Международная Юридическая Служба

Interlegal

Столкновение судов

Серия: практика морского бизнеса

Международная юридическая служба
INTERLEGAL

А.А. Ницевич, Н.В. Мельников, Д.Ю. Христич,
В.П. Лебедев

СТОЛКНОВЕНИЕ СУДОВ

Одесса
«Фенікс»
2015

ББК 67.404.2
УДК 347.795

Авторы:
Ницевич Артур Александрович
Мельников Николай Владимирович
Христич Данил Юрьевич
Лебедев Вячеслав Павлович

647 **Столкновение судов**. – Одесса : Фенікс, 2015. – 182 с.
ISBN 978-966-438-...

В настоящей работе исследуется институт столкновения судов, особенности его регулирования в международном и национальном морском праве. Рассматривается понятие столкновения судов и его содержание. Дано определение столкновения судов и хорошей морской практики. Рассмотрены вопросы регресса и суброгации при столкновении судов. Значительное внимание уделяется исчислению убытков от столкновения судов и подсудности дел о столкновении судов, а также действиям капитана судна после столкновения. Рассмотрены вопросы юрисдикции по делам о столкновении судов, а также вопрос уголовной ответсвенности капитана судна. В данном исследовании учитываются положения как украинского, так и зарубежного, в частности, английского, национального права.

Настоящее исследование предназначено для менеджеров судоходных компаний, специалистов по фрахтованию, юристов, специализирующихся в области морского права, диспашеров, работников страховых компаний, студентов морских и юридических вузов, а также для всех, кто интересуется морским правом и практикой его реализации.

ББК 67.404.2
УДК 347.795

ISBN 978-966-438-...

© Ницевич А.А-А., Мельников Н.В.,
Христич Д.Ю. Лебедев В.П., 2015
© ЧП «Фенікс», оформление, 2015

Посвящается 15-летию
Морского института Украины
(МИУ)

Предисловие

Несмотря на большой вклад в повышение безопасности судоходства на море, который вносят государства флага, ИМО и классификационные общества, количество аварийных морских происшествий остается примерно одинаковым. По-прежнему, ежегодно в море гибнут 90-100 судов, происходит множество инцидентов и происшествий, сотни моряков становятся жертвами стихии или получают травмы в период работы на судах. И это неудивительно, если учесть, что в составе мирового флота находится около 90 тысяч судов разных типов и размеров, на которых, нередко в трудных и опасных условиях, трудятся около 1,5 млн. человек. Одним из наиболее часто происходящих на море видов аварий, влекущих за собой крупные материальные убытки, травмы и гибель людей, является столкновение судов.

Можно привести десятки примеров, когда следствием столкновений судов явилась гибель одного из них и многих членов экипажа. Сейчас большинство катастроф и крупных аварий, случившихся с судами, в том числе столкновений судов, становятся объектом тщательного расследования со стороны государства флага либо государства, в территориальном море которого это событие произошло. Это позволяет получить достоверную и полную картину происшедшего с целью установления причин несчастья, действующих факторов и сопутствующих обстоятельств. Полученные таким образом результаты используются для совершенствования международных правил по предотвращению столкновений судов, разработки рекомендаций по повышению безопасности эксплуатации судов. Анализу причин столкновений судов и разработке мер по их предотвращению посвящены многочисленные публикации, материалы конференций, круглых столов. Можно обоснованно считать, что в отношении информационно-нормативного обеспечения предупреждения столкновений судов в морской отрасли проделана и продолжает осуществляться большая и целенаправленная работа, которая реализуется в улучшении действующих правил расхождения судов

в море и эффективного использования навигационных приборов, улучшении теоретической и практической подготовки судоводительского состава.

Вместе с тем, многие случаи столкновения судов становятся предметом судебного разбирательства, цель которого – определить степень вины в происшедшей аварии всех участвующих сторон и соответствующее распределение убытков. То есть речь идет о правовых последствиях столкновения судов, когда каждый из вовлеченных в разбирательство судовладельцев старается максимально защитить свои интересы. При этом большое значение имеют правильное представление всех обстоятельств аварийного происшествия, описание решений и действий лиц, управляющих судами, зафиксированных в судовых документах и в показаниях персонала, находившегося на вахте на мостике и в машинном отделении. В возникшей в результате аварии стрессовой ситуации капитаны столкнувшихся судов обычно ограничены во времени и возможностях для сбора доказательств, подтверждающих правильность их решений и действий. Крайне мало публикаций и других материалов, содержащих рекомендации в отношении действий капитанов после происшедшего столкновения. В этой связи представляется несомненным, что данная работа, подготовленная коллективом опытных морских юристов, существенно расширит осведомленность всех заинтересованных лиц о правовых аспектах столкновения судов в море, будет полезным пособием не только молодым судоводителям, стремящимся повысить свою классификацию, но и опытным морякам – капитанам судов.

Зав. кафедрой «Безопасность и охрана на море» ОНМА,
Почетный секретарь
Морского института Украины (МИУ),
профессор Торский В.Г.,
FNI

Введение

Исторически сложилось так, что морская торговля стала двигателем прогресса человечества. Зародившись на берегах Средиземного моря, морская торговля обеспечила богатством близлежащие государства, прежде всего, Древний Рим и Грецию. Более того, именно благодаря морской торговле начинает развиваться хозяйственное (торговое) право, и появляются первые сборники торговых обычаев и первые морские кодексы.

Морские перевозки и в XXI в. не уступают лидирующую позицию перевозкам другими видами транспорта. В связи с этим весьма востребованными являются специалисты в области морского права, в чьи задачи входит успешное разрешение споров. Ярким и показательным примером спора в сфере морского права являются споры, возникающие из столкновения судов. Морское судно – источник повышенной опасности. Даже соблюдение всех правил предупреждения столкновения судов не может исключить такое аварийное происшествие как столкновение судов, поскольку вероятность причинения случайного вреда судном является повышенной. Как ни совершенствуются правила предупреждения столкновения судов (ППСС), судоходство остается чрезвычайно рискованной деятельностью, так что столкновение судов – весьма распространенное чрезвычайное морское происшествие аварийного характера. Нормы, регулирующие правоотношения, возникающие при столкновении судов, составляют достаточно сложный институт столкновения судов. Эти нормы имеются как в международном, так и в национальном морском праве могут иметь частноправовой и публично-правовой характер. Таким образом, знание практических и теоретических аспектов поможет обеспечить успешное разрешение морских споров, которыми часто сопровождается столкновение судов, нередко осложненное отношениями по поводу спасания на море.

Специалисты Международной юридической службы Interlegal имеют богатый опыт практического сопровождения морских споров, в том числе споров из столкновения судов. Мы

также пытаемся обобщать этот опыт и извлекаем из него серьезные уроки, которые могут помочь как в деле предотвращения столкновений, так и при рассмотрении споров, сопровождающих аварийные чрезвычайные морские происшествия. В настоящей публикации мы хотим поделиться этим опытом и нашими знаниями, приобретенными из практики юридического сопровождения таких споров, а также теоритическими познаниями, извлеченными как из жизненных ситуаций, так и из литературных источников.

Проблемой столкновения судов занимались такие ученые, как: О.В. Клепикова, С.О. Кузнецов, Г.В. Недбай, О.С. Савич, А.В. Сидоренко, В.Ф. Сидорченко, А.И. Скворцов, А.Н. Шемякин, а также ряд других. Однако на сегодняшний день не существует монографического труда, полностью посвященного столкновению судов. Таким образом, нашей целью является восполнение этого пробела и освещение вопросов, связанных со столкновением судов, для практикующих специалистов в области судоходства и международной торговли.

1. Понятие столкновения судов

Столкновение судов является одним из наиболее распространенных видов чрезвычайных морских аварийных происшествий. Отношения по поводу столкновения судов регулируются целым рядом международных конвенций. Среди них:

- Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов, подписанная в Брюсселе 23.09.1910;
- Международная конвенция о некоторых правилах, относящихся к гражданской юрисдикции по вопросу о столкновении судов, подписанная 10.05.1952;
- Международная конвенция об унификации некоторых правил об уголовной юрисдикции по делам о столкновении судов и других происшествий, связанных с судоходством, подписанная 10.05.1952;

– Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море, подписанная в Лондоне 20.10.1972.

Национальное морское законодательство также регулирует вопросы, связанные со столкновением судов.

Прежде чем перейти к понятию столкновения судов, необходимо отметить, что «столкновение судов» и «столкновение судна» – это два разных, хотя и очень схожих понятия. Как указывают А.В. Сидоренко и И.А. Шалаева, столкновение судна – это аварийное морское происшествие с судном, находящимся на ходу или на стоянке, выражающееся в ударе или соприкосновении с другим судном (судами), с неподвижными или плавучими сооружениями, независимо от причин и последствий происшествия[1]. Оба эти понятия относятся к частноправовому институту вреда, причиненного источником повышенной опасности.

Данные понятия объединяет то, что как столкновение судов, так и столкновение судна являются аварийным морским происшествием. Однако под столкновением судов понимается столкновение между двумя и более судами, в то время как понятие «столкновение судна» является частноправовым институтом гораздо более обширным и предполагает возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности, и включает в себя столкновение с разного рода плавучими объектами, скалами, рифами, портовыми сооружениями и т.д. Таким образом, понятие «столкновение судна» включает в себя понятие «столкновение судов».

Вопреки важности данного вопроса, морское национальное законодательство Украины, как и международные конвенции, посвященные вопросам столкновения судов, не уделяют должного внимания разграничению понятий столкновения судов и столкновения судна.

Более того, «столкновение» в морском праве предполагает именно столкновение судов. Так, одним из наиболее старых

---

[1] Сидоренко А.В., Шалаева И.А. Документальное оформление морских происшествий. – Одесса: ЛАТСТАР, 2000. – С. 21.

определений столкновения является толкование судьи Бигама, данное в 1898 году в деле Chandler v Blogg: «... 'collision', when used alone, without other words, means two navigable things coming into contact[2]» ('столкновение', когда употребляется без иных слов, означает контакт двух судоходных вещей).

Законодательство СССР содержало определение столкновения судов. Под ним понималось «аварийное соприкосновение двух или нескольких судов, если они, или хотя бы одно из них, находятся «на ходу» в смысле толкования этого понятия ППСС, но за исключением случаев, когда аварийное соприкосновение судов произошло в результате и в процессе выполнения швартовых операций: при подходе одного судна к другому или отходе судна от судна» [3].

Понятие «столкновение» содержится и в национальном законодательстве некоторых зарубежных стран. Так, согласно ст. 534 Торгового кодекса Нидерландов 1838 года: «Выражение "столкновение» должно означать удар или соприкосновение двух судов»[4].

Необходимо отметить, что понятие «столкновение судов» содержится в Правилах относительно компенсации убытков от столкновения судов 1987 года (Лиссабонские правила). Однако данные правила не имеют силы международного договора. Об этом, в частности, сказано в правиле «А»: «These rules are available for adoption in cases where damages are claimed following a collision» (Настоящие правила могут применяться в случаях, когда предъявляется требование о возмещении убытков, возникших вследствие столкновения). Таким образом, Правила не являются обязательными для применения. Согласно Лиссабонским правилам, столкновение означает происшествие с участием двух или более судов, которое причиняет ущерб или вред, даже если не произошло действительного контакта[5].

---

[2] Francis Rose. Maritime Insurance: Law and Practice. / Second Edition. Infroma Law, London, 2012. – P. 335.

[3] Яскевич А.П. Столкновение судов. – М.: Морской транспорт, 1958. – С. 5

[4] Сборник морских законов зарубежных стран. – Вып. 1. – М.: Рекламбюро ММФ, 1964. – С. 87.

[5] Компенсация убытков по делам о столкновении. Лиссабонские правила 1987 г. / Пер. с англ. Ан. А. Старостина // Юридический справочник по торговому мореплаванию /

Отсутствие данного понятия в нормативно-правовых актах обусловило активные дискуссии в научной литературе. В результате, множество ученых дают в своих работах определение понятие столкновения судов.

Так, А.Н. Шемякин определяет столкновение судов как ненамеренное сближение и физическое соприкосновение судов, а также повреждение принадлежностей одного судна другим[6]. И.А. Шепетов полагает, что «столкновением считается соприкосновение одного судна с другим во время движения, т.е. когда оба судна "на ходу» – стоят на якоре, не ошвартованы у берега или другого стоящего судна или не стоят на мели»[7]. А.В. Недбай определяет столкновение судов как чрезвычайное морское происшествие, в результате которого причинен ущерб вовлеченным в столкновения судам, находящимся на борту этих судов лицам и имуществу[8].

Необходимо признать, что вышеперечисленные определения не отражают всю суть понятия «столкновение судов», и указывают лишь на отдельные его аспекты. Из анализа нормативно-правовых актов, в частности, ст. 297 КТМ Украины, следует, что столкновением судов, кроме непосредственного физического контакта между судами, также считается:

- навал судов;
- повреждение оборудования судна;
- повреждение (гибель) судна или груза и ущерб здоровью или гибель людей на судне, даже если столкновения в физическом плане не произошло, а ущерб вызван исполнением или неисполнением маневра или несоблюдением правил судоходства каким-нибудь другим судном[9].

Под ред. А.С. Кокина. – М.: Спарк, 2002. – С. 442.

6 Шемякин А.Н. Морское право: Учеб. пособие. Изд. четвертое, стереотипное. – Х.: Одиссей, 2010. – С. 322

7 Ольшамовский С.Б., Земляновский Д.К., Шепетов И.А. Организация безопасности плавания судов. – М.: Транспорт, 1972. – С. 185.

8 Недбай А.В. Столкновение судов: понятие и нормативно-правовое определение /А.В. Недбай //Актуальні проблеми політики: зб. наук. праць. – Вип. 32 /Голов. ред. С.В. Ківалов; відп. за вип. Л.І. Кормич. – Одеса: Фенікс, 2007. – С. 41.

9 Кодекс Торгового Мореплавания Украины от 23.05.1995 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр

Навалом считается физическое соприкосновение судов при их сближении (например, при швартовке). В СССР данный термин употреблялся официально. В п. 52 Положения о порядке расследования морских аварий, утвержденного приказом НКМФ № 190 от 15.04.1940, указано: «В порядке настоящего положения подлежат расследованию следующие происшествия с иностранными невоенными судами, происшедшие в пределах вод Союза ССР:

а) столкновение судов (включая и навалы одного судна на другое);

б) навал судна на береговое или плавучее сооружение…»[10].

В Кодексе торгового мореплавания Украины понятие «навал» не употребляется. Тем не менее, ряд нормативно-правовых актов содержит данное понятие. Например, согласно п. 1.1.3 Классификационной таблицы аварийных морских происшествий по видам, причинам и последствиям, составляющей Приложение № 1 к п. 2.3 Положения о классификации, порядке расследования и учета аварийных морских происшествий с судами, утвержденного приказом Министерства транспорта и связи Украины № 516 от 29.05.2006, навал – это контакт судна со стационарным или временным гидротехническим сооружением, предназначенным для стоянки судов (причал, пирс, мол, док и т.д.) или с ограждением акватории морского порта; контакт судна с другим судном, произошедший в ходе выполнения швартовых операций, а также в результате неблагоприятных гидрометеорологических условий (дрейф судна, обрывы цепей, тросов и т.п.); контакт судна со средствами навигационного оборудования[11].

В литературе навал рассматривают как вид столкновения судна. Существует несколько видовых признаков навала, характеризующих его в роде столкновения судна:

- навал может быть как правомерным действием, так и неправомерным, а столкновение всегда рассматривается морским правом как деликт, т.е. противоправное деяние;

---

[10] Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту / Сост. В.В. Манжин. – М., Л.: Морской транспорт, 1948. – С. 164-171.

[11] Офіційний вісник України. – 2006. – № 32. – Ст. 2355.

- в отличие от столкновения судна вообще, повреждения от навала, как правило, минимальны.

Провести четкую грань между навалом и столкновением судна вообще достаточно сложно, однако такое разграничение, если оно возможно, помогает судебному или арбитражному органу более точно установить степень вины судна в причиненных убытках.

Под повреждением оборудования судна может пониматься как повреждение составных частей судна (например, обрыв другим судном якорной цепи), так и повреждение принадлежностей, например, орудий промысла – рыболовных сетей и т.п.[12]

В западной литературе столкновения судов, при которых непосредственного физического контакта между суднами не происходит, называют «indirect collision» (косвенное столкновение) или «putting by». Яркой иллюстрацией такого столкновения является столкновение химического танкера «Bow Spring» и судна «Manzanillo II», произошедшее 8 июля 1999 года в Суэцком канале[13]. Выходя из Порт-Саида, судно Bow Spring двигалось на север, в то время как судно Manzanillo II двигалось по встречному направлению, на юг. Капитан судна Bow Spring попытался связаться с мостиком Manzanillo II по VHF связи, однако последний не отвечал. Для того чтобы избежать столкновения, капитан судна Bow Spring дал команду «полный назад», в результате чего судно село на мель. Рассмотрев дело, суд признал судно Manzanillo II виновным в понесенных судном Bow Spring убытках. Тем не менее, суд посчитал, что решение посадить судно на мель было поспешным и неоправданным. В результате суд оценил вину судна Manzanillo II в 50% от суммы повреждений. В дальнейшем апелляционный суд подтвердил решение.

Исходя из вышеизложенного, можно выделить признаки понятия «столкновение судов»:

---

[12] Кузнецов С.А. Морское частное право: учеб. пособ. / С.А. Кузнецов, Л.И. Пашковская. – О.: Феникс, 2012. – С. 109.

[13] Bow Spring, owner of the Ship «BOW SPRING» v Owners of the Ship Manzanillo II [2003] [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Admlty/2003/1802.html

1) причинение убытков – чрезвычайное морское происшествие аварийного характера (по смыслу раздела IX КТМ Украины);
2) причинение убытков **судном**:
   – другому судну;
   – находящимся на судне лицам;
   – находящемуся на судне грузу;
   – находящемуся на судне иному имуществу;
3) причинение убытков судном косвенно:
   – выполнением маневра;
   – невыполнением маневра[14].

На основании вышеизложенных признаков и характерных черт, можно в основном согласиться с определением, сформулированным А.В. Недбай. Несмотря на то, что в определении отсутствует указание на конкретную причину столкновения, оно наиболее полно раскрывает суть понятия столкновения судов, может применяться для всех видов столкновений, а также отвечает всем признакам столкновения судов.

Опираясь на проведенное исследование и наш опыт, можно предложить следующее определение понятия столкновения судов.

Итак, столкновение судов – это чрезвычайное морское происшествие, представляющее собой взаимодействие двух или более судов, в результате которого причиняется ущерб, даже если не произошло непосредственного контакта между судами.

---

[14] Недбай А.В. Столкновение судов: понятие и нормативно-правовое определение /А.В. Недбай //Актуальні проблеми політики: зб. наук. праць. – Вип. 32 /Голов. ред. С.В. Ківалов; відп. за вип. Л.І. Кормич. – Одеса: Фенікс, 2007. – С. 39.

2. Источники, регулирующие вопросы, связанные со столкновением судов

Говоря о столкновении судов, невозможно не затронуть тему источников, регулирующих данный вопрос.

Вследствие технической революции, произошедшей в начале XX века, значительно увеличилась интенсивность судоходства по морским путям. Увеличились и размеры судов. Так как мореплавание связано с рисками и опасностью, это обусловило принятие ряда нормативно-правовых актов, целью которых является:

– обеспечение высокого уровня безопасности на море;
– предоставление правовых механизмов защиты в случае получения убытков вследствие столкновения;
– урегулирование вопросов, связанных с гражданской и уголовной юрисдикцией по делам о столкновении.

На сегодняшний день вопросы, связанные со столкновением судов регулируются не только национально-правовыми актами и сложившимися морскими обычаями, но и рядом международно-правовых договоров.

2.1. Международные конвенции

Прежде всего, следует остановиться на основополагающем документе, регулирующем правила судоходства. Таковым являются Международные правила предупреждения столкновений судов. Они имеют основополагающий характер, так как в большинстве случаев именно вследствие их нарушения происходит столкновение судов. Данные правила фактически являются «правилами морского движения», так как в основном устанавливают правила движения судов на море.

Правила имеют глубокую историю, уходящую корнями в Лондон середины XIX века. Именно там, в 1840 году, лоцманской ассоциацией был составлен прототип Правил. А к концу 1863 года Правила были приняты более чем 30 морскими стра-

нами[15]. С тех пор правила неоднократно изменялись и усовершенствовались. Несмотря на общую распространенность, Правила лишь рекомендовались к использованию мореплавателями. В СССР Правила были введены в 1922 году. На конференции в Лондоне, состоявшейся в октябре 1972 года, была принята Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море и одноименные правила, ставшие приложением к конвенции. Кроме правил плавания и маневрирования, документ также устанавливает звуковые и световые сигналы, с помощью которых капитаны обязаны извещать ближайшие суда о своих действиях.

Исторически первой конвенцией, посвященной вопросам столкновения судов, является Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов[16], принятая 23 сентября 1910 года и вступившая в силу 1 марта 1913 года. Конвенция была ратифицирована Россией 1 февраля 1913 и продолжала действовать после возникновения СССР. На сегодняшний день конвенцию подписало 98 государств[17]. Хотя Украина является правопреемником многих международных договоров, заключенных СССР, она не считает себя связанной данной конвенцией.

Конвенция имеет большое значение для развития международного частного права, так как фактически стала первой попыткой унификации существующих в практике норм на международном уровне. Кроме того, в конвенции впервые было применено понятие «столкновение судов», в последующем закрепившееся в научной литературе. Следует отметить, что в оригинальном тексте конвенции употребляется выражение «collision between vessels» – столкновение между судами.

Конвенция устанавливает правила ответственности за вред, причиненный судну, находящемуся на нем экипажу и вещам. Ее

---

15 Коккрофт А.Н., Ламеер Дж. Н.Ф. Руководство по Правилам предупреждения столкновения (МППСС-72). Пер. с англ. Шайхутдинова Н.Т. и Щиголева К.В.: СПб.: ООО «МОРСАР», 2005. – С. 16.

16 Режим доступа: http://www.uncitral.org/pdf/russian/publications/sales_publications/Register_texts_vol_II.pdf

17 Статус конвенций Международного Морского Комитета [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf

положения применяются вне зависимости от места столкновения, будь то открытое море или внутренние воды.

Конвенция не применяется к военным судам и к государственным судам, предназначенным исключительно для несения общественной службы. Документ обходит стороной вопросы, связанные с составом убытков, методом их распределения, а также вопросы, связанные с выбором юрисдикции при столкновении судов.

Конвенция устанавливает следующие основания для освобождения от ответственности за причиненный ущерб:

– случайность;
– непреодолимая сила;
– невозможность установить виновного в столкновении.

Во всех перечисленных случаях убытки несет тот, кто их потерпел.

Если оба судна виновны в столкновении, то ответственность каждого из судов устанавливается пропорционально его вине. Однако если степень виновности каждого из судов установить невозможно, то ответственность разделяется поровну.

Конвенция устанавливает двухгодичную исковую давность по возмещению убытков, причиненных столкновением. Такой же срок установлен и в Кодексе торгового мореплавания Украины (ст. 389). Право предъявления регрессного иска (право возместить убытки, уплаченные за вину третьих лиц) устанавливается в один год.

Ст. 8 Конвенции возлагает обязанность на капитанов столкнувшихся судов, насколько они могут, без серьезной опасности для своего судна, своего экипажа и своих пассажиров, оказать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам, а также сообщить другому судну имя и порт приписки своего судна, так же, как и те места, откуда он идет и куда направляется. Данная норма также содержится в Международной конвенции ООН по морскому праву 1982 года, и в Кодексе торгового мореплавания Украины. Конвенция обязывает участников установить в национальном законодательстве ответственность за нарушение данной нормы. В Уголовном кодексе Украины установлена ответствен-

ность за непредоставление помощи судну и лицам, потерпевшим крушение (ст. 284), и несообщение капитаном названия своего судна при столкновении (ст. 285).

По своему содержанию на Брюссельскую конвенцию 1910 года очень похожа Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, принятая в Женеве в 1960 году[18]. Конвенция посвящена ответственности за ущерб, причиненный судами внутреннего плавания во внутренних водах государства.

Женевская конвенция вобрала в себя основные положения Конвенции 1910 года. Предусмотрены те же основания освобождения от ответственности: случайность, непреодолимая сила и невозможность установить виновного в столкновении. Конвенции устанавливают одинаковые правила возмещения ущерба при наличии вины обоих судов. Исковая давность также не претерпела изменений – 2 года со дня столкновения и 1 год для регрессного иска.

В то же время, Женевская конвенция 1960 имеет ряд особенностей.

В частности, Женевская конвенция прямо определяет наличие вины как единственно возможное условие наступления ответственности. Конвенция также устанавливает презумпцию невиновности, хотя для гражданского права она не свойственна.

Если в результате столкновения два или более виновных судна нанесли убытки третьим, невиновным судам, то убытки компенсируются виновными судами.

Международное право не обошло стороной и вопросы юрисдикции при столкновении судов. 10 мая 1952 года в Брюсселе были приняты две конвенции, регулирующие вопросы гражданской и уголовной юрисдикции по делам о столкновении судов.

Говоря об источниках, невозможно не упомянуть Международную конвенцию ООН по морскому праву 1982 года, так как данная конвенция имеет ключевое значение для морского права

---

[18] Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания от 15.03.1960. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_217

в целом[19]. Наиболее важные положения Конвенции касаются разделения морского пространства, а также юрисдикции государств в морских пространствах. Тем не менее, часть положений Конвенции также посвящена столкновению судов. Как отмечалось ранее, Конвенция вновь закрепила положения об оказании помощи судну, терпящему бедствие (ст. 98). Кроме этого, Конвенция регулирует вопросы уголовной юрисдикции в случае столкновения или другого навигационного инцидента (ст. 97). Конвенция также неоднократно упоминает об обязанности соблюдать Международные правила предупреждения столкновений судов в море (ст.ст. 21, 39, 94). Конвенция затрагивает и расследование столкновений судов (ст. 94).

Международное право содержит ряд других конвенций, косвенно связанных со столкновением судов. При необходимости содержание данных конвенций будет раскрыто в последующих разделах.

2.2. Морские обычаи

В настоящее время применение обычаев признается судебной практикой многих развитых стран, особенно в англо-американской правовой системе. В так называемой «континентальной системе» права применение судами обычаев базируется на основе норм, закрепленных в правовых актах, главным образом, гражданских и торговых кодексах. Особенно широкое применение в судебной практике обычаев имеет место в тех сферах, где вмешательство законодателя считается нецелесообразным или преждевременным: внешняя торговля, международные морские перевозки грузов, международные расчеты.

При столкновении судов судебный или арбитражный орган уделяет особое внимание выполнению требований хорошей морской практики и стандарту разумной предусмотрительности. В частности, статья 8 МППСС-1972 указывает, что любое

[19] Конвенция Организации Объединенных наций по морскому праву от 10.12.1982. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_057

действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения, если позволяют обстоятельства, должно быть уверенным, своевременным и соответствовать хорошей морской практике. В то же время Правила не раскрывают значение данного понятия.

