, могут быть рассмотрены как в судебном, так и во внесудебном порядке.

Третейское разбирательство существовало еще в Древней Руси, чему свидетельствуют такие правовые памятники, как договорные грамоты князей, Уложение 1649 г., Положение о третейском суде 1831 г., которые заложили основополагающие принципы о добровольной подсудности, справедливости при принятии решений и окончательности решений (т.е. без пересуда спора в государственном суде).

К началу XX столетия развитие третейского разбирательства споров формировалось при торговых (товарных) биржах, ассоциациях, торговых палатах путем создания арбитражных комиссий. Особенно это характерно для внешней торговли.

К 1911 г. был подготовлен проект Общего положения о торгово-промышленных палатах в России, который в п. 12 раздела «Предметы ведения палаты» предусматривал, что палаты разрешают в качестве третейского суда возникшие по торгово-промышленным делам споры, в случае состоявшегося об этом соглашения между сторонами с соблюдением всех особых к делу относящихся предписаний закона. Уже тогда была сделана попытка законодательно закрепить порядок организации и деятельности постоянно действующих третейских судов при торгово-промышленных палатах.

В советский период правами постоянно действующего третейского суда обладали арбитражные комиссии при товарных и фондовых биржах (например, арбитражная комиссия при Северно-Западной

(оговоркам), заключенным до и после даты вступления в силу нового Регламента, если стороны не договорились об ином.

¹³⁷ До официального перевода на русский с текстом новой редакции Регламента можно ознакомиться в Интернете. URL: http://www.iccwbo.org/uploadedFiles/Court/Arbitration/other/2012_Arbitration%20and%20ADR%20Rules%20ENGLISH.pdf

областной торговой палате в Ленинграде).

В 1930 и 1932 гг. постановлениями ЦИК и СНК были созданы Морская арбитражная комиссия и Внешнеторговая арбитражная комиссия при Всесоюзно-Западной торговой палате. Арбитражные комиссии разрешали соответствующие споры в сфере торгового мореплавания, судоходства и из сделок внешней торговли.

В Российской Федерации 7 июля 1993 г. был принят Закон № 5338-1 «О Международном коммерческом арбитраже»¹³⁸, где указывается на то, что Россия исходит из признания полезности арбитража (третейского суда) как широко применяемого метода разрешения споров, возникающих в сфере международной торговли, и необходимости комплексного урегулирования международного коммерческого арбитража в законодательном порядке. Закон применяется к международному коммерческому арбитражу, если место арбитража находится на территории РФ. Вместе с тем ряд положений применяется и тогда, когда место арбитража находится за границей, в частности:

1) в случае предъявления иска арбитражное разбирательство может быть начато или продолжено и арбитражное решение вынесено, даже если стороны спорят о подсудности;

2) в случае обращения стороны в суд до или во время арбитражного разбирательства с просьбой о принятии мер по обеспечению иска и вынесения судом определения о принятии данных мер такое решение не является несовместимыми с арбитражным соглашением;

3) арбитражное решение, независимо от того, в какой стране оно было вынесено, признается обязательным и при подаче в компетентный суд письменного ходатайства приводится в исполнение;

4) сторона, основывающаяся на арбитражном решении или ходатайствующая о приведении его в исполнение, должна представить должным образом заверенное подлинное арбитражное решение или должным образом заверенную копию такового, а также подлинное арбитражное соглашение;

5) в признании или приведении в исполнение арбитражного решения, независимо от того, в какой стране оно было вынесено, может быть отказано лишь:

а) по просьбе стороны, против которой оно направлено, если эта сторона представит компетентному суду, в котором испрашивается признание или приведение в исполнение, доказательства того, что:

— одна из сторон в арбитражном соглашении была в какой-либо мере недееспособна;

— это соглашение недействительно по закону, которому стороны его подчинили, а при отсутствии такого указания — по закону страны, где решение было вынесено;

— сторона, против которой вынесено решение, не была должным образом уведомлена о назначении арбитра или об арбитражном разбирательстве или по другим причинам не могла представить свои объяснения;

— решение вынесено по спору, не предусмотренному арбитражным соглашением или не подпадающему под его условия, или содержит постановления по вопросам, выходящим за пределы арбитражного соглашения;

— решение еще не стало обязательным для сторон, или было отменено, или его исполнение было приостановлено судом страны, в которой или в соответствии с законом которой оно было вынесено; либо

б) если суд найдет, что:

— объект спора не может быть предметом арбитражного разбирательства по закону РФ;

¹³⁸ Ведомости Съезда народных депутатов и Верховного Совета РФ. 1993. 12 авг. № 32. Ст. 1240.

— признание и приведение в исполнение этого арбитражного решения противоречат публичному порядку РФ.

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, рассматриваются *Морской арбитражной комиссией*, которая, в частности, 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 лова, а также с иным причинением вреда при осуществлении морского рыбного промысла.

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 перевозок.

Регламент Морской арбитражной комиссии, порядок исчисления арбитражного сбора, ставки гонораров арбитров и других расходов утверждает Торгово-промышленная палата РФ.