На практике иногда случается так, что капитан фактически не нарушил Правила предупреждения столкновений, но все равно оказался ответственным за столкновение из-за несоответствия стандарту разумной предусмотрительности. Дело в том, что Правила предупреждения столкновений судов не могут учесть все опасные ситуации на море, а также предписать линию поведения в случае их возникновения. Попав в такую ситуацию, капитан, основываясь на основных положениях Правил и руководствуясь здравым смыслом, должен ответить на вопросы: что бы сделал ответственный и предусмотрительный человек на его месте, либо не сделал (от чего бы воздержался). Данная концепция закрепилась в англо-саксонской системе как стандарт разумной предусмотрительности (standard of care). В праве континентальных стран Европы данная концепция называется «критерий рассудительного и предусмотрительного человека» (standard of reasonable and prudent man). Критерии, лежащие в основе разумной предусмотрительности, не зависят от размера судна, его типа, назначения и т.д.

Показатели разумной предусмотрительности определяются индивидуально для каждого отдельного случая, исходя из требований:

1) международных правил предупреждения столкновения судов;

2) особых (местных) правил плавания;

3) хорошей морской практики[20].

Особые (местные) правила принимаются уполномоченными органами государства, под юрисдикцией которого находится морское пространство. Правила могут дополнять, изменять и отменять отдельные требования МППСС-72 (фактически это

20 Песков Ю.А. Практическое пособие по использованию САРП. – М.: Транспорт, 1955. – С. 108.

разрешено Правилом I). Проходящие в таких водах суда обязаны соблюдать местные правила.

В отношении хорошей морской практики, Правило 8 МППСС-72 устанавливает, что: «Любое действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения, если позволяют обстоятельства, должно быть уверенным, своевременным и соответствовать хорошей морской практике». Тем не менее, ни МППСС-72, ни другие нормативно-правовые акты не раскрывают суть данного понятия. Более того, определение данного понятия отсутствует и в научной литературе. Авторы обходят стороной данное понятие, определяя его с помощью таких слов как: заблаговременность, решительность, понятность маневра. Например, судно может выполнять маневр, соблюдая все правила МППСС-72, но маневр может оказаться настолько резким и неожиданным, что проходящие рядом суда не смогут вовремя на него отреагировать. В результате столкновения виновным будет признано судно, выполнявшее маневр.

На основании вышеизложенного, можно дать определение хорошей морской практики. Хорошая морская практика – это совокупность правил и обычаев, сложившихся в судоходстве в отношении управления судном, которые подразумевают определенные навыки и знания экипажа для обеспечения безопасности мореплавания и эффективной коммерческой эксплуатации судна.

2.3. Национальное законодательство Украины

Национальное законодательство также регулирует вопросы, связанные со столкновением судов. Прежде всего, таковым является Кодекс торгового мореплавания Украины. Столкновению судов посвящена глава 3 раздела IX – возмещение убытков от столкновения судов. Правила кодекса применяются в случае столкновения в морских или других водах морских судов, а также морских судов и судов внутреннего плавания.

Кодекс вобрал в себя основные положения конвенций, регулирующих вопросы о столкновениях судов. Так, согласно ст.

60 КТМ, капитан каждого из столкнувшихся судов обязан после столкновения, насколько он может сделать это без серьезной угрозы для своих пассажиров, экипажа и судна, оказать помощь другому судну, его пассажирам и экипажу. Капитаны судов обязаны, насколько это возможно, сообщить друг другу название своих судов, порты приписки, а также порты отправления и назначения или ближайший порт, в который зайдет судно.

Кроме того, Кодекс устанавливает, что в случае отсутствия вины при столкновении, убытки несет тот, кто их потерпел (ст. 298). Если столкновение произошло по вине всех столкнувшихся судов, то ответственность каждой из сторон определяется в соответствии со степенью вины. В случае невозможности установить степень вины каждой из сторон, ответственность распределяется между ними поровну (ст. 300). Закрепляется презумпция невиновности в столкновении (ст. 301).

Кодекс также регулирует вопросы, связанные с применимым правом (ст. 296). Если столкновение произошло во внутренних водах или территориальном море, то отношения будут регулироваться правом Украины. В то же время, если все столкнувшиеся суда ходят под одним флагом и не затрагивают интересов третьей стороны, применяется право флага этих судов, независимо от того, где произошло столкновение.

Кроме того, существует множество подзаконных актов, регулирующих вопросы, связанные со столкновением судов. Прежде всего, таковым являются Правила судоходства на внутренних водных путях Украины, утвержденные приказом Министерства транспорта Украины 16.02.2004[21]. Правила составлены по аналогии с МППСС-72 и являются практически идентичными.

Важными также являются:

- Приказ Министерства транспорта и связи Украины от 29.05.2006 «Об утверждении положения о классификации, порядке расследования и учета аварийных морских происшествий с судами»[22].

---

[21] Офіційний вісник України. – 2004. – № 30 (частина 2). – Ст. 2049.

[22] Офіційний вісник України. – 2006. – № 32. – Ст. 2355.

В этом нормативно-правовом акте дано понятие аварийного морского происшествия, столкновения судна, навала. Приведен порядок расследования аварийного морского происшествия. Также приведена классификация всех аварийных морских происшествий в зависимости от последствий.

- Приказ Министерства транспорта Украины от 20.11.2003 «Об утверждении положения о системе управления безопасностью судоходства на морском и речном транспорте» [23].

Положение определяет порядок организации работ по предупреждению аварийных событий на морском и речном транспорте, задачи, функции, органы, субъекты и объекты системы управления безопасностью судоходства, устанавливает формы контроля за исполнением мероприятий, связанных с безопасностью судоходства.

- Постановление Кабинета Министров Украины от 04.03.1997 «Об утверждении порядка осуществления надзора за обеспечением безопасности движения на транспорте»[24];

Порядок регулирует вопросы надзора за соблюдением предприятиями, учреждениями, организациями, независимо от форм собственности (кроме Минобороны, Национальной гвардии, Государственной пограничной службы, СБУ и МВД) нормативных актов по безопасности полетов на авиационном, судоходства – на морском и речном, движения – на железнодорожном и автомобильном транспорте.

- Указ Президента Украины от 08.04.2011 «О положении о Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте»[25].
- Приказ Министерства аграрной политики и продовольствия Украины от 19.04.2012 «Об утверждении положе-

[23] Офіційний вісник України. – 2003. – № 52 (частина 2). – Ст. 2844.
[24] Офіційний вісник України. – 1997. – № 11. – Ст. 85.
[25] Офіційний вісник Президента України. – 2011. – № 11. – Ст. 611.

ния об Управлении государственного надзора за безопасностью мореплавания флота рыбного хозяйства»[26].

Данные нормативно-правовые акты имеют схожую структуру и определяют правовой статус вышеуказанных органов, а также закрепляют возложенные на них задания, круг полномочий и структуру.

Таким образом, проблема урегулирования отношений при столкновении судов, является объектом пристального внимания, как на международном, так и на национальном уровне.

2.4. Английское право

Дела, связанные со столкновением судов, подсудны адмиралтейскому суду (Admiralty Court). Поэтому невозможно не осветить особенности правового регулирования столкновения судов в английском праве.

Так как правовая система Великобритании входит в англо-саксонскую правовую семью, источники права имеют ряд характерных особенностей.

а) Судебный прецедент

Весомую роль играют судебные прецеденты, зародившиеся в Великобритании еще в XIII веке. В этот период действовали особые королевские суды, главной особенностью которых было то, что они сами выезжали на место судебного разбирательства. Поскольку судьи передвигались по стране, заседая в различных местах, они постепенно знакомились с многочисленными обычаями. Возвращаясь в Лондон, судьи, хорошо знавшие друг друга и имевшие возможность общаться (все они проживали в одном районе), обсуждали рассмотренные дела, сравнивали, какие решения выносились по сходным делам. Совместные обсуждения практики способствовали выработке общей позиции судей по аналогичным делам. На смену разрозненным местным актам приходит общее для всей страны право. Так стала складываться

[26] Офіційний вісник України. – 2012. – № 37. – Ст. 1409.

единая система прецедентов, общая для всей Англии, получившая название «общее право» (common law)[27].

В общем виде судебный прецедент можно определить как решение суда по конкретному делу, обязательное для применения нижестоящими судами.

При использовании прецедентов действует принцип stare decisis, согласно которому решения вышестоящих судов обязательны для исполнения нижестоящими судами. В то же время, судья может использовать решение нижестоящего суда, однако не обязан делать это. Следует отметить, что при использовании прецедента суд использует не все решение, а ratio decidendi – юридические, моральные, политические и социальные принципы, которыми суд руководствовался при вынесении решения. Многие «классические» прецеденты имеют более чем столетнюю историю и, несмотря на это, не теряют своей актуальности. Например, решение по делу Reid the Princess Alice v The Aberdeen Newcastle and Hull Steamship Company Limited, речь о котором пойдет в следующей главе, было принято еще в 1868 году.

Еще одной особенностью судебной системы Великобритании является возможность подать вещный иск (in rem). Данное право установлено разделом 21(4) Supreme Court Act 1981 – законом, определяющим юрисдикцию, структуру и полномочия высших судов Великобритании[28]. Иск предъявляется к конкретному судну, в связи с которым возникло требование, или к другому судну того же судовладельца (sister ship). Таким образом, предъявление иска значительно упрощается.

b) Правовая доктрина

Правовая доктрина – общепризнанные труды выдающихся ученых-юристов является официальным источником права в Великобритании. К мнениям наиболее известных ученых-юристов (главным образом прошлого) обращаются тогда, когда пробел в

---

[27] И.Ю. Богдановская. Эволюция судебного прецедента в «общем праве» // Право. Журнал высшей школы экономики. – 2010. – Вып. 2. – С. 80.

[28] Supreme court Act 1981 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/54/pdfs/ukpga_19810054_en.pdf

праве не может быть заполнен законом или судебным прецедентом[29]. Доктрина представляет собой обобщение судебной практики. Наиболее авторитетными являются труды Марсдэна (R.G. Marsden), посвященные морскому праву, в частности, столкновению судов.

c) Отдельные нормативно-правовые акты

Множество нормативно-правовых актов также содержат положения, касающиеся столкновения судов. Таковыми, в частности, являются:

Civil Procedure Rules

Хотя данный нормативно-правовой акт регулирует осуществление судами гражданского судопроизводства в целом, столкновению судов посвящен отдельный подраздел – 61.4 (Special provisions relating to collision claims). В частности, согласно данному подразделу, стороны судебного процесса обязаны подать в суд заявление установленного образца об обстоятельствах столкновения (collision statement of case)[30]. Заявление подается обеими сторонами одновременно. По всей видимости, данное требование введено для того, чтобы убедиться, что последовательность событий, приведших к столкновению, не «приукрашена» ни одной из сторон.

Supreme court Act 1981

Как отмечалось ранее, Supreme court Act определяет юрисдикцию, структуру и полномочия высших судов Великобритании. Отметим, что подавляющее большинство дел о столкновении судов рассматриваются не в арбитражах, а в Адмиралтейском суде, иногда также называемым «Морским судом». Адмиралтейский суд является частью отделения королевской скамьи Высокого суда правосудия (Queen's Bench Division of High Court of Justice). Компетенция Адмиралтейского суда рассматривать споры, связанные с морским правом, установлена в разделе 62

---

[29] Марченко М.Н. Источники права: учеб.пособ. – М.: ТК Велби; Изд-во Проспект, 2006. – С. 605-610.

[30] Civil procedure rules 1998. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.justice.gov.uk/courts/procedure-rules/civil/rules

Закона[31]. Теоретически дела о столкновении судов могут рассматриваться и в суде графства (County Court). Правда, при условии, что сумма иска не превышает £5000 (раздел 27 County Courts Act 1984)[32]. Таким образом, рассмотрение дела о столкновении судов в суде графства является маловероятным.

Адмиралтейский суд также уполномочен рассматривать иные споры, возникающие при столкновении судов: споры, связанные с гибелью людей, с личными травмами, со спасанием, с общей аварией и т.п.

Merchant Shipping Act 1995

По структуре данный нормативно-правовой акт схож с Кодексом торгового мореплавания Украины и регулирует широкий спектр правоотношений, складывающихся в сфере торгового мореплавания.

Акт вобрал в себя основные положения международных конвенций, касающихся столкновения судов. В частности, раздел 92 Акта обязывает капитанов столкнувшихся судов без серьезной опасности для своего судна, своего экипажа и своих пассажиров, оказать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам, а также сообщить другому судну имя и порт приписки своего судна, а также те места, откуда он идет и куда направляется. Merchant Shipping Act также устанавливает, что неисполнение данных действий не влечет за собой презумпцию виновности судна.

Раздел 93 Акта обязывает капитана судна, если есть необходимость, оказать помощь морскому или воздушному судну, подающему сигналы бедствия. В обоих случаях неисполнение данных действий влечет за собой юридическую ответственность[33].

Согласно разделу 190 Акта, исковая давность по делам о столкновении судов составляет 2 года, которые отсчитываются со дня столкновения. При наличии уважительных причин

---

[31] Supreme court Act 1981 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/54/pdfs/ukpga_19810054_en.pdf

[32] County Courts Act 1984 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/28

[33] Merchant Shipping Act 1995 [Эл. ресурс]. Режим доступа: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21

исковая давность может быть продлена судом. Отметим, что аналогичный срок исковой давности установлен и в Украине (ст. 389 КТМ[34]).

The Admiralty and Commercial Courts Guide

Данный документ является руководством, описывающим в упрощенном виде все стадии судебного процесса и отображает последние изменения процессуального законодательства. Следует отметить, что данный документ не является нормативно-правовым актом и скорее относится к вспомогательным источникам права. Руководство составляется и дополняется судьями, а также энтузиастами, вносящими предложения по его изменению. Столкновению судов посвящен раздел «N», описывающий все стадии рассмотрения дела, а также законодательство, подлежащее применению[35].

3. Столкновение судов как правонарушение

Как правило, столкновения судов происходят при нарушении Международных правил предупреждения столкновений судов в море, принятых в 1972 году (МППСС-1972), которые являются приложением к Конвенции о международных правилах предупреждения столкновения судов в море, подписанной в Лондоне 20.10.1972 (COLREG)[36].

В результате столкновения судов у сторон возникают обязательства по возмещению ущерба, относящиеся к категории внедоговорных. Основанием для возмещения убытков является сам факт причинения вреда, а не ненадлежащее исполнение договорных обязательств. Если между сторонами был заключен

---

[34] Кодекс Торгового Мореплавания Украины от 23.05.1995 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр

[35] Admiralty and Commercial Courts Guide. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.justice.gov.uk/downloads/courts/admiralitycomm/admiralty-and-commercial-courts-guide.pdf

[36] Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. – М., 1979. – С. 435 – 461.

какой-либо договор, например, договор буксировки, и убытки возникли вследствие неисполнения или ненадлежащего его исполнения, то, как правило, возмещение убытков регулируется в соответствии с условиями заключенного договора.

Состав юридического правонарушения при столкновении судов практически полностью повторяет состав гражданско-правового нарушения. Для наступления ответственности при столкновении судов необходимо наличие следующих условий:

- противоправность действий или бездействия причинителя вреда;
- наличие вины;
- наличие убытков от столкновения судов;
- наличие причинно-следственной связи между противоправным поведением и убытками.

3.1. Противоправность действий или бездействия причинителя вреда

Противоправность означает, что действия или бездействие совершены с нарушением норм права, т.е. с нарушением различных международных и национальных актов, регулирующих безопасное плавание судов, устанавливающих требования к конструкции судна, его системам и устройствам, а также таких, которые предъявляют определенные требования к поведению членов экипажа и других лиц, обслуживающих судно.

Противоправность деяния – это объективное условие фактического состава правонарушения. Таким образом, правомерное поведение в принципе не может служить фактическим основанием для привлечения к ответственности, за исключением случаев, предусмотренных законодательством, например, действия в состоянии крайней необходимости, хотя и не являются правонарушением, могут служить основанием ответственности за причинение вреда (ст. 1171 Гражданского кодекса Украины). Противоправность поведения судна иногда бывает трудно обосновать нарушением писаных норм ППСС. Противоправным поведением

судна считается также нарушение обычной (хорошей) морской практики. Такое нарушение можно установить только исходя из совокупности всех фактических обстоятельств конкретного аварийного происшествия.

Факт наличия противоправного действия или бездействия устанавливается судебным или арбитражным органом на основании анализа всех собранных доказательств. Если ущерб от столкновения возмещается без обращения в суд или арбитраж, то есть претензионным путем, противоправные действия или бездействия устанавливаются органом или лицом, расследующим аварию.

3.2.Наличие вины

Вина – это определенное психическое отношение правонарушителя к своим противоправным действиям и их последствиям. Под виной судна подразумевается вина людей: судовладельца, членов экипажа и других лиц, обслуживающих судно или находящихся на нем. Тем не менее, при установлении вины судно персонифицируется, и именно ему предписывают неправомерное поведение. Наличие или отсутствие вины устанавливается судом исходя из фактического поведения причинителя вреда.

Вина может иметь вид умысла или неосторожности. Умышленные столкновения (таран) встречаются крайне редко. Вина в гражданско-правовом смысле в виде неосторожности делится на простую неосторожность и грубую неосторожность. Неосторожность является простой, когда лицо не предвидело столкновения, но в конкретных условиях могло и должно было его предвидеть. Например, судно шло по неправильной стороне фарватера, в результате чего произошло столкновение. При грубой неосторожности лицо предвидело возможность столкновения, но полагало его избежать с помощью каких-либо действий, которые оказались неэффективными. Примером грубой неосторожности является столкновение теплохода «Ocean Success» и буксира «Рубин» в порту Гонконга 27 января 1984 года. За несколько минут до столкновения судоводитель теплохода «Ocean Success»

увидел впереди буксир «Рубин», но не предпринял мер (с учетом большого количества судов, стоявших в акватории порта) к предотвращению столкновения, как это предусматривается хорошей морской практикой и Правилом 8 МППСС-72. В результате, теплоход ударил буксир в корму. Суд признал «Ocean Succes» полностью виновным и ответственным за понесенные при столкновении убытки[37].

В отличие от гражданского права, в котором действует презумпция виновности причинителя вреда, морское право (ст. 301 КТМ Украины) исходит из презумпции невиновности столкнувшихся судов. Таким образом, бремя доказывания вины судна возлагается на потерпевшего. Аналогичный принцип действует и в Великобритании. Он получил свое начало в деле Heranger v Diamond ([1939] FC 94).

Для установления вины необходимо оценить комплекс факторов (место аварии, время суток, погодные условия, причины столкновения и т.д.). Для этого необходимо обладать не только юридическими, но также техническими и иными знаниями. Такими знаниями должен обладать орган, расследующий столкновение (капитан порта, морская инспекция государства и т.п.). Несмотря на заключения, сделанные данными органами в ходе расследования столкновения, решение о виновности или невиновности судна может принимать лишь суд или арбитраж. Суд оценивает заключение органа, расследовавшего столкновение, лишь как часть доказательств по делу о возмещении убытков, причиненных столкновением судов.

3.3. Причинно-следственная связь между противоправным поведением и убытками

Причинно-следственная связь заключается во взаимодействии причины столкновения и его последствий. Для ее установления необходимо, чтобы причиненный судну вред находился в

[37] Решение МАК при ТПП РФ по делу № 35/184 // См. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – С. 514.

объективной связи с противоправным поведением другого судна — причинителя вреда, и был объективным результатом этого поведения. Иногда необходимо установить не одно, а несколько объективных и неизбежных причинно-следственных звеньев между наступившими убытками и поведением виновных лиц. В английском праве вообще трудно бывает разделить все упомянутые факторы, входящие в состав внедоговорного правонарушения (tort). Это позволяет предположить объединение принципа противоправности и виновности в правонарушении при наличии неосторожности (negligence). Думается, что такое предположение является недостаточно основательным, поскольку оно предполагает объективное вменение. В процессе доказывания противоправности поведения судна, нарушившего ППСС, вина становится очевидной. При причинении вреда источником повышенной опасности вина может не иметь значения. Важное исключение как раз и составляет институт взаимодействия источников повышенной опасности, в том числе, столкновения судов. Причинно-следственная связь же обязательно должна быть доказана, иначе фактический состав правонарушения не будет установлен.

Для установления причин столкновения обычно привлекаются эксперты. Экспертиза может проводиться представителями классификационных обществ, иными сюрвейерами, страховыми комиссарами, представителями медицинских учреждений, верфей, судоремонтных заводов и т.п.

История знает известный случай столкновения, впоследствии получивший название «агония момента». Выражение закрепилось как термин и используется в научной литературе и судебных решениях как определение чрезвычайной ситуации, в которую судоводитель был поставлен неправильными действиями другого судна. Принятие правильного и своевременного решения в такой ситуации считается затруднительным[38]. В основе этого понятия лежит случай, когда в узости одно судно обгоняло другое, что создавало опасную ситуацию. Капитан обгоняемого

[38] А. Ницевич, Н. Мельников. Столкновение судов: «Агония момента» // Морское страхование. – 2011. – № 1. – С. 35.

судна в сложившейся ситуации предпринял поворот – маневр, который должен был воспрепятствовать столкновению, но по ошибке повернул не в ту сторону, что и привело к столкновению. Апелляционная инстанция признала виновным обгоняющее судно, поскольку именно оно создавало опасную ситуацию, так что судоводитель обгоняемого судна оказался в столь стесненном положении, что его действия, хотя фактически и ошибочные, не были виновным поведением[39]. Таким образом, ошибочный маневр обгоняемого судна и причиненные ним убытки не были результатом виновного поведения судна, причинившего вред. Поскольку убытки от столкновения судов – особо сложный и объемный вопрос, ему посвящается особый раздел.

4. Убытки от столкновения судов

Детальнее остановимся на том, что представляет собой убыток от столкновения судов.

Императивных норм, регулирующих порядок исчисления убытков от столкновения судов, в международном морском праве нет, однако в Лиссабоне в 1987 году были приняты Международные правила компенсации убытков по делам о столкновении судов, получившие широкое признание и называемые для краткости Лиссабонскими правилами. Эти правила имеют характер морского обыкновения, так что их применение возможно, когда спорящие стороны об этом договорятся. Тем не менее, Лиссабонские правила обобщают практику рассмотрения споров, возникающих из столкновения судов. Таким образом, для исследования определенного нами предмета – убытков от столкновения судов, рассмотрение Лиссабонских правил очень полезно.

При гибели судна в результате столкновения убытком считается его полная стоимость, которая определяется ценой приобретения подобного же судна на рынке на день столкновения.

---

[39] Reid the Princess Alice v The Aberdeen Newcastle and Hull Steamship Company Limited (High Court of Admiralty) [1868] UKPC 14 (30 November 1868) [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.bailii.org/uk/cases/UKPC/1868/1868_14.html

Если такое приобретение невозможно потому, что нет подобных судов, то убыток исчисляется в сумме, которая зависит от стоимости судна на день столкновения с учетом всех существенных факторов, как-то: тип, возраст, класс, характер эксплуатации, состояние судна, характеристики его комплектации и снабжения, уровень инфляции и т.п. Однако такой метод определения убытка применим только к сравнительно новым судам, когда могут быть сопоставлены цены и методы ценообразования, существующие на мировых рынках в период постройки и гибели судна. Эксперты в сфере цен и ценообразования иногда используют стоимость тонны дедвейта судна для определения размера убытка от полной гибели судна. Во внимание может быть принята страховая стоимость судна. Суды учитывают также конкретную рыночную ситуацию, то есть рыночные тенденции.

К оценке убытков такого рода обыкновенно привлекаются специалисты-профессионалы, которые часто ориентированы на достижение соглашения заинтересованных сторон. Такое соглашение спорящих сторон должно быть предметом рассмотрения суда или арбитража, когда дело по спору находится в производстве. Разумеется, судебный процесс облегчается при наличии подобного соглашения, но юрисдикционные инстанции следят за тем, чтобы не были нарушены не только собственно юридические, но и экономические правила в силу принципа: возмещением убытков преследуется цель восстановления финансового положения потерпевшего, то есть приведение его в такое положение, в котором он находился бы, если бы его права и интересы не были бы нарушены вследствие столкновения судов.

При определении убытков учитываются также расходы по оплате агентских услуг, установлению обстоятельств и причин гибели судна, размера убытков, заявлению морского протеста, почтовые расходы и расходы по ведению переговоров, вызванных аварией, спасательное вознаграждение, а также расходы по спасению людей и доставке их в порт отправления судна либо в место назначения. Расходы по компенсации личного имущества членов экипажа, погибшего вместе с судном, обычно ложатся непосредственно на судовладельца, а затем подлежат компенсации

в составе убытков от столкновения судов. Не подлежит компенсации стоимость имущества членов экипажа, если будет установлена их вина в столкновении судов.

Убытки от полной гибели судна включают в себя также:

- все разумные издержки, связанные с уплаченным спасательным вознаграждением, общеаварийными взносами и т.п.;
- суммы, уплаченные третьим лицам в силу гражданской, как договорной, так и внедоговорной, ответственности владельца погибшего судна;
- потерянный фрахт за вычетом расходов, необходимых для того чтобы его заработать;
- не включенные в стоимость судна погибшие оборудование и снабжение, в частности, бункер;
- иная упущенная выгода по судну за период, разумно необходимый для замены судна, независимо от того, произошла такая замена в действительности или нет, за вычетом процентов, которые причитаются за упомянутый период.

Эти проценты предусмотрены в Правиле IV Лиссабонских правил. Они начинают исчисляться с момента столкновения и прекращаются в момент платежа, произведенного в возмещение убытка от столкновения, который падает на стоимость полностью погибшего судна. В отношении всех других сумм убытков начисление процентов производится с момента, когда соответствующие утраты или издержки были понесены. По общему правилу ставка этого процента – 10% годовых.

4.1. Валюта исчисления убытков

Правило V Лиссабонских правил посвящено валюте. В частности, и ставка процента зависит от валюты, то есть, если убытки, на которые начисляются проценты, исчисляются в SDR (специальных правах заимствования), то, в отличие от упомянутого общего правила, ставка процента определяется по лондонской

межбанковской ставке предложения (London Interbank Offered Rate, LIBOR) для трехмесячных депозитов, привязанных к SDR, существующей в период времени, за который начисляются проценты, что закреплено Правилом IV (3). В соответствии же с положениями Правила V, если стороны не согласовали валюту, в которой будут исчисляться убытки, то валюта определяется по следующей процедуре:

- потери и расходы переводятся в SDR из валюты, в которой они понесены, по курсу, существующему на день, кода они понесены;
- окончательно убытки исчисляются в SDR и подлежат выплате кредитору (взыскателю) в избранной им валюте по курсу, существующему на день платежа;
- если такого курса не существует, то конвертация в SDR и обратно производится, исходя из курса SDR к USD (доллару США).

Тем не менее, современная судебная практика Великобритании и Украины показывает, что убытки чаще всего исчисляются в долларах США.

Определенную проблему составляет потерянный фрахт за вычетом расходов, необходимых для того, чтобы его заработать (нетто-фрахт). Его размер подлежит доказыванию. Он образуется путем вычитания из брутто-фрахта эксплуатационных издержек по судну.

Особо регулируются отношения по поводу размера убытков, связанных с ремонтом поврежденного судна, и с вредом для имущества, находящегося на борту (Правила II и III).