Морская арбитражная комиссия принимает к рассмотрению споры при наличии соглашения между сторонами о передаче их на ее разрешение. Комиссия принимает к рассмотрению также споры, которые стороны обязаны передать на ее разрешение в силу международных договоров РФ.

По делам, подлежащим рассмотрению Морской арбитражной комиссией, председатель Комиссии может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения требования и, в частности, вынести постановление о наложении ареста на находящиеся в российском порту судно или груз другой стороны.

Вопрос о компетенции Морской арбитражной комиссии по конкретному делу решается составом арбитража, рассматривающим спор. При этом арбитражная оговорка, являющаяся частью договора, трактуется как соглашение, не зависящее от других условий договора. Решение Морской арбитражной комиссии о том, что договор ничтожен, не влечет за собой в силу закона недействительность арбитражной оговорки.

Председатель может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения требования по

делам, подлежащим рассмотрению в Морской арбитражной комиссии. В арбитражные расходы и сборы включены: регистрационный сбор, арбитражный сбор, дополнительные расходы и издержки сторон. Регистрационный сбор уплачивается при подаче в Морскую арбитражную комиссию искового заявления или ходатайства об обеспечении требования для покрытия расходов, возникающих до начала арбитражного разбирательства. Арбитражный сбор взимается по каждому поданному для разбирательства иску для покрытия общих расходов, связанных с деятельностью Морской арбитражной комиссии (в частности, гонораров арбитров, докладчиков, вознаграждения секретариата, расходов по организации арбитражного разбирательства и т.п.). Дополнительные расходы — это особые издержки, которые Морская арбитражная комиссия несет в связи с разбирательством конкретного дела (в частности, издержки на проведение экспертизы и письменные переводы, вознаграждение экспертам, переводчикам, возмещение расходов свидетелей, командировочные расходы и др.). Издержки сторон — это те, которые несут стороны в связи с защитой своих интересов при разбирательстве спора в Морской арбитражной комиссии, помимо иных расходов. Регистрационный сбор уплачивается в размере 500 долл. США, а арбитражный сбор исчисляется в долларах США.

В Морскую арбитражную комиссию входят 25 членов комиссии, назначаемых Торгово-промышленной палатой РФ, из числа которых стороны вправе избирать желательных им арбитров. При рассмотрении дел Комиссия руководствуется правилами производства.

Решения Морской арбитражной комиссии исполняются сторонами добровольно. Решение Комиссии, не исполненное стороной добровольно, приводится в исполнение в соответствии с законом и международными договорами, включая Нью-Йоркскую конвенцию о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 г., участником которой является Россия.

Решения Морской арбитражной комиссии могут быть оспорены в Московском городском суде только по процедурным основаниям (отсутствие арбитражного соглашения между сторонами, нарушение правил процедуры, неуведомление стороны о дате слушания дела и т.д.).

Кроме Морской арбитражной комиссии для рассмотрения споров, в том числе вытекающих из торгового мореплавания, могут создаваться третейские суды.

В п. 2 ч. 1 ст. 135 АПК РФ допускается, что по соглашению сторон возникший или могущий возникнуть спор, вытекающий из гражданских правоотношений и подведомственный арбитражному суду, до принятия им решения может быть передан сторонами на рассмотрение третейского суда.

Порядок образования и деятельности третейских судов, находящихся на территории РФ, определяется Федеральным законом от 24 июля 2002 г. № 102-ФЗ «О третейских судах в Российской Федерации», в соответствии со п. 2 ст. 1 которого в третейский суд по соглашению сторон третейского разбирательства может передаваться любой спор, вытекающий из гражданских правоотношений.

Постоянно действующие третейские суды (органы, которым по соглашению сторон поручена организация третейского разбирательства конкретного спора) могут создаваться торговыми палатами, иными органами, биржами, объединениями, а также предприятиями, учреждениями и организациями, которые информируют арбитражный суд республики в составе России, края, области, города, автономной области, автономного округа, на территории которых расположен постоянно действующий третейский суд, о его создании и составе.

Порядок организации, деятельности и разрешения споров для постоянно действующих третейских судов определяется положениями, уставами, регламентами и другими документами, устанавливающими процедуру рассмотрения споров третейским судом предприятия, учреждения или организации, создавших

постоянно действующий третейский суд.

Третейское разбирательство, несомненно, имеет ряд преимуществ, которые делают его весьма привлекательным для спорящих сторон. В частности:

- при обращении в третейский суд и истец, и ответчик избирают судью по своему усмотрению;
- истец уплачивает третейский сбор, размер которого значительно ниже государственной пошлины, взимаемой при обращении в арбитражный суд;
- третейская форма разбирательства имеет укороченные сроки и упрощенную процедуру;
- решение третейского суда, по общему правилу, подлежит немедленному исполнению (действующее законодательство не предусматривает возможность обжалования решения третейского суда).

Решение третейского суда исполняется добровольно. Порядок и срок исполнения устанавливается в решении. В случае неисполнения решения третейского суда в добровольном порядке существует возможность получения в арбитражном суде исполнительного листа на принудительное исполнение этого решения, за что взимается государственная пошлина — пятикратный размер минимального размера оплаты труда. Срок рассмотрения заявления в арбитражном суде в этом случае не может превышать одного месяца.