4.2. Убытки при повреждении судна

Наибольшую проблему составляют убытки, связанные с ремонтом судна, пострадавшего от столкновения, но не погибшего.

Разумные расходы, понесенные для ремонта судна, поврежденного в результате столкновения, относятся к категории убытков, подлежащих компенсации в результате столкновения. Если

такой ремонт производится одновременно с другими работами по судну, связанными с существенным улучшением его мореходных характеристик, либо с другими значительными ремонтными работами, необходимость которых возникла в связи с другим чрезвычайным морским происшествием, либо этот ремонт отложен и производится в период планового докования, убытки от столкновения судов, подлежащие компенсации включают в себя только расходы, вызванные дополнительным простоем судна в ремонте, по причине повреждения в результате столкновения.

В стоимость срочного ремонта, связанного с повреждением судна в результате столкновения, входят необходимое докование, дегазация и мойка танков, портовые сборы, расходы по оплате сюрвейерских услуг, в том числе классификационных обществ, произведенные в период выполнения такого ремонта. Все разумные издержки, связанные с уплаченным спасательным вознаграждением, общеаварийными взносами; суммы, уплаченные третьим лицам в силу гражданской ответственности владельца погибшего судна; потерянный нетто-фрахт, а также стоимость приобретения оборудования и пополнения бункера, утраченных в результате столкновения судов, которые не вошли в расходы по ремонту, также относятся на убытки от столкновения.

Все эксплуатационные расходы, понесенные в период простоя, вызванного необходимым ремонтом, который произведен для ликвидации повреждений судна, причиненного столкновением, относятся на убытки от столкновения судов. Кроме того, если судно простаивает во время выполнения рейсового чартера, что не приводит к его канцеллированию, убытки от столкновения судов исчисляются в соответствии со средним нетто-доходом за два рейса до и два рейса после простоя. Если такое исчисление невозможно, то убытки исчисляются по другим подходящим рейсам, а если и это невозможно, то – по рейсу, в ходе которого произошло столкновение судов. Если же рейсовый чартер канцеллирован и фрахт остался не заработанным, то в убытки включается этот незаработанный нетто-фрахт.

Практика нашей юридической фирмы показывает, что в сумму убытков, подлежащих компенсации, помимо прочего, так-

же входят и консультационные услуги (например, услуги юристов) [40]. Так, при решении спора по столкновению т/х «Отрада» с т/х «ТАЇРОВО», Хозяйственный суд одесской области обязал ответчика компенсировать истцу 7250,00 грн., потраченных на оплату услуг адвоката. В то же время суд указал, что взыскание процентов на сумму убытков должно быть обоснованным[41]. Так как столкновение призошлу в Ейске, при разрешении спора применялось право РФ.

Правило II (3) (b) регулирует отношения по поводу повреждения судов, работающих в линейном сервисе. В этом случае убыток от повреждения судна в результате столкновения судов исчисляется следующим образом:

– когда простой судна имеет место во время рейса, в котором произошло столкновение судов, убыток определяется путем использования суточного нетто-дохода судна во время простоя, который привел к задержке рейса, помноженного на время задержки рейса.

При исчислении суточного нетто-дохода судом принимаются во внимание время простоя судна, связанного со столкновением, ставка фрахта по договору, действовавшему во время столкновения, средняя норма загруженности судна, а также среднее число рейсов, которое судно могло выполнить за время вынужденного простоя. Так, при столкновения судов «TrinitySierra» и «Капітан Дрівень» Верховный суд Украины установил, что судно «Капітан Дрівень» не могло продолжать работу на протяжении 57 дней. Ставка фрахта согласно договора составляла 11 долларов США. Средняя норма загруженности – 48,84,012 т. Среднее количество рейсов, которое могло выполнить судно за 57 дней – 8. Таким образом, сумма упущенной выгоды составила 429,793,06 долларов США[42];

---

[40] А.В. Скоробогатов. Корабль лавировал, лавировал… // Юридическая практика № 29 (604) от 21.07.2009. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://pravo.ua/article.php?id=100097554

[41] Рішення Господарського суду одеської області від 10.05.2007 по справі № 11/18-07-1553 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/711169

[42] Рішення Верховного суду України від 14.02.2007 по справі № 6-10304св06 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/427280

– если простой судна произошел в другое время, то есть не во время рейса, убыток определяется в соответствии со средним нетто-доходом за два рейса до и два рейса после простоя, а если такое исчисление убытка невозможно, то он исчисляются по другим подходящим рейсам. Когда и это невозможно, то размер убытка определяется по нетто-доходу подобного судна, работающего на той же линии.

Когда простой судна в результате столкновения судов произошел во время нахождения судна в тайм-чартере, то в убыток входит чистая потеря арендной платы за период простоя, а если тайм-чартер вследствие такого простоя канцеллирован, убыток включает в себя чистую арендную плату, которая была бы получена за невыполненное время нахождения судна в тайм-чартере, а также учитываются любые нетто-доходы за эту часть времени договора тайм-чартера.

5. Распределение убытков, причиненных столкновением судов

Наличие вины причинителя вреда является обязательным условием возникновения ответственности при столкновении судов.

Тем не менее, на практике возможны столкновения, при которых нет или невозможно установить виновника. К ним относятся: случайные столкновения, столкновения в результате действия непреодолимой силы; столкновения, причины которых невозможно определить и т.п.

Во всех указанных случаях, при которых невожно установить лицо виновника, судовладелец освобождается от ответственности перед владельцем другого судна и перед третьими лицами на этом судне: экипажем, пассажирами, лоцманом, грузовладельцами и др. Применяется следующее правило: убытки несет тот,

кто их потерпел. Вместе с тем, у судовладельца возникает ответственность перед лицами, которые находились на его судне.

К случайным столкновениям относятся столкновения, причина которых возникает мгновенно и абсолютно непредсказуема и непреодолима. Следует отметить, что случайные столкновения являются настолько редкими и уникальными явлениями, что их причины зачастую имеют комический характер. Например, кит ударом хвоста повредил рулевое устройство судна, и вызванный этим происшествием маневр судна привел к столкновению.

Более вероятны столкновения судов в результате действия непреодолимой силы. Гражданский кодекс Украины, ст. 263, определяет непреодолимую силу как «чрезвычайное и неотвратимое при данных условиях событие». Как правило, она является чем-то внешним по отношению к судну (ураганный ветер, цунами, землетрясение, густой туман и т.п.).

В отличие от случайности, приводящей к столкновению и абсолютно неотвратимой, непреодолимая сила является более субъективным фактором, потому что одно и то же явление в различных условиях и для различных судов может или не может быть признано непреодолимой силой. Например, шторм в 6-7 баллов является непреодолимой силой для портового катера и только препятствием для океанского судна.

Бремя доказывания действия непреодолимой силы лежит на владельце судна, нанесшего ущерб, поскольку именно он заинтересован в освобождении от ответственности. Причинителю вреда также необходимо доказать, что судно сделало все возможное, чтобы столкновения не произошло.

Невозможность установить причины столкновения, как правило, встречается тогда, когда одно из судов гибнет и все доказательства правильности или неправильности его действий теряются, или когда показания сторон настолько отличаются друг от друга, что судебный или арбитражный орган не может восстановить истинную картину столкновения. В результате убытки несет тот, кто их потерпел.

5.1. Распределение убытков при наличии вины

Проще решается вопрос о возмещении убытков, когда столкновение вызвано неправильными действиями или упущениями одного из судов. Владелец виновного судна обязан возместить все убытки. Доказательствами виновности являются конкретные обстоятельства дела.

Более сложным является случай, когда оба судна виновны в столкновении, потому что ответственность каждой из сторон определяется соразмерно степени вины. Анализируя конкретные обстоятельства дела, судебный или арбитражный орган должен установить степень вины судов в столкновении. Обычно она определяется в процентах или долях (например, 30% и 70%; 2/3 и 1/3).

В частности, разделом 187 UK Merchant Shipping Act 1995 установлено, что если оба судна признаны виновными в причинении вреда, их ответственность распределяется пропорционально степени вины. Если степень вины каждого из столкнувшихся судов установить невозможно, ответственность разделяется поровну[43]. Если полученные таким образом суммы равны между собой (при этом степень вины может быть разной), то они взаимно зачитываются. Но если после зачета убытков выйдет разница, то она подлежит выплате одним судовладельцем другому.

Иногда бывают случаи столкновения трех и более судов, каждое из которых в определенной степени виновно в причинении убытков, или случаи, когда в результате столкновения двух судов создается ситуация, которая заставляет третье судно совершать вынужденные маневры и получать вследствие этого повреждения. Судебный или арбитражный орган сначала определяет степень взаимной вины непосредственных участников столкновения, а затем отдельно степень вины каждого из них перед третьим судном и вину самого этого судна в полученном им ущербе. Дальнейшее распределение убытков осуществляется с учетом степени вины всех участников столкновения.

---

[43] Merchant Shipping Act 1995 [Эл. ресурс]. Режим доступа: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21

Ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью третьих лиц возмещается солидарно, а вред, причиненный имуществу – по долевому принципу.

5.2. Возмещение убытков третьих лиц

В успешном завершении рейса заинтересован не только судовладелец, но и ряд третьих лиц, прямо или косвенно связанных с судном. Прежде всего, таковым является грузовладелец, перевозящий груз на судне. В свою очередь, судовладелец страхует судно и свою ответственность, а грузовладелец – груз (в некоторых случаях груз также страхуется судовладельцем). Кроме того, на судне всегда присутствует экипаж, а в некоторых случаях и пассажиры, здоровье и имущество которых может пострадать при столкновении.

Таким образом, при столкновении судов ущерб может наноситься не только судовладельцам, но и третьим лицам:

– грузовладельцам;
– экипажу судна;
– пассажирам судна.

Целесообразным является рассмотреть механизм защиты интересов каждой из указанных сторон, в основу которого положим упрощенный пример.

Допустим, что судно «А», перевозящее груз компании «В», столкнулось с судном «С». В результате судно «А» и находящийся на нем груз получили значительные повреждения. Кроме того, пострадало имущество экипажа судна «А» и имущество пассажиров. Один из пассажиров судна «А» в результате столкновения получил увечия. Судно «А» и груз, находящийся на нем, были застрахованы. Виновным в столкновении было признано судно «С».

а) Защита интересов грузовладельца

Так как груз был застрахован, грузовладелец обратится к страховщику за выплатой страхового возмещения. При выплате страхового возмещения к страховщику переходят права на за-

страхованное имущество. Таким образом, при получении страхового возмещения грузовладелец теряет право предъявления иска к виновным лицам. Однако если груз был застрахован не на полную стоимость, за грузовладельцем останется право предъявить иск к судовладельцу в размере ущерба, не покрытого страховкой.

Таким образом, грузовладелец может предъявить иск как к владельцу судна «А», так и к владельцу судна «С». Однако в данной ситуации следует учитывать особенности национального законодательства, подлежащего применению в конкретном деле. Так, по общему правилу, установленному в ст. 176 КТМ Украины и в ст. 924 ГК Украины, перевозчик не отвечает за утрату, недостачу или повреждение принятого для перевозки груза, если докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли не по его вине. В английском праве ответственность перевозчика за груз зависит от вида чартера. Фрахтователь судна «А», в свою очередь, может обратиться с иском к владельцу судна «С».

Если грузовладелец получит возмещение полученных убытков в результате предъявления иска к судовладельцу «А», то у последнего появится право требовать возмещения от виновника столкновения – судовладельца «С». В данном случае возмещение будет происходить на основании регресса (права обратного требования). Так, согласно ч. 1 ст. 1191 Гражданского кодекса Украины, лицо, которое возместило вред, причиненный другим лицом, имеет право обратного требования (регресса) к виновному лицу в размере выплаченного возмещения, если иной размер не установлен законом. Право обращения с регрессным требованием возникает с момента осуществления им выплат потерпевшему, с этого же момента исчисляется срок давности для предъявления регрессного иска.

Если предположить, что суда «А» и «С» оба виновны в столкновении, то каждый из судовладельцев несет пропорциональную долевую ответственность перед грузовладельцем. Данное правило получило название «both-to-blame collision clause» и успешно закрепилось в доктрине английского и американского права[44].

---

[44] M. Wilford, Terence Coghlin, J. D. Kimball. Time Charters. // London. Hong Kong. 2003. – P. 583-584.

b) Защита интересов страховщика

Страховщик судна или груза также может получить компенсацию за произведенную им страховую выплату, однако, уже не в силу регресса, а вследствие суброгации. Данные понятия чрезвычайно схожи, но, тем не менее, не являются тождественными.

Согласно ст. 269 КТМ Украины, при выплате страховой суммы, за исключением случая, предусмотренного в ст. 266 настоящего Кодекса, к страховщику по его согласию переходят:

1) при страховании полной стоимости – все права на застрахованное имущество;

2) при страховании неполной стоимости – права на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

К страховщику переходят все права страхователя, которые возникают из договора или деликта. Одной из целей суброгации считается исключение возможности для страхователя, потерпевшего убытки, получить возмещение в сумме и страхового возмещения, и сумму возмещения убытков от виновного в гражданском правонарушении. Это противоречило бы компенсационной природе имущественного страхования. Если страхователь или выгодоприобретатель получил возмещение убытков таким образом, то страховщик вправе потребовать возврата суммы выплаты страхового возмещения[45].

Важнейшей целью суброгации является возложение ответственности за причиненный ущерб на лицо, виновное в причинении вреда. Страхователь или иное лицо, получившее страховое возмещение, находится со страховщиком в страховом правоотношении, договорном по своей природе, а с причинителем вреда или иным лицом, ответственным за вред, – либо в договорном, либо в правоотношении абсолютного характера, как правило, возникшем из деликта. В любом случае это отношения обязательственного характера, таким образом, в результате суброгации страховщик приобретает права кредитора, заменяя его в обязательстве.

---

[45] К. Горовая. Суброгация в морском страховании в Украине. // Морское страхование. – 2013. – № 3. – С. 32.

Понятия суброгации и регресса в Украине часто смешивают. На необходимость различать эти понятия указывает и Пленум ВСУ Украины по рассмотрению гражданских и уголовных дел в Постановлении № 4 от 01.03.2013: «При разрешении споров о праве обратного требования страховщика суды должны различать понятия «регресс» и «суброгация». Например, в случае суброгации происходит лишь замена лиц в уже имеющемся обязательстве (замена активного субъекта) с сохранением самого обязательства. В таком случае страхователь передает свои права страховщику на основании договора и способствует реализации последним принятых суброгационных прав. В случае регресса одно обязательство заменяет собой другое, но перехода прав от одного кредитора к другому не происходит[46].» Это положение содержится и в судебной практике рассмотрения гражданских дел, возникающих из договора страхования.

Право требования, которое переходит к страховщику в результате суброгации, – это право лица, получившего страховое возмещение, которое оно имеет в отношениях с третьими лицами, в частности, причинителями вреда, причем оно переходит в размере суммы, фактически выплаченной в форме страхового возмещения. Если объем требований лица, получившего страховое возмещение (страхователя), к лицу, ответственному за вред, выше этой суммы, то страхователь, разумеется, может требовать выплаты дополнительных сумм от ответственного за вред. В этом случае страхователь и страховщик могут выступить как соистцы в одном и том же процессе.

с) Защита интересов экипажа и пассажиров судна

В отношении поврежденного имущества экипажа ст. 56 КТМ Украины прямо устанавливает, что возмещение убытков возлагается на судовладельца вне зависимости от его вины. Убытки возмещаются исходя из действующих цен на имущество такого же рода и качества. При этом судовладелец сохраняет

---

[46] Постановление Пленума Высшего Специализированного суда Украины по рассмотрению гражданских и уголовных дел № 4 от 01.03.2013 [Эл. ресурс]. Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0004740-13

право возместить свои убытки за счет виновного в столкновении судна. Если член экипажа виновен в столкновении, то поврежденное имущество возмещению не подлежит.

В то же время, ответственность судовладельца перед пассажирами за утрату или повреждения багажа выглядит совершенно противоположно. Исходя из смысла ст. 193 КТМ Украины, судовладелец (перевозчик) не отвечает за утрату и повреждения багажа, если докажет, что повреждение или утрата произошли не по его вине. То же самое касается и претензий, связанных с повреждением здоровья пассажиров.

Если же оба судна виновны в столкновении, они несут солидарную ответственность за причиненный ущерб здоровью и смертью людей. При этом судовладелец, заплативший большую сумму, сохраняет право обратного требования к другим судовладельцам. Аналогичные положения содержаться и в разделе 188(1) UK Merchant Shipping Act 1995[47].

Отметим, что здоровье пассажира всегда является застрахованным, так как страховка входит в стоимость билета. Из этого следует, что в большинстве случаев предъявлять иск к виновному в столкновении судну будет не пассажир, а страховая компания, выплатившая страховое возмещение.

Таким образом, при столкновении судов возникают интересы множества третьих лиц. В данном случае юристу необходимо информировать стороны обо всех значимых событиях, а также получать согласие на совершение всех важных шагов, например: выбор места проведения судебного разбирательства или согласия на предложенные условия урегулирования спора.

Непосредственно после столкновения необходимо произвести ряд важных мероприятий: осмотр, сбор всех соответствующих судовых документов, сбор показаний свидетелей на судне и т.д[48]. Данный вопрос рассмотрен более подробно в главе 7 – «Дейтсвия капитана судна после столкновения».

---

[47] Merchant Shipping Act 1995 [Эл. ресурс]. Режим доступа: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21

[48] Yvonne Baatz., Ainhoa Campas Velasco and others. Maritime Law. Second edition. P. 244.

6. Ограничение ответственности судовладельца

6.1. Ограничение ответственности по имущественным требованиям и требованиям, связанными со смертью или телесными повреждениями

Одной из особенностей морского права является то, что при некоторых обстоятельствах судовладельцы могут ограничить свою ответственность в отношении причиненного ними ущерба. Причина, по которой судовладельцы могут ограничить свою ответственность, имеет давнюю историю и уходит во времена, когда торговые предприятия впервые начали использовать суда для торговли за границей. При таких перевозках судно часто становилось жертвой непредвиденных обстоятельств. Поэтому судовладельцам было разрешено ограничивать свою ответственность, чтобы они могли более здраво оценивать принимаемые на себя риски.

На сегодняшний день ограничению ответственности судовладельцев посвящено несколько конвенций. Исторически первой конвенцией по данному вопросу является Международная конвенция об ограничении ответственности собственников морских судов от 10 октября 1957 года[49]. В последующем данная конвенция была заменена Конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям от 1976 года и протоколом к ней от 02.05.1996. По сравнению с предшественницей, в Конвенции 1976 года значительно увеличены лимиты ответственности судовладельца (для некоторых требований – в 2-2,5 раза). Таким образом, Конвенция 1976 года отвечала потребностям современного тор-

[49] Международная конвенция об ограничении ответственности собственников морских судов от 10.10.1957. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_235

гового мореплавания. Украина является участником Конвенций 1957 и 1976 года[50], а также ратифицировала Протокол 1996 года.

Ограничения в Конвенции 1976 года разделены на две группы: по требованиям, связанным со смертью или телесными повреждениями, и по требованиям, связанным с имуществом. Лимиты ответственности исчисляются в СДР (SDR) – специальных правах заимствования. На 26.03.2015 1 SDR равен 1.392700 USD.

Владелец судна вместимостью не более 2000 тонн может ограничить свою ответственность в отношении требований, связанных со смертью или телесными повреждениями в 2 млн. SDR (2 785 4000 USD).

Если вместимость судна превышает 2000 тонн, на каждую последующую тонну начисляются дополнительные SDR исходя из следующих расчетов:

- на каждую тонну от 2 001 до 30 000 тонн – 800 SDR;
- на каждую тонну от 30 001 до 70 000 тонн – 600 SDR;
- на каждую тонну после 70 000 тонн – 400 SDR.

Ограничение ответственности по имущественным требованиям для судов вместимостью не более 2000 тонн устанавливается в 1 млн. SDR (1 392 700 USD).

Для судов вместимостью более 2000 тонн начисляется следующее количество SDR:

- на каждую тонну от 2 001 до 30 000 тонн – 400 SDR;
- на каждую тонну от 30 001 до 70 000 тонн – 300 SDR;
- на каждую тонну после 70 000 тонн – 200 SDR.

В связи с этим 19 апреля 2012 года в Протокол 1996 года внесли ряд изменений, вновь увеличив лимиты ответственности судовладельца. Изменения вступят в силу 08.06.2015.

В соответствии с внесенными изменениями, максимальное ограничение ответственности по требованиям, связанным со смертью или телесными повреждениями для судов вместимостью до 2 000 тонн составляет 3.02 млн. SDR (2 млн. SDR ранее), что составляет 4 205 954 USD.

---

[50] Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям от 19.11.1976. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_257

Если вместимость судна превышает 2000 тонн, начисляется следующее количество SDR:

- на каждую тонну от 2 001 до 30 000 тонн – 1 208 SDR (800 SDR ранее);
- на каждую тонну от 30 001 до 70 000 тонн – 906 SDR (600 SDR ранее);
- на каждую тонну после 70 000 тонн – 604 SDR (400 SDR ранее).

В отношении имущественных требований, «базовое» ограничение составляет 1.51 млн. SDR (1 млн. SDR ранее), что составляет (2 102 977 USD).

Для судов вместимостью более 2000 тонн начисляется следующее количество SDR:

- на каждую тонну от 2 001 до 30 000 тонн – 604 SDR (400 SDR ранее);
- на каждую тонну от 30 001 до 70 000 тонн – 453 SDR (300 SDR ранее);
- на каждую тонну после 70 000 тонн – 302 SDR (200 SDR ранее).

Таким образом, прослеживается тенденция постепенного увеличения лимита ответственности судовладельца. Можно предположить, что данная тенденция сохранится и в последующие десятилетия, а в перспективе, возможно, приведет и к полной отмене института ограничения ответственности.

6.2. Ограничение ответственности при загрязнении моря

Как отмечалось ранее, в некоторых случаях столкновение судов может также нанести колоссальный вред окружающей среде. Например, если нефть, находящаяся на одном из столкнувшихся судов, вылилась в море.

Для обеспечения защиты прав и интересов лиц, пострадавших в связи с загрязнением, были приняты две конвенции: Международная Конвенция о гражданской ответственности за

ущерб от загрязнения нефтью[51] от 29.11.1969 и Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом от 23.03.2001[52]. Участником данных конвенций является и Украина.

Под бункерным топливом подразумеваются любые нефтепродукты или смазочные масла, необходимые для нормальной эксплуатации судна. Конвенция о бункерном топливе не содержит четких положений об ограничении ответственности, речь будет идти о Конвенции 1969 года (далее – Конвенция).

Согласно положениям Конвенции, на судовладельца возлагается бремя доказывания в его невиновности. В то же время, судовладелец может ограничить свою ответственность. Отметим, что Конвенция обязывает судовладельцев, перевозящих нефть в количестве более 2 000 тонн страховать свою ответственность за ущерб от загрязнения.

С момента принятия Конвенция неоднократно изменялась и дополнялась. На сегодняшний день пределы компенсации выглядят следующим образом:

- для судов вместимостью не более 5 000 тонн ответственность ограничена в 4.51 млн. SDR (6 281 077 USD). На каждую дополнительную тонну начисляется 631 SDR;
- если вместимость судна превышает 140 тысяч тонн, ответственность ограничивается в 89.77 млн. SDR (125 022 679 USD).

7. Действия капитана судна после столкновения

Очевидно, что столкновение судов – событие крайне опасное. Прежде всего, опасность существует для жизни людей, находящихся на этих судах. Кроме того, в чрезвычайных ситуаци-

[51] Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 29.11.1969. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_806

[52] Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом от 23.03.2001. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_047

ях неподготовленные люди часто впадают в панику. В данных ситуациях избежать жертв можно только благодаря слаженным и своевременным действиям судовой команды, которая, в свою очередь, подчиняется капитану.

Международные конвенции, обычаи и другие нормативно-правовые акты возлагают на капитанов обязанность осуществить комплекс мероприятий, направленных на минимизацию ущерба (как грузу, так и здоровью). Условно их можно разделить на обязанности, возникающие в силу закона (обязательные действия капитана), и обязанности, возникающие (или которые могут возникнуть) в силу договора (факультативные действия капитана).

Обязательные действия капитана предусматриваются международными конвенциями и национальным законодательством. За их неисполнение предусматривается юридическая ответственность.

7.1. Обязательные действия капитана

К обязательным действиям капитана после столкновения судов относятся:

- оказание помощи пострадавшему судну, его пассажирам и экипажу, если это можно сделать без серьезной опасности для своих пассажиров, экипажа и судна;
- сообщение другому столкнувшемуся судну названия своего судна, порт приписки, порт отправления, порт назначения или ближайший порт захода;

Как уже отмечалось, такие обязанности предусматривает Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов 1910 года (ст. 8), Международная конвенция ООН по морскому праву 1982 года (ст. 98), а также Кодекс торгового мореплавания Украины (ст. 60).

Уголовный кодекс Украины (далее – УК) в статьях 284 и 285 предусматривает ответственность за неисполнение данных обязанностей.

Другие обязательные действия капитана при столкновении включают:

- сбор данных о столкнувшемся судне (название судна, порт приписки, отхода и назначения, название и адрес (в том числе телефон и телекс) судовладельцев, страховщиков корпуса судна и название клуба взаимного страхования, в котором застрахована ответственность судовладельца);
- определение места столкновения, установление характера и объема повреждения судна и его мореходность;
- заявление морского протеста.

Порядок заявления морского протеста в Украине предусмотрен Главой 7 Раздела IX КТМ Украины (ст.ст. 341-347).

Согласно статье 341 КТМ Украины, если в период плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может быть поводом для предъявления судовладельцу имущественных требований, капитан с целью обеспечения доказательств для защиты прав и законных интересов судовладельцев делает в установленном порядке заявление о морском протесте.

Заявление о морском протесте должно содержать описание обстоятельств события и мер, принятых капитаном для обеспечения сохранности вверенного ему имущества.

В портах Украины морской протест заявляется нотариусу, а в иностранных портах – консулу Украины или компетентным должностным лицам иностранного государства в порядке, установленном законодательством этого государства.

По общему правилу, морской протест заявляется на протяжении 24 часов с момента оформления прихода судна в порт. Однако при наличии уважительных причин данный срок может быть продлен.

На основании полученных нотариусом или иным уполномоченным лицом сведений издается акт о морском протесте. Документ заверяется подписью уполномоченного лица и гербовой печатью.

Целью заявления морского протеста, в частности, является обеспечение полной информации относительно даты и времени столкновения, координат, погодных условий, основных обстоя-

тельств столкновения, сведений о другом судне, объема и характера повреждений обоих судов и другой информации, имеющей отношение к столкновению.

Как правило, характер и размер повреждений, причиненных судну, определяется с помощью сюрвейеров. Сюрвейер – это эксперт, имеющий соответствующую квалификацию, который осматривает транспортное средство и груз, и делает вывод о его состоянии, повреждениях при аварии, эксплуатационных характеристиках и т.д. Сюрвейер может привлекаться к работе владельцем судна, фрахтователем, грузовладельцем, страховщиком, классификационным обществом. В результате, сюрвейер оформляет акт осмотра соответствующего объекта или составляет аварийный сертификат о причиненном вреде как основной документ для разрешения спора и оплаты убытков[53].

Данные требования исходят из ст. 58 КТМ, согласно которой при аварийных морских происшествиях с судном, а также в случае порчи, повреждения и утраты груза или багажа, которые перевозятся, причинения травм людям и других случаев, в результате которых могут быть предъявлены претензии или иски к судовладельцу, капитан судна должен принять все необходимые меры для документального оформления этих случаев в порядке, установленном действующим законодательством Украины, а также провести предварительное расследование аварийного морского происшествия, независимо от его классификации.

Примером материалов о столкновении является курсограмма, схема маневрирования судна и другие документы. Капитан судна должен:

- обеспечить сохранность оригиналов судовых документов: рабочей карты, радиолокационного планшета, реверсограммы, судовых чистовых и черновых журналов;
- подать капитану ближайшего морского порта заявления об аварийном морском происшествии и судового акта предварительного расследования такого происшествия; подачу нотариально или другим должным образом заве-

[53] Шелехов К.В., Бігдаш В.Д. Страхування: Навч. посібник. – К.: МАУП, 1998. – С. 103.

ренного морского протеста, если первым портом захода судна был не морской порт Украины; выписки из судовых документов, пояснения причастных к аварийному морскому происшествию лиц и свидетелей, а также (при необходимости) данных устройства регистрации данных о рейсе и других самописцев, их расшифровку, путевой карты с прокладкой маршрута, схемы маневрирования, радиолокационных планшетов, таблицы маневренных характеристик судна, схемы теневых секторов радиолокационных станций; схем, фотографий и чертежей повреждений, а также других соответствующих документов;

- принять все возможные меры, направленные на сбор материалов о столкновении: опрос свидетелей, составление актов, внесение соответствующих ведомостей в судовой журнал и т.д.

Документальное оформление столкновения судов заключается в совершении ряда действий, имеющих важное юридическое значение и направленных:

1) на сбор и закрепление доказательств, относящихся к вопросам ответственности за столкновение и размера причиненного столкновением вреда;

2) на обеспечение исполнения владельцем иностранного судна будущего судебного (арбитражного) решения или соглашения сторон о мирном урегулировании взаимных требований в связи со столкновением судов[54].

7.2. Факультативные действия капитана

Факультативные действия капитана при столкновении судов характеризуются тем, что возникают в силу договора, а не закона.

К таким обязанностям относятся:

- предложение капитану другого судна передать спор, связанный со столкновением, на рассмотрение арбитража.

[54] Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под редакцией к.ю.н. А.С. Кокина. – Л.: Изд-во Межд. Фонда истории науки, 1991. – С. 191.

Данное решение принимается не капитаном судна, а непосредственно судовладельцем, поскольку выбор арбитража зависит от многих факторов, которые могут быть известны только профессиональным морским юристам;

- при незначительных повреждениях судов предложить капитану другого судна урегулировать конфликт на месте, запросив предварительно об этом своего судовладельца;
- при нецелесообразности урегулирования конфликта на месте или отказа от этого капитана другого судна, направить последнему заявление о его ответственности за повреждения и за все убытки, которые уже имеются и могут возникнуть вследствие данного происшествия;
- тщательно проверить полноту и точность записей в судовом журнале;
- предложить всем очевидцам столкновения изложить в письменном виде подробно, последовательно и объективно обо всем виденном и слышанном ими;
- провести тщательный анализ обстоятельств происшествия с целью установления неправильных действий своего судна и другого судна, а также судов, непосредственно не участвовавших в столкновении, действия которых, однако, повлияли на столкновение;
- подготовить подробное и объективное донесение о столкновении;
- подать заявление об ответственности другого судна.

Несмотря на то, что сразу же после столкновения невозможно определить степень вины и оценить ущерб, в практике торгового мореплавания общепринято направление капитану другого судна письменного заявления об ответственности за столкновение и за все полученные убытки, либо убытки, которые вскоре возникнут. Заявление об ответственности характеризуется своей краткостью и отсутствием аспектов маневрирования.

Квалификация капитана судна играет ключевое значение при столкновении, так как от правильности его действий зависит

полноценный сбор доказательств, имеющих значение в суде или арбитраже.

Как уже отмечалось, в результате чрезвычайных морских происшествий, коим является и столкновение судов, колоссальный ущерб может быть нанесен окружающей среде. А компенсация вреда, причиненного природе, может достигать 100 миллионов долларов[55].

Таким образом, спасение человеческих жизней при столкновении, спасение груза, предотвращение загрязнения окружающей среды, размер понесенных убытков, а иногда и успешное разрешение спора, во многом зависят от компетентности капитана судна.

На основании вышеизложенного, мы разработали список действий для капитанов, чьи суда стали участниками столкновения.

Итак, капитан столкнувшегося судна должен:

1) при необходимости, а также, если нет серьезной опасности для своего судна, груза и экипажа, оказать помощь пострадавшему судну, его пассажирам и экипажу;
2) сообщить другому столкнувшемуся судну название своего судна, порт приписки, порт отправления, порт назначения или ближайший порт захода, а также запросить у другого столкнувшегося судна аналогичную информацию в письменной форме;
3) определить место столкновения, установить характер и объем повреждений судна и его мореходность;
4) уведомить о случившемся своего судовладельца, сообщить дату и время столкновения, координаты, погодные условия, основные обстоятельства столкновения, сведения о другом судне, объем и характер повреждений обоих судов и другую информацию, имеющую отношение к столкновению;

[55] Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 29.11.1969. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_806

5) внести записи о столкновении в соответствующие судовые документы, а также составить акт предварительного расследования аварийного морского происшествия (АМП);
6) предложить всем очевидцам столкновения изложить в письменном виде подробно, последовательно и объективно обо всем виденном и слышанном ими;
7) провести тщательный анализ обстоятельств происшествия с целью установления неправильных действий своего судна и другого судна, а также судов, непосредственно не участвовавших в столкновении, действия которых, однако, повлияли на столкновение;
8) подготовить подробное и объективное донесение о столкновении;
9) заявить морской протест;
10) подать капитану ближайшего морского порта:
    a. заявление о произошедшем АМП;
    b. акт предварительного расследования АМП;
    c. морской протест;
    d. выписку из судовых документов;
    e. пояснения причастных к АМП лиц и свидетелей, а также (при необходимости) данных устройства регистрации данных о рейсе и других самописцев, их расшифровку, путевой карты с прокладкой маршрута, схемы маневрирования, радиолокационных планшетов, таблицы маневренных характеристик судна, схемы теневых секторов радиолокационных станций, схемы, фотографий и чертежей повреждений;
    f. иные документы;
11) осуществляя вышеизложенное, неуклонно следовать указаниям судовладельца.

Данные рекомендации не претендуют на статус абсолютной истины, так как каждый случай столкновения судов представляет собой событие уникальное. Тем не менее, следование данным

рекомендациям значительно повысит шансы минимизировать убытки судовладельца, а также собрать все доказательства, необходимые для его защиты.

8. Расследование столкновений судов

Столкновение судов подлежит обязательному расследованию для установления его причин и последствий. Расследование столкновений судов имеет чрезвычайно большое значение, так как результаты расследования являются ключевым доказательством вины причинителя вреда в суде.

Расследование столкновений судов могут осуществлять как государственные органы, так и частные эксперты.

Вопросы расследования столкновений судов регулируются как международными, так и национальными нормативными актами. Так как столкновение судов является лишь одним из видов чрезвычайных морских происшествий, данные нормативные акты посвящены чрезвычайным морским происшествиям в целом.

В основе их лежит Международная Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, в ст. 94 которой закреплено, что каждое государство организует расследование достаточно квалифицированным лицом или лицами или под их руководством каждой морской аварии или навигационного инцидента в открытом море с участием плавающего под его флагом судна, приведшего к гибели граждан другого государства или к нанесению им серьезных увечий, или серьезному ущербу судам или установкам другого государства, либо морской среде. Государство флага и другое государство сотрудничают в проводимом этим другим государством любом расследовании любой такой морской аварии или навигационного инцидента[56].

Для целей предотвращения и расследования чрезвычайных морских происшествий Международной морской организацией

[56] Конвенция Организации Объединенных наций по морскому праву от 10.12.1982. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_057

был принят ряд резолюций. Главной из них является резолюция от 27 ноября 1997 года № A.849 (20), утвердившая Кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море (далее – Кодекс).

В Украине вопросы, связанные с расследованием аварийных морских происшествий в основном регулируются приказом Министерства транспорта и связи Украины от 29.05.2006 № 516 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета аварийных морских происшествий с судами» (далее – Положение). Примечательно, что в самом Положении указано, что при его разработке использовались положения Кодекса.

Документы имеют ряд отличий, касающихся сферы применения, определения отдельных понятий, а также по иным вопросам.

Положение применяется для квалификации, порядка расследования и учета аварийных морских происшествий, которые произошли:

- с украинскими морскими судами, на которых распространяется действие Кодекса торгового мореплавания Украины;
- с иностранными невоенными судами в территориальном море или внутренних водах Украины, а по просьбе о проведении расследования капитана аварийного судна, под флагом которого плавает судно – также в открытом море[57].

Кодекс применяется при расследовании аварий или инцидентов на море, когда одно или более государств имеют существенный интерес в аварии на море, в которую вовлечено судно, находящееся под их юрисдикцией. Существенно заинтересованным является государство:

- которое является государством флага судна, являющегося объектом расследования; или

[57] Приказ Министерства транспорта и связи от 29.05.2006 «Об утверждении положения о классификации, порядка расследования и учета аварийных морских происшествий с судами [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06

– в чьих внутренних водах или территориальном море произошла авария; или
– где авария причинила, или угрожала серьезным вредом окружающей среде этого государства, или в пределах тех районов, над которыми государство уполномочено осуществлять юрисдикцию, признанную по международному праву; или
– где последствия аварии причинили или угрожали серьезным вредом этому государству или искусственным островам, установкам или постройкам, над которыми оно уполномочено осуществлять юрисдикцию; или
– где, в результате аварии причинили или угрожали серьезным вредом этому государству или искусственным островам, установкам или постройкам, над которыми оно уполномочено осуществлять юрисдикцию; или
– где, в результате аварии, погибли или получили серьезные ранения граждане этого государства; или
– которое имеет в своем распоряжении важную информацию, могущую быть использованной в расследовании; или
– которое, по какой-либо другой причине, выражает интерес, рассматриваемый расследующим государством как значительный[58].

Таким образом, в ряде случаев государство имеет право расследовать аварийные морские происшествия и за пределами своей юрисдикции.

Кодекс оперирует понятием «авария на море», в то время как Положение использует понятие «аварийное морское происшествие» (АМП). Документы наделяют данные понятия разными значениями.

Кодекс определяет аварию на море как событие, являющееся результатом любого из следующего:

---

[58] Международный кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море 1997 г. / Пер с агл. В.П. Стрелков, В.В. Бронштейн, Т.В. Кузнецова – [Эл. ресурс]. – Режим доступа: goo.gl/LvaPMF

– гибель или серьезное ранение человека, причиненные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; или
– потеря человека с судна, причиненная эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; или
– гибель, предполагаемая гибель или оставление судна, либо повреждение судна; или
– посадка судна на грунт, или лишение его возможности движения, или участие в столкновении; или
– повреждение, причиненное эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; или
– ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов, в свою очередь причиненных эксплуатацией судна или судов.

В свою очередь, Положение определяет АМП как событие, возникшее в результате эксплуатации судна или в связи с ней, которое причинило или могло причинить человеческие жертвы, или причинить вред здоровью людей, гибель судна, или потерю его мореходного состояния, а также загрязнение окружающей природной среды. Такому определению соответствует определение «инцидент», данное Кодексом.

Порядок подразделяет АМП в зависимости от последствий на:

– очень серьезные аварии,
– серьезные аварии,
– морские инциденты (серьезные инциденты),
– инциденты.

Предварительную классификацию АМП производит капитан судна, а окончательную – орган, расследующий АМП.

Особого внимания заслуживают определение столкновения, содержащееся в Классификационной таблице Порядка расследования АМП. Следует отметить, что Кодекс расследования аварий не содержит ни определения столкновения, ни определений других аварийных морских происшествий.

Так, согласно п. 1.1.2. Классификационной таблицы Порядка, столкновение – это контакт или столкновения судов между

собой в процессе их движения или движения одного из них; контакт с судном, которое стоит на якоре или на мели; контакт с любым объектом или предметом, который согласно Конвенции о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года является судном; контакт с сооружением, стоящим в море отдельно (нефтебуровой платформой, вышкой и т.д.), повреждение орудий промысла судна флота рыбного хозяйства, соединенных с судном, другими судами.

Как видно, здесь отождествляются понятия «столкновение судна» и «столкновение судов». Исходя из определения, установленного Порядком, а также основываясь на вышеизложенном материале, можно сделать вывод, что столкновение судов, при котором не происходит непосредственного физического контакта между судами, но наносится ущерб судну, грузу или здоровью людей, нельзя квалифицировать как столкновение в соответствии с этим Порядком.[59]

При расследовании АМП уполномоченные органы государства составляют акт расследования, в котором описывается АМП, его причины и последствия. Данный документ имеет чрезвычайно большое значение в суде, так как является ключевым доказательством виновности ответчика.

Пункт 4.10 Положения предписывает, что расследование должно проводиться в сжатые сроки, но не более чем за 20 суток с момента регистрации АМП капитаном морского порта или подачи просьбы о проведении расследования АМП с иностранным судном, которое стоит в украинском морском порту, поступившее от капитана этого судна, его судовладельца или консула страны, под флагом которой плавает судно. По обоснованным обстоятельствам этот срок может быть продлен органом, который назначил комиссию по расследованию.

Согласно п. 3.1. Положения, органами, уполномоченными расследовать АМП в Украине, являются:

– Министерство инфраструктуры Украины;

---

[59] Д.Ю. Христич. Терминологические проблемы порядка расследования столкновения судов // Митна справа. – 2014. – Вип. 2. – С. 101-107.

– Министерство аграрной политики и продовольствия Украины;
– Укрморречинспекция;
– Госрыбагенство Украины;
– Управление государственного надзора за безопасностью мореплавания флота рыбного хозяйства Госрыбагентства Украины;
– капитаны морских портов;
– капитаны судов.

Целесообразным является более детально рассмотреть правовой статус капитана морского порта, так как действующее законодательство придает ему особый статус и наделяет исключительными правами и обязанностями.

Согласно п. 4.1. Положения, капитан судна, с которым произошло АМП, обязан уведомить об этом капитана ближайшего морского порта. Кроме того, именно капитану морского порта подается заявление об АМП и судовой акт предварительного расследования АМП.

Также капитану морского порта в трехдневный срок предоставляются:

– детальное изложение сведений о характере АМП и обстоятельств, при которых оно происходило;
– нотариально или другим должным образом заверенный морской протест, если первым портом захода судна был не морской порт Украины;
– выписки из судовых документов, пояснения причастных к АМП лиц и свидетелей, а также (при необходимости) данные устройства регистрации данных о рейсе и других самописцев, их расшифровку, путевые карты с прокладкой маршрута, схему маневрирования, радиолокационные планшеты, таблицы маневренных характеристик судна, схемы теневых секторов радиолокационных станций, схемы, фотографии и чертежи повреждений, а также другие документы.

На основании заявления об АМП, полученного от капитана судна, или заявления об АМП, полученного от судовладельца, если судно пропало без вести (т.е. данные о судне отсутствуют более трех месяцев), капитан морского порта регистрирует АМП, подтверждает или изменяет предварительную классификацию АМП, сделанную капитаном судна (или судовладельцем в случае исчезновения судна) и в течение одного рабочего дня извещает об этом Укрморречинспекцию или Госрыбагентство Украины для принятия решения по определению органа расследования.

Одновременно капитан морского порта определяет перечень документов и материалов, которые необходимы и уместны для расследования данного АМП (акты водолазного, докового или сюрвейерского осмотра, акты осмотра классификационного общества, распоряжение судовладельца и т.д.), поручает капитану судна или, в соответствующем случае, судовладельцу, их сбор в установленные ним сроки, контролирует подачу этих документов и материалов.

Капитан морского порта немедленно передает документы, касающиеся АМП, комиссии, расследующей данное АМП.

Кроме того, ст. 80, 81 КТМ Украины, а также п. 3.1.3 приказа Министерства инфраструктуры Украины от 27.03.2013 № 190 наделяют капитана порта исключительными полномочиями по задержанию судов[60].

Так, согласно вышеупомянутым статьям, судно или груз могут быть задержаны в морском порту капитаном порта до достаточного обеспечения морского требования судовладельцем или грузовладельцем по:

- просьбе лица, имеющего морское требование, обоснованное общей аварией, спасанием, договором перевозки груза, столкновением судов или иным причинением вреда;
- морскому требованию порта, обусловленному повреждением портовых сооружений, иного имущества и навигационного оборудования, расположенного в порту;

[60] Приказ Министерства инфраструктуры Украины от 27.03.2013 № 190 «Об утверждении Положения о капитане морского порта и службе капитана морского порта» // Офіційний вісник України. – 2013. – № 36. – С. 182.

– морскому требованию центрального органа исполнительной власти, реализующего государственную политику по осуществлению государственного надзора (контроля) в сфере охраны окружающей природной среды, обусловленному нарушением природоохранного законодательства Украины.

Ответственность за убытки, причиненные необоснованным задержанием судна или груза, несут лица, по требованию которых произошло задержание.

Срок задержания судна или груза не может превышать трех дней. Если в течение данного срока не принято решение суда, хозяйственного суда или Морской арбитражной комиссии о наложении на судно или груз ареста, они подлежат немедленному освобождению.

Анализ нормативных актов, регулирующих порядок расследования столкновения судов, показывает, что последние не учитывают всю специфику столкновения судов и, таким образом, содержит ряд пробелов, имеющих не только теоретическое, но и важное практическое значение.

9. Юрисдикция по делам о столкновении судов

Вопросы юрисдикции по делам о столкновении судов долгое время оставались неурегулированными. Прежде всего, это касается гражданских споров. Открытым оставался вопрос о том, в какой суд должен подать иск истец: по месту флага судна ответчика, по месту регистрации ответчика, по месту столкновения, или по месту регистрации истца. Вследствие этого возникает конфликт юрисдикций – возможность рассмотрения одного и того же спора в нескольких странах.

Для урегулирования этого вопроса 10 мая 1952 года в Брюсселе была принята Международная конвенция о некоторых правилах, относящихся к гражданской юрисдикции по вопросу о столкновении судов[61].

[61] Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_563

9.1. Гражданская юрисдикция

Гражданская юрисдикция при столкновении судов является одной из самых сложных юридических проблем, возникающих при столкновении судов. Правила этой Конвенции не применяются в случаях, если стороны пребывают в договорных отношениях. Правила конвенции распространяются и на иски о возмещении убытков, причиненных одним судном другому, либо имуществу или лицам, находящимся на борту этих судов, вследствие выполнения или неосуществления маневра, либо несоблюдения правил, хотя бы фактически столкновения и не произошло.

Конвенция наделяет истца правом предъявления иска в один из следующих судов:

- в суд по месту постоянного жительства ответчика или по месту порта, где занесено в реестр судно ответчика (в суд страны флага);
- в суд того места, где был осуществлен арест судна ответчика или любого другого судна, принадлежащего тому же ответчику, на которое арест мог быть наложен в законном порядке, или в суде того места, где мог бы быть осуществлен арест, залог или было предоставлено другое обеспечение;
- по месту столкновению судов, если столкновение произошло в пределах порта или на рейдах, или во внутренних водах.

При этом в ряде случаев может возникать множественная подсудность, т.е. возможность подать иск в суды разных юрисдикций. Право выбора юрисдикции принадлежит истцу.

Процессуальная квалификация стороны как истца или ответчика зависит только от того, кто первый подаст иск в суд. Применимое к спору право устанавливает суд, на разрешение которого передан спор, исходя из коллизионных норм своего национального права. В Украине применимое право в случае столкновения судов определяется ст. 297 Кодекса торгового мореплавания. Так, согласно ст. 296 Кодекса торгового мореплавания,

если столкновение произошло во внутренних водах или территориальном море, спор регулируется законодательством по месту столкновения. Если все столкнувшиеся суда плавают под одним флагом и не затрагивают интересы третьей стороны, применяется право флага государства этих судов, независимо от того, где произошло столкновение.

Встречные требования предъявляются в суд, рассматривающий основной иск. Если имеется несколько истцов, требование предъявляется в суд, в котором уже был предъявлен иск, возникший из того же столкновения, против той же стороны.

Из анализа Конвенции 1952 года следует, что у каждого участника столкновения возникает право подачи иска. Вполне логично, что каждая сторона старается выбрать наиболее удобную для нее юрисдикцию. Это может вести к одновременному возбуждению в судах разных стран нескольких дел, основанием для которых служит одно и то же происшествие, и, как следствие, вынесению противоречащих друг другу решений судами разных государств.

Существует несколько способов избежать подобной ситуации.

Как правило, национальное законодательство стран предусматривает, что производство по делу прекращается, если есть решение другого органа, который в пределах своей компетенции разрешил данный спор. В национальном законодательстве Украины такая норма содержится в ст. 80 Хозяйственного процессуального кодекса. Таким образом, ответчик должен предоставить суду надлежащим образом оформленное решение иностранного суда.

Еще одним способом избежать конфликта юрисдикций является договор о подсудности. Право сторон по взаимному согласию передать спор в любой суд или арбитраж закреплено в ст. 2 Конвенции. Арбитраж имеет ряд преимуществ перед государственными судами. Они сводятся к следующему:

- обе стороны испытывают доверие к арбитражному органу, в который они обращаются;

- нейтральность арбитража, так как чаще всего арбитражный орган находится не в государстве истца или ответчика;
- стороны могут по взаимному согласию изменить процедуру рассмотрения спора согласно своим нуждам;
- стороны сами назначают арбитров (судей);
- стороны возлагают рассмотрение и разрешение спора на арбитров со специальными знаниями, которыми не всегда обладают судьи государственных судов;
- отсутствие необходимости присутствовать в суде, так как устные слушания производятся крайне редко;
- простота производства в арбитраже;
- быстрота рассмотрения спора по сравнению с государственными судами.

Наиболее популярным арбитражным институтом является Лондонская ассоциация морских арбитров – London Maritime Arbitrators Association (LMAA). Также широко известным арбитражным институтом являются Общество морских арбитров в Нью-Йорке – Society of Maritime Arbitrators). В Украине международным арбитражем являются Международный коммерческий арбитражный суд при Торгово-промышленной палате Украины (МКАС при ТПП Украины) и Морская арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате Украины (МАК при ТПП Украины).

Стороны также могут урегулировать спор путем обмена письма о взаимном отказе от последующих претензий. Чаще всего к такому способу прибегают в случаях, когда суда не понесли значительного ущерба от столкновения, или когда суда понесли примерно одинаковый ущерб. В таких спорах возможные судебные расходы могут быть неоправданными.

9.2. Уголовная юрисдикция

Вопросы определения уголовной юрисдикции в основном урегулированы в Международной конвенции об унификации некоторых правил об уголовной юрисдикции по делам о столкно-

вении судов и других происшествий, связанных с судоходством от 10.05.1952[62]. Конвенция применяется не только к уголовной, но и к дисциплинарной ответственности капитана и других лиц, находящихся на судне.

Основное значение конвенции заключается в применении принципа «lex flagi», – принципа государства флага. Согласно этому принципу судно рассматривается как территория государства, под флагом которого оно ходит, и на судне действуют законы этого государства. Никто не имеет права вмешиваться в деятельность судна, за исключением случаев, предусмотренных международными договорами. Таким образом, уголовное преследование капитана или другого лица на судне может быть возбуждено органами государства, под флагом которого судно находилось в момент столкновения или другого происшествия.

Конвенция не применяется к столкновениям и другим происшествиям, произошедшим в портах, на рейдах портов или в иных внутренних водах, так как на данные водные пространства распространяется юрисдикция прибрежного государства.

Тем не менее, власти государств могут начать уголовное преследование относительно своих граждан, находившихся во время нарушения на борту судна под флагом другого государства (ст. 3 Конвенции). В этом правиле проявляется принцип личного верховенства, свойственный государственному суверенитету. Если между государствами возникает спор по поводу уголовной юрисдикции, они обязаны передать его на рассмотрение в арбитраж (ст. 5 Конвенции).

Некоторые вопросы уголовной юрисдикции урегулированы и в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. В частности, ст. 97 дублирует положения Конвенции 1952 года о нераспространении уголовной юрисдикции прибрежного государства на суда, участвующие в столкновении. Ст. 97 Конвенции 1982 года дополнительно устанавливает, что в области дисциплинарной ответственности только государство, которое выдало диплом судоводителя или свидетельство о квалификации или разрешение,

---

[62] Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_564

является компетентным для того, чтобы после должной процедуры отобрать эти документы даже в том случае, если их владелец не является гражданином государства, их выдавшего. Ни арест, ни задержание судна не могут быть произведены даже в качестве меры расследования по распоряжению каких-либо властей, кроме властей государства флага.

Статья 27 этой Конвенции устанавливает ряд исключений, при которых уголовная юрисдикция прибрежного государства распространяется на судно:

a) если последствия преступления распространяются на прибрежное государство;
b) если преступление имеет такой характер, что им нарушается спокойствие в стране или добрый порядок в территориальном море;
c) если капитан судна, дипломатический агент или консульское должностное лицо государства флага обратится к местным властям с просьбой об оказании помощи; или
d) если такие меры необходимы для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществам

10. Уголовная ответственность капитана судна

10.1. Уголовная ответственность капитана судна в Украине

Как уже отмечалось ранее, уголовный кодекс Украины устанавливает ответственность для капитана судна за неисполнение действий, предусмотренных рядом международных конвенций. Мы считаем целесообразным рассмотреть состав этих преступлений более подробно.

Так, согласно ст. 284 УК, неоказание помощи капитаном судна в случае столкновения с другим судном экипажу и пассажирам последнего, а также встреченным в море или на ином водном пути лицам, терпящим бедствие, если он имел возможность оказать такую помощь без серьезной опасности для своего судна, экипажа и пассажиров, – караются штрафом до ста необлагаемых минимумов доходов граждан или исправительными работами на срок до двух лет, или арестом на срок до шести месяцев, или ограничением свободы на срок до двух лет.

Объектом данного преступления является:

1) безопасность лиц, терпящих бедствие на водных путях;
2) безопасность движения и эксплуатации водного транспорта.

Таким образом, любые лица, которые нуждаются в помощи на воде и которым не оказана помощь, при наличии таковой возможности, являются потерпевшими. Признаками того, что такие лица нуждаются в помощи, могут быть различные сигналы, подаваемые с судна, использование шлюпок, плотов, аварийное состояние судна или другого плавучего средства, с которым произошло столкновение, указания органов управления движением, а также фактическое состояние пострадавших (усталость, отсутствие плавучих средств, пригодных для безопасного передвижения по водным путям).

Объективная сторона преступления состоит в бездействии, а именно, в неоказании помощи.