Заключение

Океан всегда был для всех государств привлекательным объектом культурной и хозяйственной деятельности, значение которого неуклонно возрастает пропорционально расширению технической способности человека извлекать из него выгоду. Данное обстоятельство порождает противоречие, заключающееся в желании прибрежных государств, с одной стороны, иметь наиболее благоприятный доступ к океанским ресурсам и, с другой стороны, желание обеспечить справедливый, с точки зрения международного сообщества, режим эксплуатации его запасов. При всем значении для последнего обстоятельства международного нормативного массива его никогда не будет достаточно для решения всех вопросов морепользования, однако задача урегулирования национальных интересов и международных норм эксплуатации его ресурсов представляется вполне реальной.

В КМП-82, являющейся, по общему мнению, «конституцией Мирового океана», предусматривается несколько правовых режимов судоходства, которые учитывают юрисдикционные, экономические и оборонные интересы прибрежных государств в сочетании с интересами свободы судоходства. Пытаясь сбалансировать эти интересы, Конвенция подчиняет юрисдикцию прибрежных государств ряду ограничений и исключений, целью которых ставится поддержание баланса интересов морских государств на всем пространстве Мирового океана независимо от географических обстоятельств.

Современное законодательство РФ, имеющее отношение к определению статуса своего территориального моря, основывается на Конституции РФ, международных договорах РФ и в настоящее время состоит из Закона РФ «О Государственной границе Российской Федерации» и Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации», принимаемых в соответствии с ними других федеральных законов, а также документов ведомств, участвующих в охране Государственной границы. Некоторая «уникальность» правового режима российских территориальных вод (в смысле отсутствия аналогичных положений в законодательных актах иных государств) заключается в установленном законодательством режиме, который, среди прочего, обязывает ВМФ обеспечить охрану границы не только в надводной, но и в подводной среде. В этом смысле действующий Закон РФ «О Государственной границе Российской Федерации» не учитывает особенности

правового статуса (а вернее, существующих возможностей по его определению) подводных лодок и других подводных транспортных средств в подводном положении и не определяет порядка применения силы по подводным нарушителям.

Одно из основополагающих представлений российской доктрины международного права заключается в тезисе о том, что международное право и право внутригосударственное представляют собой две самостоятельные правовые системы. Связь между обеими правовыми системами не имеет характера господства и подчинения и характеризуется координацией, взаимосогласованностью, взаимодополняемостью рассматриваемых объектов в сфере их взаимодействия. Это выражено в ч. 4 ст. 15 Конституции РФ, которая создает юридические гарантии реализации норм международного права: «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 законом, то применяются правила международного договора».

Таким образом, нормы национального права должны действовать в пространстве, которое так или иначе уже урегулировано нормами международного права, дающими легитимность механизму реализации внутригосударственных норм. Для отечественной же законотворческой практики типична ситуация, когда сначала принимается закон, а затем ведется поиск механизмов его осуществления, т.е. ряд законодательных актов лишь декларирует некоторые нормы права, закрепляющие общие принципы и задачи, например в сфере обеспечения безопасности страны, в расчете на то, что полномочия субъектов этой сферы конкретизируются ведомственными приказами и инструкциями. Вследствие этого такие законы уже с момента их принятия оказываются бездействующими. В полной мере это относится и к упомянутым выше положениям Закона РФ «О Государственной границе Российской Федерации». Впрочем, такая ситуация характерна не только для России (о чем говорилось выше), так как условия, предопределяющие подобное несовершенство таких национальных законодательных актов, вытекают из несовершенства международно-правовой нормативной базы, регулирующей область их применения.

В целом, с учетом выводов, сделанных в результате работы, можно констатировать, что как зарубежное, так и российское морское законодательство содержит нормы, значительно дополняющие статус территориального моря, предусмотренный положениями КТМ РФ, однако критические противоречия могут существенно влиять на безопасность судоходства и не отвечать интересам международного сообщества по эксплуатации прибрежных морских пространств.

Различия в применении правовых норм к конкретным случаям межгосударственных отношений на море обусловлены отличием реальных отношений, возникающих в процессе эксплуатации морских пространств, от действующей нормативной модели. Вместе с тем реальные отношения, складывающиеся по поводу использования морских пространств, всегда богаче, разнообразнее и динамичнее общей международно-правовой нормативной модели. Различия между ними в какой-то степени нивелируют частные (индивидуальные) или специальные нормы, анализ которых осуществлен в рамках первой главы учебника.

Современное международное право в принципе исключает власть одного государства на территории другого. Однако оно не возбраняет государству добровольно в своих интересах, в том числе и в интересах развития различных областей международного сотрудничества, применять иностранные законы. Но для того чтобы применение закона иностранного государства могло иметь место, согласие данного государства должно быть выражено в его законе. Иными словами, источником необходимой правомерности применения национального закона на иностранной территории является не сам этот закон, а закон данного

иностранного государства или акт, напрямую распространяющий нормы международного права на субъекты внутригосударственных отношений.