Такое бездействие может выражаться либо в несовершении действий, которые необходимы для оказания помощи (непредоставление спасательных средств лицам, терпящим бедствие; игнорирование сигналов о бедствии), либо в совершении лишь части действий (например, оказание помощи не всем лицам, терпящим бедствие, если была такая возможность).

Обязательным элементом объективной стороны преступления является место его совершения. Им является открытое море, территориальные воды какого-либо государства, другие водные пути (реки, озера и т.п.).

Уголовная ответственность наступает, если:

а) виновный имел возможность оказать такую помощь (управляемое им судно сохранило ход и имело возможность маневрировать, на судне имелись средства для спасения пострадавших или оказания им помощи; виновный располагал должным количеством подготовленных людей, которые могли бы оказать помощь, или он лично мог совершить необходимые действия и т.д.);

б) предоставление помощи не было связано с серьезной опасностью для своего судна, его экипажа и пассажиров. То есть вследствие спасательных действий, принятия пострадавших на борт не возникнет реальной угрозы затопления судна, гибели или причинения телесных повреждений лицам, которые уже находятся на борту. При этом обычный риск спасательных операций на воде не может признаваться как серьезная опасность, вследствие чего капитан вправе отказаться от оказания помощи[63].

Субъект преступления – специальный. Им является капитан любого судна, в т. ч. военного корабля, независимо от национальной принадлежности судна и его вида. Лицо, которое не является капитаном (например, водитель катера, водного мотоцикла, лодки), за неоказание помощи лицам, терпящим бедствие, при наличии оснований несет ответственность по ст. 135 УК Украины – оставление в опасности.

Субъективная сторона преступления характеризуется виной в форме умысла.

Согласно ст. 285 УК, неуведомление капитаном судна другому судну, столкнувшемуся с ним на море, названия и порта приписки своего судна, а также места своего отправления и назначения, несмотря на наличие возможности представить эти сведения, – караются штрафом до пятидесяти необлагаемых минимумов доходов граждан или исправительными работами на срок до двух лет, или арестом на срок до шести месяцев.

---

[63] Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / За ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка – 7-ме вид., переробл. та до-пов – К.: Юридична думка, 2010 – С. 723-725.

Объектом преступления является безопасность движения и эксплуатации транспорта в части обеспечения установленного порядка расследования аварий на море.

Объективная сторона преступления заключается в следующих деяниях:

а) несообщение членам экипажа или пассажирам другого судна, с которым произошло столкновение, данных о своем судне: его названии, порта прописки, места своего отправления и назначения;

б) сообщение лишь части необходимых данных или сообщение ложных данных.

Ответственность за такие деяния наступает при условии, что виновный имел возможность предоставить необходимую информацию. Отсутствие такой возможности должно быть вызвано объективными обстоятельствами: ранением капитана, необходимостью принятия мер для обеспечения плавучести судна или спасения пассажиров и экипажа, неисправностью средств связи и т.п.

Обязательным признаком объективной стороны преступления является место его совершения. Им является как открытое море, так и территориальное море любого государства.

Субъект преступления – специальный. Им может быть только капитан столкнувшегося судна.

Субъективная сторона преступления характеризуется виной в форме умысла.

При этом, гражданство лица, совершившего преступление, не всегда имеет значение, так как Уголовный кодекс Украины в ст. 8 устанавливает, что иностранцы или лица без гражданства, не проживающие в Украине постоянно и совершившие преступления за ее пределами, подлежат ответственности в Украине в случаях, предусмотренных международными договорами или если они совершили тяжкие или особо тяжкие преступления против прав и свобод граждан Украины или интересов Украины.

10.2. Особенности ответственности капитана судна в Англии

Как отмечалось ранее, законодательство Великобритании также предполагает юридическую ответственность капитана за неоказание помощи столкнувшемуся судну или судну, терпящему бедствие, и несообщение столкнувшемуся судну данных о своем судне. Тем не менее, здесь ответственность капитана имеет ряд своих особенностей.

Уголовный кодекс в Великобритании отсутствует, поэтому ответственность за вышеуказанные действия предусмотрена прямо в Merchant Shipping Act 1995. Так, согласно части 4 раздела 92 акта, при неоказании помощи другому судну, его капитану, экипажу, пассажирам (если таковые имеются), капитан такого судна несет ответственность:

- в порядке суммарного производства (уголовное производство без суда присяжных) – в виде штрафа в £50,000 и/или в виде лишения свободы на срок не более шести месяцев;
- при осуждении по обвинительному акту – в виде штрафа и/или лишения свободы на срок до двух лет.

За несообщение капитану другого столкнувшегося судну данных о своем судне капитан несет ответственность:

- в порядке суммарного производства – в виде штрафа, не превышающего установленный законом максимум;
- при осуждении по обвинительному приговору – в виде штрафа.

В обоих случаях суд также может лишить капитана судна специального звания или приостановить его действие[64].

Согласно разделу 93 Закона, при неоказании помощи морскому или воздушному судну, терпящему бедствие, капитан несет ответственность:

---

[64] Merchant Shipping Act 1995 [Эл. ресурс]. Режим доступа: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21

- в порядке суммарного производства – в виде лишения свободы на срок до шести месяцев и/или в виде штрафа, не превышающего установленный законом максимум;
- при осуждении по обвинительному приговору – в виде лишения свободы на срок до двух лет и/или в виде штрафа.

Капитан судна освобождается от ответственности в случае, если он был проинформирован судном, терпящим бедствие, или иным судном о том, что помощь больше не требуется.

Отметим, что в UK Merchant Shipping Act 1995 используется формулировка «несет ответственность» (shall be liable), а не привычная украинскому законодательству «наказывается», «влечет за собой» и т.д. Данное обстоятельство объясняется отсутствием четкого отраслевого деления права в англо-саксонской правовой системе и невыраженности разделения права на частное и публичное.

Обращает на себя внимание и отсылочная санкция в виде штрафа, «не превышающего максимум, установленный законом». В данном случае законодатель делает отсылку к Criminal Justice Act 1982, в разделе 37 которого приведена стандартная шкала штрафов, применяемых в порядке суммарного производства. Шкала состоит из пяти уровней и выглядит следующим образом:

- 1 уровень – £200
- 2 уровень – £500
- 3 уровень – £1000
- 4 уровень – £2500
- 5 уровень – £5000[65]

Как правило, в санкциях статей, предполагающих ответственность в виде штрафа, есть ссылка на определенный уровень шкалы.

Таким образом, как Украина, так и Великобритания со всей серьезностью относятся к взятым на себя международным обязательствам по установлению юридической ответственности для капитанов судов.

---

[65] Criminal Justice Act 1982. [Эл. ресурс]. Режим доступа: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/48/contents

Список использованной литературы

1. Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов от 23.09.1910 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://docs.pravo.ru/document/view/18271942/15926508/
2. Статус Международной конвенции для объединения некоторых правил относительно столкновения судов от 23.09.1910 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf
3. Международная конвенция о некоторых правилах, относящихся к гражданской юрисдикции по вопросу о столкновении судов от 10.05.1952 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_563
4. Международная конвенция об унификации некоторых правил об уголовной юрисдикции по делам о столкновении судов и других происшествий, связанных с судоходством от 10.05.1952 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_564
5. Международная конвенция об ограничении ответственности собственников морских судов от 10.10.1957. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_235
6. Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания от 15.03.1960. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_217
7. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 29.11.1969. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_806
8. Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море от 20.10.1972 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zaki.ru/pagesnew.php?id=1338
9. Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. – М., 1979. С. 435-461.
10. Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям от 19.11.1976. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_257

11. Конвенция Организации Объединенных наций по морскому праву от 10.12.1982. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_057
12. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом от 23.03.2001. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_047
13. Компенсация убытков по делам о столкновении. Лиссабонские правила 1987 г. / Пер. с англ. Ан. А. Старостина // Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А.С. Кокина. – М.: Спарк, 2002. – 480 с.
14. Международный кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море 1997 г. / Пер с агл. В.П. Стрелков, В.В. Бронштейн, Т.В. Кузнецова – [Эл. ресурс]. – Режим доступа: goo.gl/LvaPMF
15. Торговый кодекс Нидерландов 1838 года // Сборник морских законов зарубежных стран. – Вып. 1. – М.: Рекламбюро ММФ, 1964. – 335 с.
16. Хозяйственный процессуальный кодекс Украины от 06.11.1991 // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 6. – Ст. 56.
17. Кодекс Торгового Мореплавания Украины от 23.05.1995 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр
18. Уголовный кодекс Украины от 05.04.2001 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14
19. Гражданский кодекс Украины от 16.01.2003 // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № № 40 – 44. – Ст. 356.
20. Указ Президента Украины от 08.04.2011 «О положении о Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте» [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/447/2011
21. Постановление Кабинета министров Украины от 04.03.1997 «Об утверждении порядка осуществления надзора за обеспечением безопасности движения на транспорте» [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/204-97-п
22. Положение о порядке расследования морских аварий: приказ НКМФ № 190 от 15.04.1940 // Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту / Сост. В.В. Манжин. – М., Ленинград: Морской транспорт, 1948. – С. 164-171.
23. Приказ Министерства транспорта от 20.11.2003 «Об утверждении положения о системе управления безопасностью судоходства на морском и речном транспорте» [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03

24. Приказ Министерства транспорта и связи от 29.05.2006 «Об утверждении положения о классификации, порядка расследования и учета аварийных морских происшествий с судами» [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06
25. Приказ Министерства инфраструктуры Украины от 12.03.2011 № 14 «Об утверждении Правил ледового проведения судов» // Офіційний вісник України. – 2011. – № 27. – С. 196.
26. Приказ Министерства аграрной политики и продовольствия Украины от 19.04.2012 «Об утверждении положения об Управлении государственного надзора за безопасностью мореплавания флота рыбного хозяйства» [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0727-12
27. Приказ Министерства инфраструктуры Украины от 27.03.2013 № 190 «Об утверждении Положения о капитане морского порта и службе капитана морского порта» // Офіційний вісник України. – 2013. – № 36. – С. 182.
28. Постановление Пленума Высшего специализированного суда Украины по рассмотрению гражданских и уголовных дел № 4 от 01.03.2013 [Эл. ресурс]. Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0004740-13
29. Судебная практика рассмотрения гражданских дел, возникающих из договоров страхования / Официальный веб-сайт Верховного Суда Украины. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://goo.gl/1726J1
30. Рішення Верховного суду України від 14.02.2007 по справі № 6-10304св06 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/427280
31. Рішення Господарського суду одеської області від 10.05.2007 по справі № 11/18-07-1553 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/711169
32. Решение МАК при ТПП РФ по делу № 35/184 // Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г. Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с.
33. Admiralty and Commercial Courts Guide. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.justice.gov.uk/downloads/courts/admiralitycomm/admiralty-and-commercial-courts-guide.pdf
34. Civil procedure rules 1998. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.justice.gov.uk/courts/procedure-rules/civil/rules
35. County Courts Act 1984 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/28

36. Merchant Shipping Act 1995 [Эл. ресурс]. Режим доступа: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21
37. Supreme court Act 1981 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/54/pdfs/ukpga_19810054_en.pdf
38. Богдановская И.Ю. Эволюция судебного прецедента в «общем праве» // Право. Журнал высшей школы экономики. – 2010. – Вып. 2. – С. 75-87.
39. Горовая К. Суброгация в морском страховании в Украине. // Морское страхование. – 2013. – № 3. С. 30-35.
40. Кокин А.С. Юридический справочник капитана судов заграничного плавания. – Л.: Изд-во Межд. Фонда истории науки, 1991. – 600 с.
41. Коккрофт А.Н., Ламеер Дж. Н.Ф. Руководство по Правилам предупреждения столкновения (МППСС-72). Пер. с англ. Шайхутдинова Н.Т. и Щиголева К.В. – СПб.: ООО «МОРСАР», 2005. – 320 с.
42. Кузнецов С.А. Морское частное право: учеб. пособ. / С.А. Кузнецов, Л.И. Пашковская. – О.: Феникс, 2012. – 236 с.
43. Марченко М.Н. Источники права: учеб. пособ. – М.: ТК Велби; Изд-во Проспект, 2006. – 760 с.
44. Мельник М.І., Хавронюк М.І. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України – К.: Юридична думка, 2010. – 1288 с.
45. Недбай А.В. Столкновение судов: понятие и нормативно-правовое определение / А.В. Недбай //Актуальні проблеми політики: зб. наук. праць. – Вип. 32. – Одеса: Фенікс, 2007. – С. 36-42.
46. Ницевич А., Мельников Н. Столкновение судов: «Агония момента» // Морское страхование. – 2011. – № 1 (02). – С. 34-37.
47. Ольшамовский С.Б., Земляновский Д.К., Шепетов И.А. Организация безопасности плавания судов. – М.: Транспорт, 1972. – 213 с.
48. Песков Ю.А. Практическое пособие по использованию САРП. – М.: Транспорт, 1955. – 224 с.
49. Сидоренко А.В., И.А. Шалаева. Документальное оформление морских происшествий. – Одесса: ЛАТСТАР, 2000. – 168 с.
50. Скоробогатов А.В. Корабль Лавировал, лавировал… // Юридическая практика № 29 (604) от 21.07.2009. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://pravo.ua/article.php?id=100097554
51. Христич Д.Ю. Терминологические проблемы порядка расследования столкновения судов // Митна справа. – Вип. 2. – Одеса, 2014. – С. 101-107.
52. Шелехов К.В., Бігдаш В.Д. Страхування: Навч. посібник.— К.: МАУП, 1998.– 424 с.

53. Шемякин А.Н. Морское право: Учеб. пособие. Изд. четвертое, стереотипное. – Х.: Одиссей, 2010. – 344 с.
54. Яскевич А.П. Столкновение судов. – М.: Морской транспорт, 1958. – 140 с.
55. Baatz Y., Velasco A.C. Maritime Law. Second edition / Sweet & Naxwell, London, 2011. – 642 p.
56. Francis Rose. Maritime Insurance: Law and Practice. Second Edition / Informa Law, London, 2013. – 783 p.
57. Wilford M., Coghlin T., Kimball J. D. Time Charters. – London. Hong Kong, 2003. – P. 583-584.
58. Bow Spring, owner of the Ship “BOW SPRING» v Owners of the Ship Manzanillo II [2003] [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Admlty/2003/1802.html
59. Reid the Princess Alice v The Aberdeen Newcastle and Hull Steamship Company Limited (High Court of Admiralty) [1868] UKPC 14 (30 November 1868) [Эл. ресурс]. – Режим доступа: http://www.bailii.org/uk/cases/UKPC/1868/1868_14.html

Приложение 1
Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов, 23 сентября 1910 года

Статья 1

В случае столкновения, происшедшего между морскими судами или между морскими судами и кораблями внутреннего плавания, вознаграждение, причитающееся за убытки, причиненные судам, вещам или лицам, находящимся на судне, устанавливается согласно нижеследующим правилам, без того, чтобы было необходимо принимать в расчет, в каких водах произошло столкновение.

Статья 2

Если столкновение произошло случайно, если оно произошло вследствие непреодолимой силы или есть сомнение относительно причин столкновения, то убытки несет тот, кто их потерпел.

Это правило применяется и в том случае, если суда или одно из них находились в момент несчастного случая на месте якорной стоянки.

Статья 3

Если столкновение вызвано неправильным действием одного из судов, то возмещение убытков падает на того, кто в нем виновен.

Статья 4

Если неправильное действие общее, то ответственность каждого из судов соразмерна тяжести неправильных действий, каждым из них совершенных; однако если по обстоятельствам дела соразмерность не может быть установлена или если неправильные действия представляются равнозначащими, то ответственность разделяется в равных долях.

Убытки, причиненные либо судам, либо их грузам, либо пожиткам или другому имуществу экипажа, пассажиров или иных

находящихся на судне лиц, падают на виновные суда в сказанной соразмерности, без солидарной ответственности в отношении третьих лиц.

Виновные суда отвечают солидарно в отношении третьих лиц за убытки, причиненные смертью или телесными повреждениями, с сохранением права обратного требования за тем из них, кто уплатил большую долю, чем та, какая, согласно части первой настоящей статьи, должна окончательно пасть на него.

Национальным законодательствам предоставляется определить, что касается этого права обратного требования, значение и последствия договорных или законных постановлений, которые ограничивают ответственность собственников судов в отношении лиц, находящихся на судне.

Статья 5

Ответственность, установленная предшествующими статьями, остается в силе и в том случае, если столкновение произошло вследствие неправильного действия лоцмана, даже если последний обязателен.

Статья 6

Иск о возмещении убытков, происшедших вследствие столкновения, не зависит ни от совершения протеста, ни от какой-либо иной особой формальности.

В отношении ответственности за столкновение не допускаются никакие законные предположения о неправильных действиях.

Статья 7

Иски о возмещении убытков погашаются двухлетней давностью со времени происшествия.

Срок для предъявления исков по обратным требованиям, допускаемым частью 3 статьи 4, – годичный. Эта давность начинается лишь со дня платежа.

Причины приостановления и перерыва этих давностей определяются законом суда, в котором вчинен иск.

Высокие Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой право признать в своих законодательствах удлиняющим уста-

новленные выше сроки то обстоятельство, что судно ответчика не могло быть застигнуто в территориальном море государства, в котором истец имеет свое местожительство или свое главное заведение.

Статья 8

После столкновения капитан каждого из столкнувшихся судов обязан, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, своего экипажа и своих пассажиров, подать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам.

Он равным образом обязан в пределах возможного сообщить другому судну имя и порт приписки своего корабля, так же, как и те места, откуда он идет и куда направляется.

Собственник судна не отвечает за нарушение одних лишь предшествующих постановлений.

Статья 9

Высокие Договаривающиеся Стороны, законодательства коих не карают за нарушение предшествующей статьи, обязываются принять или предложить своим подлежащим законодательным учреждениям надлежащие меры к тому, чтобы эти нарушения были наказуемы.

Высокие Договаривающиеся Стороны сообщат друг другу, как только представится возможным, законы и распоряжения, которые уже были изданы или которые имеют быть изданы в их государствах во исполнение предшествующего постановления.

Статья 10

Пока не состоятся позднейшие соглашения, настоящие постановления нисколько не нарушают ни правил об ограничении ответственности собственников судов, как они установлены в каждой стране, ни тем более обязательств, вытекающих из договора перевозки или из всяких иных договоров.

Статья 11

Настоящая Конвенция не применяется к военным судам и к государственным судам, предназначенным исключительно для отправления общественной службы.

Статья 12

Постановления настоящей Конвенции будут применяться по отношению ко всем заинтересованным лицам, если все участвующие суда принадлежат к государствам Высоких Договаривающихся Сторон, а равно и в других случаях, предусмотренных национальными законами.

Однако подразумевается:

1) что в отношении заинтересованных лиц, уроженцев не договаривающегося государства, применение означенных постановлений может быть поставлено в зависимость каждым из Договаривающихся государств от условия взаимства;

2) что коль скоро все заинтересованные лица уроженцы того же государства, что и суд, в который внесено дело, то применяется национальный закон, а не Конвенция.

Статья 13

Настоящая Конвенция распространяется на возмещение убытков, которые одно судно причинило либо другому судну, либо находящимся на нем вещам или лицам, либо вследствие выполнения или невыполнения маневра, либо вследствие несоблюдения правил, даже если при этом не произошло столкновения.

Статья 14

Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон будет иметь право по истечении трех лет от введения в действие настоящей Конвенции дать почин к созыву новой конференции с целью изыскать улучшения, которые могли бы быть в ней сделаны, и в особенности с целью расширить, если это окажется возможным, пределы ее применения.

Та из держав, которая воспользуется этим правом, должна сообщить о своем намерении другим державам через посредство Бельгийского Правительства, которое должно озаботиться созывом конференции в течение шести месяцев.

Статья 15

Государства, которые не подписали настоящую Конвенцию, могут присоединиться к ней по своей просьбе. Об этом присоединении будет сообщено дипломатическим путем Бель-

гийскому Правительству, а этим последним каждому из правительств других Договаривающихся Сторон; оно получит силу через месяц после отсылки сообщения, сделанного Бельгийским Правительством.

Статья 16

Настоящая Конвенция будет ратифицирована.

По истечении годового срока, самое позднее, считая со дня подписания Конвенции, Бельгийское Правительство вступит в сношение с правительствами Высоких Договаривающихся Сторон, которые заявят о своей готовности ратифицировать ее, с целью выяснить, возможно ли введение ее в действие.

Ратификации будут, в утвердительном случае, немедленно сданы на хранение в Брюссель, и Конвенция получит силу через месяц после сдачи на хранение.

Протокол останется открытым в течение еще одного года для государств, представленных на Брюссельской конференции. После истечения этого срока они могут лишь присоединиться к ней согласно постановлениям статьи 15.

Статья 17

В случае, если одна или другая из Высоких Договаривающихся Сторон откажется от настоящей Конвенции, отказ этот получит силу лишь через один год, считая со дня его сообщения Бельгийскому Правительству, и Конвенция останется в силе между другими Договаривающимися Сторонами.

Дополнительная статья

В изъятие предшествующей статьи 16 соглашено, что постановление статьи 5, устанавливающее ответственность в том случае, если столкновение произошло вследствие неправильного действия обязательного лоцмана, вступит в полную силу лишь тогда, когда Высокие Договаривающиеся Стороны придут к соглашению об ограничении ответственности собственников судов.

В удостоверение чего полномочные Высоких Договаривающихся Сторон подписали настоящую Конвенцию и приложили к ней свои печати.

Учинено в Брюсселе, в одном экземпляре, 23 сентября 1910 года.

Приложение 2
Международная конвенция о некоторых правилах, относящихся к гражданской юрисдикции по вопросу о столкновении судов, 10 мая 1952 года

Статья 1

1. Иск, возникший вследствие столкновения, происшедшего между морскими судами и судами внутреннего судоходства, может быть возбужден только:

a) в суде по месту постоянного жительства ответчика или по месту порта, где занесено в реестр судно ответчика;

b) в суде того места, где был осуществлен арест судна – ответчика или любого другого судна, принадлежащего тому же ответчику, на которое арест мог быть наложен в законном порядке, или в суде того места, где мог бы быть осуществлен арест, залог или было предоставлено другое обеспечение;

c) в суде того места, где произошло столкновение, если столкновение произошло в пределах порта или на рейдах, или во внутренних водах.

2. Право решать, перед каким из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, будет возбужден иск, должно принадлежать истцу.

3. Истец не сможет предъявить перед другим судом новый иск, основанный на тех же обстоятельствах, тому же ответчику, не отказавшись от ранее возбужденного иска.

Статья 2

Положения статьи 1 ни в чем не умаляют право Сторон предъявить иск о столкновении перед тем судом, который они избрали по взаимному согласию, или передать спор на рассмотрение арбитража.

Статья 3

1. Встречные требования, возникшие из того же столкновения судов, могут быть предъявлены в суд, компетентный для рассмотрения главного иска, согласно положениям статьи 1.

2. В случае, если имеется несколько истцов, каждый из них сможет возбудить свой иск перед судом, в котором уже был предъявлен иск, возникший из того же столкновения, против той же стороны.

3. В случае столкновения или столкновений нескольких судов ничто в этой Конвенции не должно препятствовать тому, чтобы любой суд, в котором предъявлен иск на основе положений данной Конвенции, осуществлял юрисдикцию в соответствии с его национальными законами по дополнительным искам, возникающим в связи с одним и тем же событием.

Статья 4

Настоящая Конвенция распространяется также на иски о возмещении убытков, причиненных одним судном ругому, либо имуществу или лицам, находящимся на борту этих судов, вследствие выполнения или неосуществления маневра, либо несоблюдения правил, хотя бы фактически столкновения и не произошло.

Статья 6

Настоящая Конвенция не будет иметь силы в отношении исков, возникающих из договоров перевозки или из других договоров.

Статья 7

Настоящая Конвенция не будет применяться в случаях, предусмотренных положениями пересмотренной Конвенции о судоходстве по Рейну от 17 октября 1868 года.

Статья 8

Положения настоящей Конвенции будут применяться по отношению ко всем заинтересованным лицам, если все суда, с которыми связан любой иск, плавают под флагом Высоких Договаривающихся Сторон.

Однако обычно предусматривается, что:

1. По отношению к заинтересованным лицам, являющимся гражданами государства, не участвующего в Конвенции, применение указанных выше положений может быть допущено каждым из Договаривающихся государств – на условиях взаимности.

2. Если все заинтересованные лица являются гражданами того же государства, что и суд, рассматривающий дело, то применяются положения национального закона, а не Конвенции.

Статья 9

Высокие Договаривающиеся Стороны обязуются передавать на рассмотрение арбитража любые споры между государствами, возникающие из толкования или применения настоящей Конвенции, однако без ущерба для обязательства тех Высоких Договаривающихся Сторон, которые согласились передавать свои споры в Международный Суд.

Статья 10

Настоящая Конвенция открыта для подписания государствами, представленными на девятой сессии Дипломатической конференции по морскому праву.

Протокол подписания будет составлен Министерством иностранных дел Бельгии.

Статья 11

Настоящая Конвенция подлежит ратификации, и ратификационные грамоты будут сданы на хранение Министерству иностранных дел Бельгии, которое уведомит о сдаче на хранение все Договаривающиеся и присоединившиеся государства.

Статья 12

a) Настоящая Конвенция вступит в силу для двух первых государств, которые ее ратифицируют, через шесть месяцев после дня сдачи на хранение второй ратификационной грамоты.

b) Для каждого государства-участника, ратифицирующего Конвенцию после сдачи на хранение второй ратификационной грамоты, Конвенция вступит в силу через шесть месяцев со дня сдачи на хранение ратификационной грамоты этим государством.

Статья 13

Любое государство, не представленное на девятой сессии Дипломатической конференции по морскому праву, сможет присоединиться к настоящей Конвенции.

Эти присоединения будут нотифицироваться Министерству иностранных дел Бельгии, которое уведомит об этом дипломатическим путем все Договаривающиеся и присоединившиеся государства.

Конвенция вступит в силу для присоединившегося государства через шесть месяцев после получения этой нотификации, но не раньше даты ее вступления в силу, как это предусмотрено в статье 12 (пункт «а»).

Статья 14

Любая Высокая Договаривающаяся Сторона сможет по истечении трехлетнего срока после вступления в силу по отношению к ней настоящей Конвенции потребовать созыва конференции, уполномоченной вынести решение по всем предложениям относительно пересмотра Конвенции.

Любая Высокая Договаривающаяся Сторона, которая захочет воспользоваться этим правом, сообщит об этом Бельгийскому Правительству, которое возьмет на себя созыв конференции через шесть месяцев после получения такого сообщения.

Статья 15

Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон будет иметь право денонсировать настоящую Конвенцию в любой момент после ее вхождения в силу по отношению к этой Стороне. Однако эта денонсация войдет в силу только через год со дня получения нотификации о денонсации Бельгийским Правительством, которое уведомит об этом другие Договаривающиеся Стороны дипломатическим путем.

Статья 16

а) Любая Высокая Договаривающаяся Сторона может в момент ратификации, присоединения или в любой последующий момент нотифицировать в письменной форме Бельгийскому Правительству о распространении Конвенции на любую из территорий государств, за международные отношения которых она несет ответственность. Конвенция будет распространяться на указанные в нотификации территории через шесть месяцев со

дня получения этой нотификации Министерством иностранных дел Бельгии, но не раньше даты вступления в силу настоящей Конвенции по отношению к этой Высокой Договаривающейся Стороне.

b) Любая Высокая Договаривающаяся Сторона, сделавшая такое заявление в соответствии с пунктом «a» настоящей статьи, распространяющей Конвенцию на любую территорию государства, за международные отношения которой она несет ответственность, сможет в любой момент после этого нотифицировать Министерству иностранных дел Бельгии о прекращении действия Конвенции по отношению к данной территории. Эта денонсация вступит в силу по истечении срока в один год, предусмотренного статьей 15.

c) Министерство иностранных дел Бельгии будет сообщать дипломатическим путем всем государствам-участникам и присоединившимся государствам о каждой нотификации, полученной им в соответствии с настоящей статьей.

Совершено в Брюсселе в одном экземпляре 10 мая 1952 года на французском и английском языках, причем оба текста являются аутентичными.

Оговорки и заявления

Коста-Рика

Правительство Республики Коста-Рика, присоединяясь к этой Конвенции, делает оговорку о том, что гражданский иск, касающийся столкновения между морскими судами или между морскими судами и судами внутренней навигации, может быть подан только в суд страны, в которой находится обычное место жительства ответчика или в суд государства, под флагом которого плавает судно.

В соответствии с этим Республика не считает обязательными для себя подпункты «b» и «c» пункта 1 статьи 1.

В соответствии с Кодексом частного международного права, утвержденным на шестой Международной конференции американских государств в Гаване (Куба), правительство Республики Коста-Рика, присоединяясь к этой Конвенции, настоящим делает

ясную оговорку о том, что оно ни в коем случае не откажется от своей компетенции или юрисдикции в отношении применения законов Коста-Рики к столкновениям в открытом море или в своих территориальных водах, когда при этом терпят ущерб суда Коста-Рики.

Кхмерская Республика

Королевское Правительство Камбоджи, присоединяясь к этой Конвенции, настоящим делает оговорку о том, что гражданский иск, касающийся столкновения между морскими судами или между морскими судами и судами внутренней навигации, может быть подан только в суд страны, в которой находится обычное место жительства ответчика, или в суд государства, под флагом которого плавает судно.

В соответствии с этим Королевское Правительство Камбоджи не считает обязательными для себя подпункты «b»и «c» пункта 1 статьи 1.

Присоединяясь к Конвенции, Королевское Правительство Камбоджи настоящим делает ясную оговорку о том, что оно ни в коем случае не откажется от своей компетенции или юрисдикции в отношении применения законов Камбоджи к столкновениям в открытом море или в своих территориальных водах, когда при этом терпят ущерб суда Камбоджи.

Югославия

(В момент подписания)

Правительство Федеративной Народной Республики Югославии сохраняет за собой право сделать в момент ратификации декларацию относительно принципа «судна – ответчика», предусмотренного в подпункте «b» статьи 1 настоящей Конвенции.

Приложение 3
LISBON RULES 1987

In these Rules, the following words are used with the meaning set out below:

«Vessel» means any ship, craft, machine, rig or platform whether capable of navigation or not, which is involved in a collision.

«Collision» means any accident involving two or more vessels which causes loss or damage even if no actual contact has taken place.

«Claimant» means any person, corporate body or legal entity to whom damages are due in respect of loss or damage (excluding death and personal injury) as a result of a collision.

“Damages» means the financial compensation payable to the Claimant.

“Total Loss» means an actual total loss of the vessel or such damage to the vessel that the cost of saving and repairing her would exceed her market value at the time of the collision.

“Property» means cargo, goods and other thing on board a vessel.

“Freight» means the remuneration payable for the carriage by the vessel of property or passengers or for the use of the vessel.

“Detention» means the period of time during which the Claimant is deprived of the use of the vessel.

RULE A

These Rules are available for adoption in cases where damages are claimed following a collision. Their adoption does not imply an admission of liability.

RULE B

When a vessel is involved in a collision, these Rules shall apply to the assessment of the damages. These Rules shall not extend to the determination of liability or affect rights of limitation of liability.

RULE C

Subject to the application of the numbered rules the Claimant shall be entitled to recover only such damages as may reasonably be considered to be the direct and immediate consequence of the collision.

RULE D

Subject to the application of Rule C and of the numbered Rules, damages shall place the Claimant in the same financial position as he would have occupied had the collision not occurred.

RULE E

The burden of proving the loss or damage sustained in accordance with these Rules shall be upon the Claimant. Damages shall not be recoverable to the extent that the person against whom the claim is made is able to show that the Claimant could have avoided or mitigated the loss or damage by the exercise of reasonable diligence.

RULE I

Total loss

1. In the event of a vessel being a total loss, the Claimant shall be entitled to damages equal to the cost of purchasing a similar vessel in the market at the date of the collision. Where no similar vessel is available, the Claimant shall be entitled to recover as damages the value of the vessel at the date of the collision calculated by reference to the type, age, condition, nature of operation of the vessel and any other relevant factors.

2. Damages recoverable in the event of a total loss shall also include:

(a) Reimbursement of salvage, general average and other charges and expenses reasonably incurred as a result of the collision.

(b) Reimbursement of sums for which the Claimant has become legally liable and has paid to third parties in respect of such liability, arising out of the collision by reason of contractual, statutory or other legal obligations.

(c) Reimbursement for the net freight lost and the value of bunkers and ship's gear lost as a result of the collision and not included in the value of the vessel ascertained in accordance with Rule 1 above.

(d) Subject to reimbursement for any claim for loss of freight under paragraph (c) above, compensation for the loss of use of the vessel for the period reasonably necessary to find a replacement whether the vessel is actually replaced or not. Such compensation to be calculated

in accordance with Rule II, less any interest which the Claimant may be entitled to receive under Rule IV in respect of the said period.

RULE II

Damage to vessel

1. In the event of a vessel being damaged but not being a total loss as defined in these Rules, the Claimant shall be entitled to recover as damages:

(a) The cost of temporary repairs reasonably effected, and the reasonable cost of permanent repairs.

The cost of those repairs shall include but not be limited to the cost of any necessary drydocking, gasfreeing or tank cleaning, port charges, supervision and classification surveys, together with drydock dues and/or wharfage, for the time occupied in carrying out such repairs.

However, when the collision damage repairs are carried out in conjunction with Owners' work which is essential to the seaworthiness of the vessel or with essential repair work arising out of another incident or are deferred to and carried out at a routine docking, the damages shall include but not be limited to drydock dues, wharfage and/or other time-based charges only to the extent that the period to which such charges relate has been extended by reason of the collision damage repairs.

(b) Reimbursement of salvage, general average and other charges and expenses reasonably incurred as a result of the collision.

(c) Reimbursement of sums, for which the Claimant has become legally liable and has paid to third parties in respect of such liability, arising out of the collision by reason of contractual, statutory or other legal obligations.

(d) Reimbursement for the net freight lost and the cost of replacing bunkers and vessel's gear lost as a result of the collision and not included in the cost of repairs under Rule II 1(a).

2. Damages recoverable shall also include:

(a) Subject to reimbursement for any claim for loss of freight under Rule II 1(d), compensation for the net loss of earnings arising from the collision. This compensation shall be assessed by establishing the gross

earnings of the vessel lost during detention, calculated by reference to the vessel's earnings or by reference to the earnings of comparable vessels in the same trade and then deducting from the gross earnings the operating costs which would normally have been incurred in order to achieve the gross earnings, such as hire payable, crew and bunker costs, port disbursements and insurance.

(b) Operating costs and expenses actually incurred during detention, other than those included under Rule II 1.

3. In the interpretation of Rule II 2, the following particular provisions will also apply:

(a) When detention occurs during the performance of a voyage charterparty and such detention does not entail cancellation of the charterparty, compensation shall be calculated by applying the average net earnings on the two voyages prior to and the two voyages subsequent to the detention.

When no reference to two prior and two subsequent voyages is possible, the net earnings on other relevant voyages or if there are no other relevant voyages on the voyage during which the collision took place shall form the basis of compensation.

If in consequence of such detention the charterparty is cancelled, and freight remains unearned compensation shall include the net freight lost.

(b) When detention occurs while the vessel is being operated on a liner service, compensation for detention shall be assessed as follows:

i. when detention occurs during the voyage which the vessel is performing at the time of the collision by applying to the detention the net daily earnings for that voyage, computed for the time the voyage would have taken had the collision not occurred,

ii. when detention occurs other than during the voyage which the vessel is performing at the time of the collision, by applying to the detention the average net earnings on the two voyages prior to and the two voyages subsequent to the detention. When reference to two prior and two subsequent voyages is not possible, the basis of the computation will be the net earnings on other relevant voyages. If there are no other relevant voyages the compensation will be assessed by reference to the net earnings of a similar vessel operating in a similar trade.

(c) When detention occurs while the vessel is performing under a time charter, compensation shall include the net loss of hire during the detention. If in consequence of such detention the charterparty is cancelled, compensation shall include the net hire which would have been paid during the unperformed portion of the charter, allowance being made for any actual net earnings during that portion.

4. When collision damage repairs are carried out in conjunction with Owners' work which is essential to the seaworthiness of the vessel or with essential repair work arising out of another incident or are deferred to and carried out at a routine docking, damages shall include compensation for detention only to the extent that the period under repair is extended by reason of the collision damage repairs.

RULE III

Property on board

1. The Claimant shall be entitled to recover damages when property has been lost or damaged in consequence of the collision.

2. In the case of property having a commercial value such damages shall be calculated as follows:

(a) If such property is lost, the Claimant shall be entitled to reimbursement of the market value at the port of destination at the time when it should have arrived, less any expenses saved.

When such market value cannot be determined, the value of the property shall be the shipped value plus freight and the cost of insurance if incurred by the Claimant, plus a margin for profit assessed at no more than 10% of the value of the property calculated as above.

(b) If such property is damaged, the Claimant shall be entitled to damages equal to the difference between the value of the property in sound condition at destination and its value in damaged condition.

Where physical damage to such property arises from the prolongation of the voyage following the collision, the compensation shall be fixed on the same basis. However, where the loss arises from a fall in the market during such prolongation there shall be no right to damages.

3. In the case of any other property the Claimant shall be entitled to recover:

(a) Where the property has been lost or is irreparable: its value or the reasonable cost of its replacement;

(b) Where the property is damaged and can be repaired: the reasonable cost of repairs, but not exceeding its value or the reasonable cost of its replacement.

RULE IV

Interest

1. Interest on damages is recoverable in addition to the principal sum.

2. For claims under Rule I 1, interest shall run from the date of the collision to the date of payment.

For all other claims, interest shall run from the date the loss was sustained or the expense was incurred to the date of payment.

3. Where under Rule V the damages are to be calculated in Special Drawing Rights (SDR), the rate of interest shall be the average London rate for three months SDR linked deposits in the period that interest runs; otherwise the rate of interest shall be ten per cent per annum.

RULE V

Currency

Unless the parties have agreed to apply a specific currency in the calculation of their damages the following procedure shall be adopted:

– losses or expenses shall be converted from the currency in which they are incurred into Special Drawing Rights (SDR) at the rate of exchange prevailing on the day the losses or expenses were incurred;

– the final amounts due shall be calculated in SDR and the balance due shall be paid to the Claimant in the currency of his choice at the rate of exchange prevailing on the date of payment;

– where no official SDR exchange rate is quoted for the currency, conversions to and from SDR shall be made by reference to U.S. dollars.

Приложение 4
Компенсация убытков по делам о столкновении. Лиссабонские правила 1987 г.

Определения

В настоящих Правилах следующие слова используются в значении, приведенном ниже:

«СУДНО» означает любое плавучее средство, механизм, машину, вышку или платформу независимо от того, способны ли они к плаванию, и которые участвовали в столкновении.

«СТОЛКНОВЕНИЕ» означает происшествие с участием двух или более судов, которое причиняет ущерб или вред, даже если не произошло действительного контакта.

«ЛИЦО»

ПРЕДЪЯВЛЯЮЩЕЕ ТРЕБОВАНИЕ» означает любое лицо, организацию или юридическое лицо, которые имеют право на возмещение убытков в отношении ущерба или вреда (исключая смерть и причинение личного вреда), возникшего в результате столкновения.

«УБЫТКИ» означают денежную компенсацию, подлежащую выплате лицу, предъявляющему требование.

«ПОЛНАЯ ГИБЕЛЬ» означает действительную гибель судна или такое повреждение судна, при котором стоимость спасания и ремонта превышают его рыночную стоимость на момент столкновения.

«ИМУЩЕСТВО» означает груз, товары и другие вещи на борту судна.

«ФРАХТ» означает вознаграждение, уплачиваемое за перевозку судном имущества или пассажиров или за использование судна.

«ПРОСТОЙ СУДНА» означает период времени, в течение которого лицо, предъявляющее требование, лишается возможности использовать судно.

Правило «A»

Настоящие Правила предназначаются для применения по делам, в которых предъявляется требование о возмещении убытков, возникших вследствие столкновения. Принятие Правил не подразумевает признание ответственности.

Правило «B»

Когда судно вовлечено в столкновение, то настоящие Правила будут применены для оценки убытков. Настоящие Правила не распространяются на установление ответственности и не затрагивают права на ограничение ответственности.

Правило «C»

При условии применения цифровых Правил лицо, предъявляющее требование, вправе получить возмещение только таких убытков, которые могут разумно рассматриваться в качестве прямого и ближайшего следствия столкновения.

Правило «D»

При условии применения Правила «C» и цифровых Правил возмещение убытков должно поставить лицо, предъявляющее требование, в то же самое финансовое положение, в котором оно находилось бы, если бы не произошло столкновения.

Правило «E»

Бремя доказывания ущерба или вреда, понесенного в соответствии с настоящими Правилами, лежит на лице, предъявляющем требование.

Убытки не возмещаются в той части, в которой лицо, к которому предъявлено требование, в состоянии доказать, что лицо, предъявляющее требование, могло избежать или уменьшить ущерб или вред проявлением разумной предусмотрительности.

Правило I

Полная гибель

1. В случае полной гибели судна лицо, предъявляющее требование, имеет право на возмещение убытков, равных стоимости приобретения подобного судна на рынке на день столкновения.

В тех случаях, когда не имеется подобного судна, лицо, предъявляющее требование, вправе получить в качестве возмещения убытков стоимость судна на дату столкновения, определенную с учетом типа, возраста, состояния, характера эксплуатации судна и других относящихся к делу факторов.

2. Убытки, подлежащие возмещению в случае полной гибели судна, также включают:

(a) Возмещение спасательных, общеаварийных и других платежей и издержек, разумно понесенных в результате столкновения.

(b) Возмещение сумм, за которые лицо, предъявляющее требование, стало законно ответственным и которые оно уплатило третьим лицам в отношении такой ответственности возникшей из столкновения в силу договорных, статутных или других правовых обязательств.

(c) Возмещение потерянного нетто-фрахта, стоимости бункера и судового оборудования, утраченного в результате столкновения и не включенного в стоимость судна, установленную в соответствии с Правилом I 1, приведенным выше.

(d) При условии возмещения любого требования в отношении потерянного фрахта согласно параграфу (c), изложенному выше, компенсацию упущенной выгоды судна за период, разумно необходимый для подыскания замены независимо от того, было ли или не было в действительности заменено судно. Такая компенсация исчисляется в соответствии с Правилом II за минусом процентов, которые лицо, предъявляющее требование, вправе получить по Правилу IV в отношении такого указанного периода.

Правило II

Повреждение судна

1. В случае повреждения судна, но не его полной гибели в том определении, которое дано в настоящих Правилах, лицо, предъявляющее требование, вправе получить в качестве возмещения убытков:

(a) Стоимость временных ремонтных работ, разумно проведенных, и разумную стоимость постоянного ремонта.

Стоимость этих ремонтных работ включает, но не ограничивается стоимостью любого необходимого докования, дегазации и мойки танков, портовыми сборами, расходами по наблюдению и осмотрам представителей классификационных обществ вместе со сборами за пользование сухим доком и/или причальными сборами за период времени, занятого для выполнения таких ремонтов.

Однако когда ремонтные работы по устранению повреждений, причиненных столкновением, производятся вместе с ремонтными работами судовладельцев, существенными для мореходности судна, или вместе с существенными ремонтными работами, связанными с другим происшествием, или когда аварийные работы отложены и проводятся в период очередного докования, то убытки включают, но не ограничиваются сборами по сухому доку, причальными сборами или другими сборами, базирующимися на повременной основе только в той части, в которой период времени, к которому относят сборы, был удлинен в силу проведения ремонтных работ по устранению повреждений от столкновения.

(b) Возмещение спасательных, общеаварийных и других платежей и расходов, разумно понесенных в результате столкновения.

(c) Возмещение сумм, за уплату которых лицо, предъявляющее требование, стало ответственным и которые оно уплатило третьим лицам в отношении такой ответственности, возникающей из столкновения в силу договорного, статутного или другого обязательства.

(d) Возмещение потерянного нетто-фрахта и стоимость пополнения бункера и судового оборудования, утраченного в результате столкновения и не включенного в стоимость ремонта согласно Правилу II 1 (a).

2. Подлежащие возмещению убытки также включают:

(a) При условии возмещения любого требования в отношении утраты фрахта по правилу II 1 (d) компенсацию чистой (нетто) потери доходов из-за столкновения. Эта компенсация определяется путем установления брутто доходов судна, утраченных за

период задержки, начисленных исходя из доходных поступлений этого судна или из доходов аналогичных судов, работающих в том же районе, и вычета из брутто-доходов расходов по эксплуатации судна, которые обычно производятся, чтобы обеспечить получение доходов, таких как арендная плата, расходы по содержанию экипажа, расходы на бункер, портовые расходы и страхование.

(b) Эксплуатационные расходы и издержки, действительно понесенные в период простоя судна, кроме тех, которые включены по Правилу II 1.

3. При толковании Правила II 2 применяются также следующие положения:

(a) Когда простой судна происходит во время выполнения рейсового чартера и такой простой не приводит к канцеллированию чартера, компенсация исчисляется на основе средних нетто-доходов за два рейса до и двух рейсов после простоя.

В тех случаях, когда невозможно взять два рейса до и два рейса после простоя, то в основу компенсации берется нетто-доход по другим подходящим рейсам или, если такие подходящие рейсы не имеются, то по рейсу, в котором произошло столкновение.

Если вследствие такого простоя судна канцеллируется чартер и фрахт остается незаработанным, то компенсация включает утраченный нетто-фрахт.

(b) В случаях, когда простой судна происходит во время работы судна на линии, компенсация определяется следующим образом:

(i) в случаях, когда простой судна происходит во время выполнения рейса, в котором произошло столкновение, то компенсация определяется путем применения к периоду простоя суточного нетто-дохода судна в этом рейсе, определенного за время, которое занял бы рейс, если бы не было столкновения:

(ii) в случаях, когда простой судна происходит в другой период, а не в период выполнения рейса, в котором произошло столкновение, то компенсация определяется применением к периоду простоя среднего нетто-дохода по двум рейсам до и двум

рейсам после простоя. Когда применение двух предыдущих и двух последующих рейсов невозможно, то основой расчета являются нетто-доходы по другим подходящим рейсам. Если не имеется других подходящих рейсов, то компенсация исчисляется на основе нетто-доходов подобного судна, работающего на той же линии.

(c) Когда простой судна происходит в период работы судна в тайм-чартере, то компенсация включает чистую потерю арендной платы за период простоя. Если вследствие такого простоя канцеллирован чартер, то компенсация включает чистую арендную плату, которая была уплачена за невыполненную часть тайм-чартера, и в учет принимаются любые действительные нетто-доходы за такую часть тайм-чартера.

4. Если ремонтные работы по устранению повреждений от столкновения проводятся одновременно с другими работами судовладельца, которые являются важными для мореходности судна, или с другими значительными ремонтными работами, связанными с другим происшествием, или они отложены и проводятся в период очередного докования, то убытки включают компенсацию за простой только в части, в которой период нахождения судна на ремонте был продлен из-за проведения аварийного ремонта.

Правило III

Имущество на борту судна

1. Лицо, предъявляющее требование, вправе получить возмещение убытков от утраты или повреждения имущества вследствие столкновения.

2. Если имущество имеет коммерческую стоимость, то такие убытки определяются следующим образом:

(a) Если такое имущество утрачено, то лицо, предъявляющее требование, вправе получить компенсацию рыночной стоимости в порту назначения во время, когда оно должно было быть доставлено, за минусом сэкономленных расходов.

В случаях, когда рыночная стоимость не может быть установлена, то стоимость имущества определяется стоимостью

имущества в порту погрузки плюс фрахт и расходы по страхованию, если они были понесены лицом, предъявляющим требование, с добавлением доли прибыли, начисляемой в размере не более чем 10 % от стоимости имущества, определяемой, как это указано выше.

(b) В случае повреждения такого имущества лицо, предъявляющее требование, вправе получить возмещение убытков, равное разнице в стоимости имущества в хорошем состоянии в порту назначения и его стоимости в поврежденном состоянии.

Когда физический вред имущества наступает вследствие продления времени рейса, вызванного столкновением, то компенсация определяется на такой же основе. Однако в случаях, когда убытки наступают вследствие падения цен рынка во время такого удлинения рейса, то право на возмещение таких убытков не возникает.

3. В отношении какого-либо другого имущества лицо, предъявляющее требование, вправе получить:

(a) в тех случаях, когда имущество утрачено или оно не может быть отремонтировано, – его стоимость или разумную стоимость его замены;

(b) в тех случаях, когда имущество повреждено и может быть отремонтировано, – разумную стоимость ремонта, но не свыше его стоимости, или разумную стоимость его замены,

Правило IV
ПРОЦЕНТЫ

1. В дополнение к основной сумме возмещаются проценты на сумму убытков.

2. В отношении требований, предусмотренных в Правиле I i, проценты начисляются с даты столкновения по момент платежа.

В отношении всех других требований проценты начисляются с даты возникновения убытка или даты расходов по момент платежа.

3. В тех случаях, когда убытки по Правилу V исчисляются в единицах СДР, размер процентов определяется по средней ставке Лондона для трехмесячных депозитов, привязанных к СДР, за

период, в течение которого начисляются проценты; в противном случае размер процентов составляет 10 процентов годовых.

Правило V
ВАЛЮТА

Если стороны не договорились о применениях конкретной валюты для исчисления своих убытков, то принимается следующий порядок:

– убытки и расходы переводятся из валюты, в которой понесены, в единицы СДР по курсу, действующему надень, когда были понесены убытки или расходы;

– окончательные причитающиеся выплате суммы подсчитываются в единицах СДР, и подлежащий выплате баланс уплачивается лицу, предъявляющему требование, в валюте его выбора по курсу, действующему на день платежа;

– если не существует официального курса перевода СДР для отдельной валюты, то перевод в единицы СДР и обратно осуществляется исходя из курса этой валюты по отношению к долларам США.

Приложение 5
Столкновение судов по Кодексу торгового мореплавания Украины

Статья 60. Обязанности предоставления помощи после столкновения судов

Капитан каждого из судов, столкнувшихся обязан после столкновения, насколько он может сделать это без серьезной угрозы для своих пассажиров, экипажа и судна, оказать помощь другому судну, его пассажирам и экипажу. Капитаны судов обязаны, насколько это возможно, сообщить друг другу название своих судов, порты приписки, а также порты отправления и назначения или ближайший порт, в который зайдет судно.

За невыполнение указанных в настоящей статье обязанностей капитан несет ответственность в соответствии с действующим законодательством Украины.

Судовладелец не несет ответственности за невыполнение капитаном судна обязанностей оказания помощи после столкновения судов.

ГЛАВА 3. ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ

Статья 296. Применение права в случае столкновения судов

Отношения, связанные с возмещением убытков от столкновения судов во внутренних водах или территориальном море регулируются законодательством государства, где произошло столкновение.

Если столкновение произошло в открытом море и спор в связи со столкновением рассматривается в Украине, применяются правила статей 297-304 настоящего Кодекса.

Если все суда столкнувшихся плавают под одним флагом и не затрагивают интересов третьей стороны, применяется законодательство государства флага этих судов независимо от того, где произошло столкновение.

Статья 297. Сфера применения возмещения убытков от столкновения судов

Правила настоящей главы применяются в случае столкновения в морских или других водах морских судов, а также морских судов и судов внутреннего плавания.

Для целей настоящей главы к столкновению судов приравниваются случаи, когда убытки причинены одним судном другому или лицам, груза или другому имуществу, находящимся на судне, выполнением или невыполнением маневра или несоблюдением правил судоходства, даже если при этом не случилось физического столкновения судов.

Никакое положение настоящей главы не влияет на ответственность любого лица, вытекающая из любого договора, а также на право лица ограничить ответственность согласно правилам этого Кодекса.

Статья 298. Последствия столкновения при отсутствии вины

Если столкновение произошло случайно или вследствие непреодолимой силы, а также если невозможно установить причины столкновения, то убытки несет тот, кто их потерпел.

Это положение применяется и в том случае, если суда или одно из них находились в момент столкновения на якоре или были закреплены иным способом.

Статья 299. Столкновение по вине одного судна

Если столкновение вызвано неправильными действиями или упущениями одного из судов, убытки возмещаются той стороной, по вине которой произошло столкновение.

Статья 300. Столкновение по вине всех столкнувшихся судов

Если столкновение вызвано виной всех столкнувшихся судов, то ответственность каждой из сторон определяется в соответствии со степенью вины. В случае невозможности установить степень вины каждой из сторон, ответственность распределяется между ними поровну.

Статья 301. Вина судна в столкновении

Ни одно из столкнувшихся судов нельзя считать виновным, пока не будет доказана его вина.

Статья 302. Солидарная ответственность

В случаях, указанных в статье 300 настоящего Кодекса, судовладельцы отвечают солидарно перед третьими лицами за убытки, возникшие в результате смерти или повреждения здоровья людей, причем судовладелец, который уплатил сумму большую, чем ему положено, имеет право обратного требования к другим судовладельцам.

Все другие причиненные в этих случаях третьим лицам убытки возмещаются в соответствии со статьей 300 настоящего Кодекса, но без солидарной ответственности.

Статья 303. Столкновение по вине лоцмана

Ответственность, установленная статьями 299, 300, 302 настоящего Кодекса, наступает и в том случае, когда столкновение произошло по вине лоцмана или службы регулирования движения судов.

Приложение 6
Столкновение судов по Кодексу торгового мореплавания РФ

Статья 63. Обязанность оказать помощь после столкновения судов

1. Капитан каждого из столкнувшихся судов обязан после их столкновения, если он может это сделать без серьезной опасности для своих пассажиров, членов экипажа судна и своего судна, оказать помощь другому судну, его пассажирам и членам его экипажа.

2. Капитаны судов обязаны, если это возможно, сообщить друг другу названия своих судов, порты их регистрации, а также порты отправления и назначения.

3. Судовладелец не несет ответственность за нарушение капитаном судна обязанностей, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи.

Глава XVII. ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ

Статья 310. Сфера применения правил, установленных настоящей главой

1. При столкновении морских судов, а также морских судов и судов внутреннего плавания убытки, причиненные таким судам, находящимся на них людям, а также грузам или иному имуществу, возмещаются в соответствии с правилами, установленными настоящей главой.

Указанные правила применяются и в случае, если убытки причинены одним судном другому судну или находящимся на нем людям, а также грузу или иному имуществу выполнением или невыполнением маневра либо несоблюдением правил плавания, если даже при этом не произошло столкновение судов.

2. Правила, установленные настоящей главой, также распространяются на суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемые ими и используемые в момент столкновения судов только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов и пограничных кораблей.

Статья 311. Обстоятельства, исключающие ответственность

1. В случае, если столкновение судов произошло случайно или вследствие непреодолимой силы либо невозможно установить причины столкновения судов, убытки несет тот, кто их потерпел.

2. Правило, установленное пунктом 1 настоящей статьи, применяется и в случае, если суда или одно из них находились в момент столкновения на якоре либо были закреплены иным способом.

Статья 312. Вина одного из судов в столкновении

В случае, если столкновение судов произошло по вине одного из судов, убытки несет тот, по чьей вине произошло столкновение.

Статья 313. Вина двух или более судов в столкновении

1. В случае, если столкновение судов произошло по вине двух или более судов, ответственность каждого из них за убытки определяется соразмерно степени его вины. В случае, если невозможно установить степень вины каждого из судов исходя из обстоятельств столкновения, ответственность за убытки распределяется между ними поровну.

2. Владельцы судов, виновных в столкновении, отвечают солидарно перед третьими лицами за убытки, причиненные в результате смерти или повреждения здоровья людей, причем судовладелец, уплативший сумму большую, чем ему следует уплатить в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, имеет право регресса к другим судовладельцам.

За убытки, причиненные имуществу третьих лиц, владельцы судов, виновных в столкновении, несут ответственность в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

Статья 314. Вина лоцмана в столкновении судов

Ответственность, установленная статьями 312 и 313 настоящего Кодекса, наступает и в случае, если столкновение судов произошло по вине лоцмана, если даже лоцманская проводка была обязательной.

Статья 315. Презумпция невиновности судов

Ни одно из участвовавших в столкновении судов не предполагается виновным, если не доказано иное.

Приложение 7
Столкновение судов по Морскому Кодексу Грузии

Статья 20

1. Возмещение ущерба от столкновения судов в территориальных и внутренних водах регулируется законодательством государства, на территории которого произошло столкновение.

2. Если столкновение произошло в открытом море и спор в связи со столкновением рассматривается в Грузии, применяются правила главы XVII настоящего Кодекса.

3. Если столкнувшиеся суда плавают под флагом одного и того же государства и столкновение не затрагивает интересов третьей стороны, применяется закон государства флага судна независимо от того, где произошло столкновение.

Глава XVII. ВОЗМЕЩЕНИЕ УЩЕРБА ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ

Статья 290

1. Правила настоящей главы применяются при столкновении судов в море и иных водах.

2. Согласно настоящей главе к столкновению судов приравнивается случай, когда ущерб причинен одним судном другому или находящимся на судне людям, грузу или иному имуществу выполнением или невыполнением судном маневра либо несоблюдением правил судоходства и в случае, если физическое соприкосновение судов не имело места.

Статья 291

Ни одно из участвовавших в столкновении судов не считается виновным до тех пор, пока его вина не будет доказана.

Статья 292

Если столкновение вызвано неправильными действиями или упущениями одного из судов, ущерб возмещается той стороной, по вине которой произошло столкновение.

Статья 293

Если столкновение вызвано виной всех столкнувшихся судов, ответственность сторон определяется в соответствии с виной каждого из них. В случае невозможности установить степень вины каждой из сторон ответственность распределяется между ними поровну.

Статья 294

1. Если столкновение произошло вследствие непреодолимой силы, (форс-мажор), а также если невозможно установить причины столкновения, ущерб возмещается тем, кому причинен ущерб.

2. Это правило применяется и в случае, если суда или хотя бы одно из них в момент столкновения стояли на якоре либо, были закреплены иным способом.

Статья 295

1. В случае, указанном в статье 293 настоящего Кодекса, судовладельцы отвечают вместе (солидарно) перед третьими лицами за вред, причиненный смертью или повреждением здоровья людей, при этом судовладелец, уплативший сумму большую, чем с него следует, имеет право обратного требования к другим судовладельцам.

2. Любой иной ущерб, причиненный третьим лицам, возмещается в соответствии со статьей 293 настоящего Кодекса, но без солидарной ответственности.

Статья 296

Ответственность, установленная статьями 292, 293 и 295 настоящего Кодекса, сохраняет силу и в случае, когда столкновение вызвано виной лоцмана или системой управления судоходством.

Статья 297

1. Капитан каждого из участвовавших в столкновении судов обязан после столкновения, не создавая серьезной опасности для своих пассажиров, экипажа и судна, по возможности оказать помощь другому судну, экипажу и пассажирам.

2. Капитаны судов обязаны по возможности сообщать друг другу названия своих судов, порты приписки, а также порты отправления и назначения или ближайший порт, в который судно зайдет.

3. За нарушение предусмотренных настоящей статьей обязанностей капитан судна несет ответственность согласно действующему законодательству.

4. Судовладелец не несет ответственности за неисполнение капитаном судна предусмотренных настоящей статьей обязанностей.

Глава XXVI. ПРИМЕНИМОЕ ПРАВО

Статья 420. Отношения, возникающие из столкновения судов

1. Отношения, возникающие из столкновения судов во внутренних морских водах и в территориальном море, регулируются законом государства, на территории которого произошло столкновение.

2. Вслучае, если столкновение судов произошло в открытом море и спор рассматривается в Российской Федерации, применяются правила, установленные главой XVII настоящего Кодекса.

3. К отношениям, возникающим из столкновения судов, плавающих под флагом одного государства, применяется закон данного государства независимо от места столкновения судов.

Приложение 8
In The Supreme Court of Judicature Between The Owners of the Motor Vessel «Bona Spes» and The Owners of the Motor Vessel «Atlantic Star»

Royal Courts of JusticeThursday, 27thJuly1972

The Master of the Rolls (Lord Denning)

(Transcript of the Shorthand Notes of The Association of Official Shorthandwriters, Ltd., Room 392, Royal Courts of Justice, and 2, New Square, Lincoln's Inn, London, W. C, 2.)

Mr. MICHAEL THOMAS (instructed by Messrs. Clyde & Co.) appeared on behalf of the Appellant Defendants.

Mr. J. F. WILLMER, Q. C., and Mr. N. P. PHILLIPS (instructed by Messrs. Alsop Stevens Batesons & Co.) appeared on behalf of the Respondent Plaintiffs.

THE MASTER OF THE ROLLS:

1. INTRODUCTION

The «Atlantic Star» is a container ship of 11,839 tons. She flies the Dutch flag and is owned by a Dutch company – The Holland-America Line. On 28th January 1970, in the early hours she was proceeding up the Channel of the River Scheldt in Belgian waters towards Antwerp. Suddenly the fog thickened. It became dense. She was making for the Zandvliet locks and expected to have the help of three tugs, but these were called off to help another vessel. She attempted to enter the locks on her own. Her radar was working but did not spot two small vessels moored at the entrance to the lock, because they were below the level of the wall. the outer one was the Dutch motor-barge, the «Bona Spes» of 675 tons, which was laden with a cargo of gravel. The inner one next the quay was the Belgian dumb barge, the «Hugo van der Goes» of 807 tons, which was laden with a cargo of stone. The «Atlantic Star» crashed into these two vessels and sunk them with their cargoes. Two men on board the Hugo van der Goes», the skipper and a sailor, were drowned. The wall of the quay was badly damaged. The Port

Authorities were put to expense in clearing the Channel. The Belgian National Insurance paid compensation to the relatives of the dead men. All these wore innocent of any fault. The question arose at once: Was the «Atlantic Star «to blame?

The Commercial Court of Antwerp has a procedure in such a case. On the application of any one concerned, it can appoint a nautical surveyor to hold an inquiry. On 29th January 1970, the owners of the Belgian barge «Hugo van der Goes» made application. On 16th February 1970, the owners of the Dutch barge «Bona Spes» followed suit.

On the same day the President of the Court appointed Captain Van Clemens, a qualified Master Mariner, to carry out an investigation into the circumstances and causes of the collision.

The Surveyor took statements from witnesses in February, April and May, 1970. He collected various reports and ships' documents. Belgian lawyers represented the parties before him.

In about February 1971, the Surveyor made his report. The trend of it was that the «Atlantic Star» was not at fault, because she had done her best in the dense fog without tugs.

Two of the Belgian claimants started proceedings in the Commercial Court of Antwerp. They were the Belgian owner of the «Hugo van tier Goes» and the Belgian accident insurers who paid the dependants of the dead skipper and sailor. Later on the owners of the cargoes on both ships brought proceedings in the Court. Likewise the Port Authority may do so.

But the Dutch owners of the «Bona Spes» brought proceedings in England. in June 1971, they got to know that the «Atlantic star» was shortly due in Liverpool. On 15th June 1971, they began an action in ram in the High Court of Admiralty in England. The Dutch owners – the Holland America Line – in order to avoid arrest of the vessel, accepted service of the writ and arranged for a guarantee of BJ80,000 in respect of the claim. They entered a conditional appearance and applied to stay the action. The Admiralty Judge refused to stay. The» Atlantic Star» appears to this Court.

2. THE CROSS UNDERTAKINGS

Whilst the argument was going on in England, the Dutch owners of the «Bona Spes» became concerned. if their English action was

stayed, on the ground that they ought to bring proceedings at Antwerp, there was a two years' limitation. in order to guard against this contingency, on 21st June 1972, the owners of the «Bona Spes» began proceedings in the Commercial Court of Antwerp against the «Atlantic Star». The Judge found that «this action was begun solely to preserve the time limit in Belgium in case the action here should be stayed». The owners of the «Bona Spes» realise that they cannot go on with proceedings both in England and in Belgium: and they gave an undertaking to the Judge that, if this action was allowed to proceed in ting-land they would discontinue the action in Belgium.

Conversely, the Holland America Line realise that, if they succeed in staying the English action, they must provide security in Belgium: and this they have undertaken to do.

These undertakings are given by each side to support its case. They are properly given. But they do not, in my view, affect the question. it must be decided as at the time of the application for a stay.

3. THE JURISDICTION TO STAY

The High Court has jurisdiction to stay proceedings if it thinks fit to do so in any cause or matter pending before it. That appears from Section 41 of the Judicature Act, 1925. The way in which this jurisdiction is to be exercised was stated by Lord Justice Scott in St. Pierre v. South American Stores (1936) 1 K. B. 382 at page 398:

«The true rule about a stay under section 41, so far as relevant to this case, may, I think, be stated thus:

(i) A mere balance of convenience is not a sufficient ground for depriving a plaintiff of the advantages of prosecuting his action in an English Court if it is otherwise properly brought. The right of access to the King's Court must not be lightly refused.

(ii)(ii) in order to justify a stay, two conditions must be satisfied, one positive and the other negative:-

(a) The defendant must satisfy the Court that the continuance of the action would work an injustice, because it would be oppressive or vexatious to him, or would be an abuse of the process of the Court in some other way; and

(b) the stay must not work an injustice to the plaintiff. On both the burden of proof is on the defendant.»

Those rules have been repeatedly applied since. I remember that I applied them myself in a case which attracted much attention at the time in 1948, and the Court of Appeal in a reserved judgment delivered by Lord Greene, Master of the Rolls, expressly approved those principles, see Chaney v. Murphy (1948) 64 T. L. R. 488 . We applied them again quite recently in Baroda v. Wildenstein (1972) 2 W L. K. 1077 . They were applied by the Court of Appeal in Northern Ireland, presided over by Lord MacDermott, Lord Chief Justice, in Devine v. Cementation Co. Ltd. (1963) N I. L. 65 They have been applied, no doubt, in many cases at first instance which have not been reported, but some of which have, such as Seeley v. Call an (1953) P. 135 ; and The Soya Margaritas (1961) 1 W. L R 709 . in view of this long line of authority, I do not think we should depart from those rules now.

The reasoning which lies behind these rules appears from the cases. When a plaintiff comes as of right to the Courts of this country – without having to ask for leave of anyone – and seeks redress from a defendant who is here, or whose ship is here, it is the duty of the Courts to award him the redress to which he is entitled: see McHcnry v. Lewis (1882) 22 Ch. D. 397 ; Peruvian Guano Co. v. Bockwoldt (1883) 23 Ch. D. 225 ; Ionian Bank Ltd. v. Couvreur (1969) 1 W. L. R. 781 . it may be that the plaintiff is able to catch the defendant here when he is on a short visit, as at the Ascot Races (see Baroda v. Wildenstein (1972) 2 W. L. R. 1077) ;or to arrest his ship when it puts into an English port for a few hours. But, so long as ho can catch him here, or his ship here, he is entitled as of right to bring his action here, and to pursue it to its conclusion. No one the comes to these Courts asking for justice should come in vain, lie must, of course, come in good faith. He must not do it from an unworthy motive, such as to vex or harass his opponent: see Logan v. Bank of Scotland (n C. 2) (1906) 1 K. B. 141 Norton v. Norton (1908) 1 Ch. 471 Nor must he act oppressively he must not, in seeking justice himself, treat the defendant unjustly. At any rate, the Judges will not allow him to go on, if it would work an injustice to the defendant, without doing the plaintiff any advantage. it may be very inconvenient to the defendant to have to contest the action here. But, inconvenience falling short of injustice, is not sufficient to stay the action: see St. Pierre v. South American Stores (1936) 1 K. B. 382

. in this respect the law of England is different from that of Scotland: for that law has an established pica of «forum non conventions» – sec La Societe de Gas de Paris v. Lo Societe Anonyme de Navigation Les Armatears Francais» (1925) S. C. (H. L.) 13 . It is also different from that of the United States: for their Courts recognise an unqualified discretion to decline jurisdiction between two foreign vessels see Canada Maitings v. Paterson Steamships (1932) 285 U. S. 413 . But we in England think differently. If a plaintiff considers that the procedure of our Courts, or the substantive law of England, may hold advantages for him superior to that of any other country, he is entitled to bring his action here -provided always that he can serve the defendant, or arrest his ship, within the jurisdiction of these Courts – and provided also that his action is not vexatious or oppressive. It is so stated by Dr. J. H. C. Norris in 8th Edition of Dicey's Conflict of Laws, 1081. This right to come here is not confined to Englishmen. It extends to any friendly foreigner. He can seek the aid of our Courts if he desires to do so. You may call this «forum shopping» if you please, but if the forum is England, it is a good place to shop in, both for the quality of the goods and the speed of service.

4. THE ADMIRALTY CASES

These principles are borne out by the cases in Admiralty. The owners of ships who engage in international trade arc especially vulnerable. Any of their vessels is liable to arrest in any of the ports to which they go, if one of their vessels is involved in a collision, it is open to the plaintiff to arrest her in rem, or any ship of the same owner (long as it is one ship only – THE Bano , (1971) P. 137) – in?. any port where she may be. The Plaintiff, naturally enough, decides to arrest her in that country which he considers gives the greatest advantage to him. It is his choice and the ship owner cannot gainsay it. The shipowner will, of course, obtain the release of the vessel by giving security: and, on giving it, he will not be called upon to put it up in another country – see The Putbus (1969) P. 136 . The action goes for trial in the country thus selected by the plaintiff. He is committed to that country and so long as he pursues it there, after accepting security, he will not be allowed to pursue his claim in another country – see The Christian Borg (1885) 10

P. D. 141 The Soya Margareta (1961) 1 LI. LR. 711 The Lucile Bloomfield (1964) 1 Ll. LR. 324 .

Such being the law, the plaintiff chooses the country which suits him best, lie may, for instance, find that, in one country, the limitation fund is higher than in another: and so forth. But he must elect, sooner or later, to sue in one country only. If he brings an action in personam in one country, that does not by itself amount to an election, ho may be permitted in proper cases to discontinue that action and pursue his claim in another country, see The Janera (1928) P. 55 The Hartlepool (1950) 84 LI. L. R. 145 The Soya Margareta (1961) 1 W. L. R. 711 . But, once ho arrests the ship or accepts security in lieu, he has made his election.

5. THE INTERNATIONAL CONVENTION

Although the rules which I have stated seam to give a special advantage to a plaintiff who brings proceedings in the English Court of Admiralty, they cannot be said to be a breach of international comity: for they have received international recognition. There is an International Convention made in Brussels in 1952 which gives effect to this. it has been ratified by the United Kingdom and Belgium (and others). It says:»

Article 1:

(1) An action for collision occuring between sea-going vessels, or between sea-going vessels and inland navigation craft, can only be introduced

(a) either before the Court where the defendant has his habitual residence or a place of business;

(b) or before the Court of the place where arrest has been effected of the defendant ship or of any other ship belonging to the defendant which can be lawfully arrested, or where arrest could have been effected and bail or other security has been furnished;

(c) or bearer the Court of the place of the collision where the collision has occurred within the limits of a port or inland waters».

Applying that Article to this case, an action could be brought by the owner of the «Bona Spes» (a) before the Courts of theNetherlands where the ho Hand-America Line have their habitual residence; or (b)

before the Courts of England. whore arrest could have been effected and security has been furnished; or (c) before the Commercial Court of Antwerp where the collision tool: place.

Article 1(2) says:

«It shall be for the plaintiff to decide in which of the Courts referred to in (1) of this article, the action shall be instituted».

So the Dutch owners of the «Bona Spes» have the right to decide whether to institute the action in the Netherlands or in England or in Antwerp. If they decide to bring it in England, it is not for the English Courts to deny them that right.

. Article 1(3) says:

«A claimant shall not be allowed to bring a further action against the same defendant or the same plaintiff in another jurisdiction, without discontinuing an action already instituted».

So the Dutch owners of the «Bona Spes», having brought an action in England, were not at liberty to bring an action in the Commercial Court of Antwerp without discontinuing the English action. They have never discontinued the English action. So they should not be allowed to bring an action in the Commercial Court of Antwerp. Seeing that the United Kingdom and Belgium have each ratified this convention, it may be that the Court of Antwerp might not allow the «Bona Spes» to obtain judgment in that Court, unless it first discontinued the English action.

The important thing to notice about our English law and the International Convention is that it gives the plaintiff the right to decide in which Court to bring his action: and, in particular, to arrest one of the defendant's ships at whatever port it happens to call. it is, however, a matter of election, which, once made, cannot be retracted. Once the plaintiff has arrested a ship or obtained security in lieu of arrest, the plaintiff has made his election, He cannot arrest any other ship in any other port, nor obtain security elsewhere.

6. CONVENIENCE

The Judge found in terms that so far as convenience is concerned, the Commercial Court of Antwerp is by far the most appropriate forum. He pointed out that the collision occurred in the Port of

Antwerp; that the navigation there was governed by Belgium law and local regulations; that tnore had already been a preliminary inquiry there with witnesses by an expert nautical surveyor; that there were five other claims arising out of this collision already pending in the Commercial Court of Antwerp; and that the case had no connection with England at all.

But, given all that convenience, the Judge refused to stay the action in this country: and I agree with him. It is plain that the plaintiff honestly believes that there ire substantial advantages to him in taking proceedings in England. One advantage is the rule of the English Court of Admiralty that if you run into a ship at anchor, that is prima facie evidence of negligence – see The Merchant Prince (1692) P. 179 . Another advantage is that the Commercial Court of Antwerp does not see or hear the witnesses itself, nor does it have the assistance of assessors. The Antwerp Court gives great weight to the report of the Nautical Surveyor and is very unlikely to depart from it, Whereas, in the English Court of Admiralty, the Court will have a double advantage. It will have the statements taken by the Nautical Surveyor, and the other material before him. But, it will also have the benefit of seeing and hearing the witnesses, and having their evidence tested by cross-examination. At any rate, if the plaintiff considers these to be advantages, he is entitled to bring his proceedings here. I would quote Lord Justice Bowen in Peruvian Guan Co v. Bockwoldt (1083) 23 Ch. D. at page 233:

«It seems to me we have no sort of right, moral or legal, to take away from a plaintiff any real chance he may have of an advantage».

no should not stay the action of the plaintiff on the ground that it would be highly convenient to the defendant to be sued in Belgium.

Test it this way: then the plaintiff brought his action in rem and the defendants put up security, the plaintiff had an undoubted right to carry on the action to its conclusion, no matter that it might be overwhelmingly more convenient for proceedings to be heard in Belgium. If this be so, I do not see why he should lose that right, simply because the defendant offers to provide reasonable security in Belgium. That offer cannot make the action vexatious or oppressive when it was not so beforehand. in Chaney v. Murphy (1948) 64 T. L.

R. 489 , an offer on somewhat similar lines was held « to be quite– insufficient to warrant a stay (see page 492 at bottom of first column). So here. This offer to provide security in Belgium cannot take away the right the plaintiffs obtained to carry on the action in England.

The Holland-America Line say that this gives the plaintiff an unfair advantage. He applies to the Antwerp Court for a nautical surveyor. If the report is in his favour, he will take proceedings in the Court at Antwerp. If it is against him he will throw it over and take proceedings in England. This is a forceful comment. But, it was made equally in The Janera , (1928) P. 55 : and it did not prevail. Disasters are often followed by inquiries Whatever their outcome, they cannot take away the right of a plaintiff to pursue his remedy in the Courts of his choice.

Mr. Thomas also stressed the multiplicity of proceedings. He said that five claims are already instituted in the Commercial Court of Antwerp: and that this one should not be allowed to continue here with possibly different results. I:; that be so, it is unfortunate: but, again, it docs not affect the plaintiff's right to seek justice here. As it happens, we are told that those other claims arc standing still, waiting for the result of this application. If the action of the «Bona Spes» continues in the Admiralty Court here, all the others will discontinue their proceedings there and come here. So there will be no divergence.

7. CONCLUSION

My conclusion is that this action shouldprocccd in England and that the plaintiffs should discontinue their proceedings in the Commercial Court of Antwerp. I would like to assure that Court, which we hold in high esteem, that we mean by this no discourtesy to them. All that we do is to give effect to the Convcnticn between our two countries, which says that: «It Shall be for the plaintiff to decide in which of the Courts the action shall be instituted», In this case the plaintiff has decided to arrest the defendant's vessel in England and take security. That gives him the right to come to these Courts, and we cannot say him nay. I would dismiss the appeal.

LORD JUSTICE PHILLIMORE: I agree but I have found this case less easy than have my Lords, the Master of the Rolls and Lord Justice Cairns. In expressing ray agreement I am yielding to the authority

afforded by so many decisions of this Court over many years, whereas if the problem could be treated as res integra I should wish to allow this appeal. I agree with Mr. Justice Brandon that on the facts the Belgian Course, namely, the Commercial Court in Antwerp, is obviously the appropriate forum for the trial of this dispute. I also agree that the law as applied by this Court over many years is accurately summarised in the words of Lord Justice Scott in St Pierre v. South American Stores (1936 1 K. B. 382 at page 398 – they have already been road by the Master of the Rolls.

Obviously if those words are to be strictly applied, it is insufficient to say that the Court in Antwerp is the appropriate or most convenient Court or that the plaintiffs would suffer no real or substantial disadvantage if compelled to resort to that Court, or that the defendants will suffer avoidable expanse and inconvenience if forced, to defend in both Courts, or indeed that injustice may result if the respective Courts arrive at opposite results. The fact is that the formula really makes -any application for a stay such as this purely academic, as indeed is obvious since apparently no case has been recorded in which the Court has granted a stay in the case of any action in rem brought in the Admiralty Court and properly constituted.

No doubt care should be taken bemire granting a stay in such a case. At the same time why is the discretion of the Court not a discretion to be exercised unfettered in all the circumstances of the case. Words such as «a mere balance of convenience» or confining the circumstances justifying a stay to those involving an injustice as «being oppressive or vexatious are vague and unhelpful. Could it Saver be proved that the stay, cannot possibly work an injustice to the plaintiff? – it would seem necessary to prove that the plaintiff is bound to win in the foreign Court and recover at least as much as he or she could possibly recover here.

Why is the law different in the case of an action in rem? I would compare Logan v. Bank, of Scotlands Org. (no 2) (1906) 1 K. B. 141, and particularly at pages 150-2. There the President in what seems to me an eminently sensible judgment decided that in all the circumstances the case should b. tried in Scotland as the appropriate forum, although,

of course, the plaintiff was thereby deprived of the advantages of prosecuting his action in an English Court.

Moreover whereas the Courts in England are fettered in the exercise of their discretion in the case of an action in rem, this is not so in Scotland, as appears from the decision of the House of Lords in 1925 in La Societe do Gas do Paris v. La Societe Anonyme de navigation 23 Lloyds List Reports, 209? 1926 House of Lords Sessions Cases 13.

No doubt the law of Scotland differs in many respects from that of England and there is no Court in Scotland with the authority of the English Court of Admiralty, but what is wrong with the reasoning in the speeches of the learned Law Lords? They decided that in the interests of all the parties and of justice the «case would be more appropriately tried in France.

what then of the facts if it is permissible to look broadly at them?

On 26th January 1970, the «Atlantic Star», owned by the Holland America Line, was malting her way up the Scheldt intending to anchor in the port of Antwerp, She was not far from the Zandvliet locks when she found herself in dense fog and without the help of the tugs arranged for her by her owners. It was in these circumstances that she collided with the barge «Bona Spas» and another barge, the «Hugo van der Goes» moored alongside but inside the «Bona Spes». Both were sunk, the «Bona Spes», carrying 675 tons of gravel and the «Hugo van der Goes» laden with stone.

Furthermore it seems that members of the crew of the «Hugo van der Goes» were killed and that some damage was done to the installations of the port.

The parcies involved, including the owners of the «Bona Spes» and of the «Atlantic Star», immediately asked the Antwerp Commercial Court to set up a Court of inquiry. This was done, and that Court appointed an appropriate nautical surveyor to conduct the enquiry. He did so. The proceedings were informal as usual in that Court – the parties could and did through their legal advisers take a full share in the proceedings, and if necessary they could require the Court to call additional witnesses.

A report was made by the Nautical Surveyor – nobody suggests that it was wrong or unfair or prejudicial; but it clearly leaves the

question of liability for the accident somewhat at large. The owners of the «Bona Spes», who are certain that the Antwerp Court will largely depend upon the Surveyor's report for its decision on the facts and may decide against them, have decided to have this matter tried elsewhere.

On the other hand, the owners of the «Hugo van der Goes» and of the cargoes on both barges as well as the insurers liable for the claims arising from the deaths sustained as well as the Port Authorities have all started their actions in Antwerp. Incidentally the owners of the «Bona Spes» have also instituted proceedings there in order to protect their position in case a stay should be granted by this Court.

For myself I think that the Antwerp Court is the appropriate Court in all the circumstances. it seems to me that it would be wrong to risk different decisions in England and Belgium.

The Admiralty Court has no doubt flourished and acquired a high reputation; it is well able to try a claim arising out of an accident in the waters of a foreign river. It has never hesitated to allow a party which has instituted proceedings abroad to discontinue if it thinks the case is going against it and start a fresh action in rem over here – see The Janera (1928) P. 55 .

For myself I prefer the approach of the use of Lords in the Scottish case, particularly as Counsel are agreed that it is likely that the United States Courts would follow a similar line of reasoning,

LORD JUSTICE CAIRNS: when an action is properly brought in an English Court and the defendant is within the jurisdiction and is duly served, some special circumstances must exist before the action can be stayed. The same applies to an action in rem when service is effected on the defendant's vessel within the jurisdiction or when, as in this case, service has been accepted by solicitors in order to avoid the risk of arrest. Section 41(a) of the Judicature Act, 1925, preserves for the Court wide powers to stay proceedings, but obviously the power is not unfettered. So far as is relevant to this appeal, -:he type of case in which the grant of a stay falls to be considered is one whereat is alleged by the defendant that for some reason the issues should be decided in a foreign Court and not here. The decision whether or not to grant a stay is ultimately dependent on the exercise of discretion, but the discretion is not unlimited, while judicial precedents cannot in

any discretionary matter lay down precise rules for the exercise of the discretion (for that would be to destroy the discretion) some guide lines can be established by authority. It would be quite possible for the law of England to have developed in such a way that any action could be stayed if the balance of convenience was in favour of trial in a foreign Court. But a consistent line of authority from 1882 to 1972 makes it quite clear that some stronger reason must be shown in this country for depriving a plaintiff of the rip lit to proceed in the Court of his choice.

The earlier cases culminated in the decision of the Court of Appeal in St. Pierre v. South American Stores , (1936) 1 K. B. 382 , where Lord Justice Scott summarised at page 398 the principles to be applied. That summary has boon accepted over since, acted upon, its validity never questioned and was given the seal of approval by this Court in the Wildenstein case (1972) 2 VI. L. R. 1077 , where all three Judges adopted it as part of the ratio decidendi of the appeal

That being so I am entirely satisfied that the jurisdiction to stay ought not to be exercised unless the action can be said: to be vexatious of or oppressive of the plaintiff or unjust to him or an abuse of the process of the Court.

The law appears to be the same in Northern Ireland (see) ovine v. Cementation (1963) N. I. 65 ; but different in the United states and in Scotland. In both of those countries there is a ocarinas of forum non conveniens which finds no place in English aw, at any rate in this Tyco of case. The most powerful argument hat can be advanced in favour of the proposition that Lord Justice cotts analysis does not correctly or fully state the law is that in he House of Lords in the Scottish case of Societe do Gas v. S. A. Navigacion (1925) 23 L L. L. R. 209 , the test for a stay was taken to be simply – which is the more convenient, or perhaps the more appropriate, Court? It is however to be observed that all the speeches in that case proceeded on the basis that forum non conveniens was a principle of Scottish law. The only authorities cited were Scottish authorities. No reference was made to the English cases such as McHenry v. Lewis 22. Ch. D. 397 : Peruvian Guano v. Bockwoldt 23 Ch. D. 225 and Logan v. Bank of Scotland (1906) 1 K. B. 141 , which would surely have been referred to and, in the case of the first two, either distinguished or overruled if their Lordships

had been intending to establish a rule applicable in the Courts of both countries.

Mr. Thomas's argument was directed not so much to showing that the English law was the same as that of Scotland, but rather to the proposition that where there is not a «mere» balance of convenience in favour of a foreign court (in the-sense of a balance that just tips the scales that way) but an ovorvhelining balance, then that in itself can make it of resistive to compel the defendant to defend an action in England. I can conceive of cases where inconvenience mi; ht be so great as to amount to oppression. I cannot see that the inconvenience here is that degree. It is by no means uncommon for different causes of action arising out of the same casualty lead to two actions in different countries. I cannot see that the multiplicity of actions at Antwerp adds much to the inconvenience to the defendants. The fact that witnesses are not within the jurisdiction of the English Court and may not be compellable to give evidence here is a common enough feature of Admiralty actions. In my view any inconvenience to the defendants here falls far short of oppression or vexation or injustice.

Nor can I accept that there is no real or substantial advantage to the plaintiffs in suing in the English Court. I do not consider that there is any onus on the plaintiff to show that he could not get a fair trial in a foreign court in order to justify his suing in England. It is sufficient to avoid the charge of vexation if he can point to some grounds on which a reasonable man might prefer to bring his action here. It might be that the high standing among all maritime people of the English Admiralty Court would be sufficient without more. If more is needed, the plaintiffs can reasonably maintain that a trial by a Judge who will sec and hear the witnesses is more satisfactory than a trial at which the court would be presented with a report resulting from an informal enquiry and would probably use that report as the main basis of its judgment.

I do not consider that international comity would be promoted by the staying of this action. in this connection it is I think appropriate to have in mind that the bringing of the action here was entirely in accordance with the International Convention on Civil Jurisdiction (1952) Article 1(1) and (2) and it is quite immaterial that for special

reasons the plaintiffs have, since the action was started, done something which was not in accordance with Article 1(3).

I accept that when exercising a discretion the Judge should look at all the circumstances of the case. In my view Mr. Justice Brandon did most carefully examine all the relevant circumstances» here, correctly applied to them the principles to be derived from the authorities and reached a conclusion with which this Court could not properly interfere.

I therefore agree that the appeal must be dismissed.

Appeal dismissed with costs. Leave to appeal to the House of Lords. Interlocutory proceedings to go on unimpaired and unimpeded pending the appeal.

Приложение 9

ГОСПОДАРСЬКИЙ СУД ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ
ІМЕНЕМ УКРАЇНИ
РІШЕННЯ

«10» травня 2007 р. Справа № 11/18-07-1553

За позовом: Компанії «Sea River Shipping Co» (Представник в Україні Скоробогатов Артем Вадимович);

До відповідача: Державного підприємства «Український комерційний флот»;

про стягнення 146811,53 грн.

Суддя Власова С.Г.

Представники:

від позивача: Скоробогатов А.В., Мельников М.В. (за довіреністю);

від відповідача: Бобрик О.А., Ягодніков С.Ю. (за довіреністю);

В засіданні приймали участь:

від позивача: Скоробогатов А.В.(за довіреністю);

від відповідача: Бобрик О.А. (за довіреністю);

Суть спору: 20.02.2007 р. Компанія «Sea River Shipping Co» (далі – Позивач) звернулась до господарського суду Одеської області з позовною заявою про стягнення з Державного підприємства «Український комерційний флот» (далі – Відповідач) 144 749,36 грн. збитків, відсотків на суму збитків у розмірі 2062,17 грн., крім того 7250,00 грн. витрат на оплату послуг адвоката, витрати на держмито у розмірі 1468,12 грн. та витрати на ІТЗ судового процесу у розмірі 118 грн.

Позивач на позовних вимогах наполягає, 05.04.2007 р. за вх. № 7861 надав доповнення до позову, в якому збільшив позовні вимоги та просить суд стягнути з Відповідача збитки в сумі 241983,17 грн. В решті позовні вимоги залишені без змін.

Відповідач у відзиві на позовну заяву вх. № 8337 від 12.04.2007 р. позовні вимоги визнав частково, в сумі 7385,55 дол.

США (37297,03 грн.), а у доповненнях до відзиву на позовну заяву вх. № 8959 від 20.04.2007 р. та вх. № 10331 від 10.05.2007 р. визнав позовні вимоги в сумі 7493,94 дол. США , а саме 37844,40 грн. в решті позовних вимог просить відмовити.

Розглянувши матеріали справи та заслухавши представників позивача, суд встановив наступне:

Компанія «Sea River Shipping Co.» є Судновласником т/х «ОТРАДА» (IMO Nr.8866917, прапор Молдови) за бербоут-чартерним договором від 30.06.2006 р., укладеним з власником Судна, компанією CIFIC Trading Ltd» (Dominica).

23.11.2006 р. о 20 год. 20 хв. місцевого часу т/х «Отрада» був пришвартований до причалу № 8 вантажного району «ВІСТА» морського торгового порту Ейськ, Росія, для завантаження зерна на порт Поті, Грузія. Вантажні роботи почалися 24.11.2006 р. о 06 год.00 хв. м.ч.

24.11.2006 р. о 22 год. 18 хв. м.ч. т/х «ТАЇРОВО» (IMO Nr. 8927979, прапор України), який належить ДП «Український комерційний флот», здійснюючи розворот на внутрішньому рейді порту Ейськ для виходу з порту, зіткнувся своєю кормовою частиною з правим бортом т/х «Отрада»в районі міделя судна.

Про зіткнення суден капітан т/х «Отрада» проінформував чергового інспектора Інспекції державного портового контролю порту Ейськ «Ейськ –73», про що був зроблений відповідний запис у вахтовому журналі № 363 по реєстру порту № 687. Також були проінформовані Капітан порту Ейськ (Донесення від 24.11.06), капітан т/х «Таїрово» – Цибульський В.І., агент т/х «Отрада» (компанія «Експо-лайн», м. Ейськ), судновласник т/х «Отрада», адміністрація прапора судна (Національна служба безпеці судноплавства республіки Молдова), Класифікаційне організація судна (Регістр судноплавства України).

Позивач зазначає, що 24.11.2006 р. о 22 год 20 хв. м.ч., відповідно до вказівки Інспекції державного портового контролю порту Ейськ, вантажні операції на т/х «Отрада»були припинені. На час зіткнення було завантажено 1800 т вантажу.

Вище зазначені події були зафіксовані в Судновому журналі № 9 т/х «Отрада», а за фактом подій була складена «Схема навалу».

Позивач вказує, що в результаті зіткнення, т/х «Отрада»були нанесені наступні пошкодження:

1. Деформація з розривами зовнішньої обшивки правого борту в районі 95 –100 шпангоутів, розміром 3,0 м на 1,0 м і завтовшки 10 мм, на 1,0 м нижче за головну палубу.
2. Деформація з розривами двох рамних шпангоутів, розміром 2,0 м на 0,7 м і завтовшки 8 мм.
3. Деформація холостих шпангоутів (вуголок 90х60х6 мм), довжиною 2,0 м (4 шт.).
4. Деформація посиленого рамного шпангоута (вуголок 63х40х6 мм), довжиною 2,0 м (4 шт.).
5. Деформація холостого подовжнього набору (вуголок 90х60х6 мм), довжиною 3,0 м (2 шт.).
6. Деформація привального бруса товщиною 8 мм, довжиною 3,0м, ширина розгортки 0,4 м.

25.11.2006 р. о 16 год. 00 хв. м.ч. Капітаном т/х «Отрада» був заявлений Акт про морський протест, оформлений відповідно до законодавства Російської Федерації, а 26.11.2006 р. капітаном т/х «Отрада» на т/х «Таїрово» була направлена заява про покладання відповідальності, яка було прийнята капітаном та агентом т/х «Таїрово» 26.11.2006 р. о 17 год. 20 хв. м.ч.

Т/х «Таїрово» , який належить Відповідачу, в результаті зіткнення пошкоджень не отримав та після вручення Позивачу Гарантійного листа № 644 від 25.11.2006 р. із зобов'язанням відшкодування збитків у зв'язку із зіткненням, покинув порт Ейськ увечері 26.11.2006 р.

Позивач зазначає, що завантаження т/х «Отрада»і пов'язані з нею операції були завершені 26.11.2006 р. о 14 год. 00 хв. м.ч., проте судно не могло покинути порт Ейськ і слідувати в порт призначення у зв'язку з необхідністю ремонту отриманих пошкодженнь.

Огляд т/х «Отрада» і нагляд за ремонтом здійснював Інспектор Регістра судноплавства України, представник якого підтвердив наявність вищевказаних пошкоджень судна,

що підтверджується Актом огляду судна № 104-1-2114-06 від 30.11.2006 р.

Ремонтні роботи на т/х «Отрада» були початі 27.11.2006 р. о 08 год. 00 хв. м.ч. та проводилися визнаним Регістром судноплавства України підприємством – ТОВ «Новік-сервіс» (м. Ейськ).

Після закінчення ремонтних робіт і огляду судна Інспектором Регістра судноплавства України на предмет відновлення його мореплавства (Акт № 104-1-2114-06 від 30.11.2006 р.) т/х «Отрада» покинув порт Ейськ 01.12.2006 р. о 06 год. 20 хв. м.ч.

Позивач відмічає, що простій т/х «Отрада», у зв'язку з усуненням пошкоджень від зіткнення, склав 4 доби, 16 годин і 20 хвилин, а загальна затримка відходу т/х «Отрада»з порту Ейськ на порт Поті, викликана зіткненням з т/х «Таїрово»і усуненням отриманих внаслідок цього пошкодження, склала 4 доби, 22 години і 30 хвилин.

05.04.2007 р. за вх. № 7861 Позивач надав доповнення до позовної заяви в якому зазначає, що оформлення відходу судна з порту зайняло значно більше часу, ніж, зазвичай, у зв'язку з тим, що було ускладнено додатковими процедурами, а саме: огляду судна регістром судноплавства і портнаглядом для підтвердження приведення судна в мореходний стан після ремонту і його готовності виходу у рейс. Всі процедури по відходу, включаючи вищевказані додаткові процедури, відповідно до Стандартного викладу фактів (Standart statement of facts), зайняли період з 17 год. 30 хв. 30.11.2006 р. до 06 год. 20 хв. 01.12.2006 р., з вимушеною перервою з 24 год. 00 хв. 30.11.2006 р. до 05 год. 00 хв. 01.12.2006 р. (нічний час).

Враховуючи неможливість виділення із загального часу оформлення відходу судна, додаткового часу, витраченого т/х «Отрада» для оформлення судна після ремонту і огляду, Позивач вказує, що виключає з розрахунку вимушеного простою, час, безпосередньо витрачений на оформлення документів по відходу судна з порту Ейськ. Згідно «Стандартному викладу фактів» такий час склав 2 год. 20 хв. Також, для зручності розрахунків, Позивач виключив з часу вимушеного простою додатково 10 хвилин. Таким чином, за час вимушеного простою судна, у зв'язку із

зіткненням і вимушеним ремонтом, Позивачем при розрахунках приймався час рівний 4 доби і 20 годин.

Позивач також зазначив, що у зв'язку з тим, що в результаті зіткнення, т/х «Отрада», він зазнав також додаткові збитки, пов'язані з порушенням зобов'язань за договором чартерного перевезення вантажів від 23 грудня 2006 р. між компаніями River Shipping Co» та HOLDINGS INC». Згідно умовам договору чартеру, Позивач зобов'язався 29.11.2006 р. подати судно до завантаження в порту Поті, Грузія в готовому для завантаження стані.

У зв'язку з ремонтом і подальшим оглядом (підтвердженням мореплавства), викликаними зіткненням судів, т/х «Отрада»зміг вийти з порту Ейськ лише 01.12.2006 р., а прибув до порту Поті лише 04.12.2006 р., у зв'язку з чим не зміг подати судно, в готовому для завантаження стані не тільки в обумовлену договором чартеру дату але і до 04.12.2006 р. – дату, вказану в Чартері, як термін розірвання договору.

Чартером встановлена відповідальність Позивача за несвоєчасну подачу судна до завантаження і право вантажовласника на однобічне розірвання договору.

Так, відповідно до п.2 Додаткової угоди № 1 від 23.12.2006 р. до договору чартеру у випадку, якщо судно не готове до навантаження (незалежно від того, чи знаходиться воно біля причалу) в день подальший за днем, вказаним в боксі 9 чартеру (30.11.2006р.), судновласники сплачують штраф у розмірі 2500,00 дол. США за кожен день затримки, а у випадку, якщо судно не готове до вантаження (незалежно від того, чи знаходиться воно біля причалу) в день, вказаний в боксі 21 (04.12.2006 р.), фрахтувальники мають право у будь-який час припинити дію чартеру, а судновласники сплачують штраф у розмірі 10000,00 дол. США додатково.

Згідно п.1. вищезгаданої Додаткової угоди, звільнення від відповідальності по договору чартеру (пункт 2 Частини II Чартеру) не застосовується для випадків, коли Чартер був канцелірован у зв'язку із затримкою в готовності судна до навантаження незалежно від наявності провини судновласників.

В результаті затримки судна, вантажовласник розірвав договір та 04.12.2006 р. направив Позивачу повідомлення про

розірвання Чартеру, рахунок на суму штрафних санкцій у розмірі 20 000,00 доларів США, які, відповідно до угоди про відстрочення між сторонами Чартеру від 10.12.2006 р., були сплачені Позивачем 02.04.2007 р.

Позивач вказує, що оскільки т/х «Отрада», у момент зіткнення знаходився в законному володінні Позивача, то всі збитки, пов'язані із зіткненням, усуненням його наслідків та простоєм судна, зазнала компанія River Shipping Co»у т.ч.:

1. Вартість ремонтних робіт по усуненню пошкоджень судна.
2. Огляд судна незалежним сюрвейєром.
3. Позачерговий огляд судна Інспектором РСУ.
4. Оформлення Акту про морський протест.
5. Додаткові портові збори та послуги.
6. Консультаційну допомогу у зв'язку із зіткненням суден.
7. Ставку бербоут-чартера, поточні витрати по судну і неотриманий нетто-дохід за час вимушеного простою.
8. Штрафні санкції, сплачені Позивачем у зв'язку із затримкою подачі судна по Чартеру від 23.11.2006

Загальна сума збитків за розрахунком Позивача складає: 241983,17 грн., а розмір відсотків на суму збитків складає 4164,03 грн.

Відповідач позовні вимоги визнав частково, в сумі 7493,94 дол. США (37844,40 грн.), а саме: – в частині оплати ремонтних робіт т/х «Отрада»у розмірі 8095,00 дол. США та зазначив, що в нього не викликає сумнівів необхідність і доцільність проведення ремонтних робіт по усуненню пошкоджень т/х «Отрада»які виникли у результаті зіткнення суден, але вказує, що звернувся до компанії GSL», яка є незалежною експертною організацією, для визначення вартості ремонтних робіт т/х «Отрада»за результатами такої експертної оцінки вартість ремонтних робіт, на які посилається позивач, не перевищує 2801 євро (3.700,40 дол. США), без урахування ПДВ (згідно рахунку ТОВ «Новік-Сервіс»воно не є платником ПДВ), неврахованих робіт (п. 5.2.7 Сюрвейерсько-

го звіту про пошкодження № EUR/03/060384 компанії Surveys Ltd»);

– в частині оплати нотаріальних дій по оформленню Акта про морський протест у розмірі 13653 дол. США Відповідач вказує, що у Доповненні до позовної заяви Позивач збільшив суму вимоги по відшкодуванню таких витрат з 1139,27 дол. США до 1365,36 дол. США. Відповідач вважає ці збільшення необґрунтованими з тих причин, що згідно довідки нотаріуса Моргачевої В.І. вартість послуг склала 30020,00 рублів (1139,27 дол. США);

– в частині оплати юридичних послуг ТОВ «Міжнародна Юридична Служба»по захисту інтересів судновласника т/х «Отрада»у розмірі 3000 дол. США відповідач вважає, що відсутній причинно-слідчий зв'язок між зіткненням суден і такими витратами, та обов'язковості таких витрат;

– в частині оплати компенсації орендної плати по бербоут-чартерному договору у розмірі 4350дол. США відповідач зазначає, що Позивачем вказано вимушений простій судна 4 доби 20 год. згідно договору бербоут-чартеру, укладеному між позивачем і власником судна, Pacific Trading Limited, 30.06.2006 р. у м. Одеса вартість орендної ставки дорівнює 37,50 дол. США за годину. Не погоджуючись з такою позицією Відповідач вказує , що вимушений простій т/х «Отрада»дорівнює 2 доби 6 годин 50 хвилин, виходячи з того,що Позивачем у якості обгрунтування своїх розрахунків щодо простою т/х «Отрада»надано «Стандартне викладення фактів»(т.1 а.с.202).

Згідно цьому документу час вимушеного простою т/х «Отрада», пов'язаного із зіткненням з судном Відповідача, дорівнює:

- з 22:20 (24.11.06) по 4:30 (25.11.06) = 6 год. 10 хв. – не було навантаження судна через заборону порт-нагляду;
- з 8:00 по 19:10 (27.11.06) =11 год. 10 хв. – час проведення ремонтних робіт;
- з 8:00 по 19:00 (28.11.06) = 11 год. – час проведення ремонтних робіт;
- з 8:30 (29.11.06) по 2:00 (30. 11.06) = 17 год. 30 хв. – час проведення ремонтних робіт;

- з 8:30 (30.11.06) по 17:30 (30.11.06) = 9 год. – час проведення ремонтних робіт.

Таким чином, Відповідач вважає, що час вимушеного простою т/х «Отрада»дорівнює 2 доби 6 год. 50 хв. (54 год. 50 хв), а не 4 доби 20 год., як вказує Позивач посилаючись на те, що ремонтна компанія «Новік-Сервіс» працює цілодобово, тому відсутній причинний зв'язок між діями відповідача і знаходженням т/х «Отрада» у порту Єйськ на протязі 32 год. 50 хв. (час перерв у ремонтних роботах).

Також Відповідач зазначив, що з 17:30 (30.11.06) по 6:00 (01.12.06) судно «Отрада»здійснювало процедури по оформленню відходу з порту Єйськ. Оскільки такі процедури повинно пройти кожне судно при виході з морського порту, то такий час не може зараховуватись у час вимушеного простою судна.

Відповідач наполягає на тому, що згідно п. 12 Наказу Державного Митного Комітету РФ від 12.09.2001 № 892 митне оформлення суден здійснюється цілодобово, у тому числі по вихідним і святковим дням, у міру готовності суден у порядку їх черговості, яка встановлюється портовою владою по узгодженню з митним органом. Згідно п. 2.2. обов'язкових постанов морської адміністрації порту Єйськ оформлення приходу і відходу суден здійснюється у приміщенні Інспекції Держнагляду порту черговим капітаном цілодобово.

З викладеного Відповідач вбачає, що оформлення відходу суден з портів здійснюється цілодобово , а посилання позивача на те, що оформлення відходу т/х «Отрада»зайняло значний час через необхідність огляду судна інспектором регістру судноплавства і портнаглядом для підтвердження приведення судна у мореходний стан після ремонту є безпідставними.

Так згідно «Стандартному викладенню фактів» т/х «Отрада» проходило портовий нагляд з 17:30 до 18:30 (30.11.2006).

Згідно п. 2.5. обов'язкових постанов морської адміністрації порта Єйськ готовність судна до виходу у море перевіряється Інспекцією Держнагляду порту. До складу комісії для оформлення відходу судна може входити капітан ІДНП, який перевіряє усунення недоліків, які стосуються технічного стану судна.

Тобто у 18:30 (30.11.2006) т/х «Отрада»закінчило процедуру проходження усіх портових формальностей і відповідно було визнано таким, що готове до виходу у море.

З наведеного Відповідач робить висновок, що очікування т/х «Отрада» з 18:30 (30.11.06) по 5:00 (01.12.06) початку проходження митних процедур ніяким чином не може бути пов'язано з необхідністю огляду судна інспектором регістру судноплавства і портнаглядом для підтвердження приведення судна у мореходний стан після ремонту.

Враховуючи наведене, Відповідач вважає, що компенсація орендної плати по договору бербоут-чартера, укладеному між позивачем і власником судна, «Pacific Trading Limited», повинна дорівнювати: 54 год. 50 хв. Х 37,50 = 2056,25 доларів США та згоден відшкодувати вказану суму;

– в частині оплати експлуатаційних витрат т/х «Отрада» на відстою у розмірі 5928,12 дол. США Відповідач зазначив, що Позивач необґрунтовано здійснює свої розрахунки за період 4 доби 20 год., а також вважає недоведеними вказані витрати т/х «Отрада» на відстою;

– в частині оплати неодержаного позивачем нетто-доходу у розмірі 4807,47 дол. США та 10% річних від суми збитків Відповідач вважає ,що посилання Позивач на Правила II-1-d, II-2-a, II-3-a Лісабонських правил, як на підставу своїх вимог по відшкодуванню неодержаного нетто-доходу саме за 4 доби 20 год., а не за є необґрунтованим кім того відсутня згода відповідача на застосування таких правил;

– в частині оплати витрат на послуги адвоката відповідач вважає, що такі вимоги позивача є нерозумними і повинні бути зменшеними на розсуд суду;

– в частині оплати штрафних санкцій, сплачених Позивачем у зв'язку з затримкою подачі т/х «Отрада» згідно Чартеру від 23.11.2006 у розмірі 20000,00 дол. США Відповідач вважає , що враховуючи порівняно невелику відстань між портами Єйськ і Поті, а також характеристики т/х «Отрада», перехід Єйськ – Поті тривалістю 3 доби є занадто довгим для такого рейсу. Так згідно фінансовому звіту позивача по т/х «Отрада», рейс № 06-2006

Поті-Єйськ-Поті почався 21.11.06., тобто т/х «Отрада» вийшило з поту Поті у напрямок порту Єйськ 21.11.06. Згідно «Стандартного викладення фактів» (т.1 а.с. 202) т/х «Отрада» прибуло на рейд порту Єйськ 23.11.06 о 19:00.

Відповідач вважає,що згідно морському законодавству Великобританії судно повинно прямувати у порт його здачі з усією розумною швидкістю (згідно боксу 25 Чартеру застосуванню піддягає право Англії)

Таким чином, т/х «Отрада» повинно було бути у порту Поті вже 3.12.2006, що не могло б призвести до канцеляції Чартеру.

З огляду на викладене Відповідач наполягає на тому ,що у Позивача було достатньо часу для подання т/х «Отрада» під навантаження вантажу фрахтувальником, як мінімум, до дати канцелінгу Чартеру і його прибуття у порт Поті 04.12.2006 не пов'язано із зіткненням суден у порту Єйськ.

Крім того, Відповідач зазначає, що Позивач через те, що, у супереч положенням статті 9 Чартеру, не попередив фрахтувальника про неможливість надати йому т/х «Отрада»фрахтувальнику у порт Поті до дати канцелінгу (4.12.2006) зазнав збитки у вигляді штрафних санкцій, і причинний зв'язок між діями відповідача і такими збитками відсутній, як відсутня і вина відповідача та вказує,що 8.\У.І.Р.Т.-повідомлення банку «Гарант»не може бути доказом перерахування позивачем 20.000 дол. США на рахунок компанії Holdings Inc»(Panama).

Посилаючись на приписи ЦК РФ Відповідач вказує, що обов'язок по доказуванню наявності і розміру шкоди, протиправності дій/бездіяльності відповідача, а також наявності причинного зв'язку між діями відповідача і завданою шкодою покладається на Позивача.

В доповнені до відзиву на позовну заяву від 10.05.2007 р. вх. № 10331 Відповідач додатково обґрунтовує обставини викладені у доповнені на відзив від 20.04.2007 р.

Позивач вказує на те, що заперечення Відповідача не обґрунтовані та спростовуються матеріалами справи та заявив , що Позивач вжив всі необхідні заходи для належного виконання умов Чартеру, крім того Капітан судна т/х «Отрада», під свою

особисту відповідальність відновив завантаження судна о 04 год.30 хв. 25.11.2006 р., до початку ремонтних робіт, для уникнення можливості порушення умов Чартеру.

Посилаючись на порушення Відповідачем прав та охоронюваних законом інтересів Компанії «Sea River Shipping Co», Позивач просить суд стягнути з Відповідача 241983,17 грн. збитків, відсотки на суму збитків у розмірі 4164,03 грн., 7250,00 грн. витрат на оплату послуг адвоката, витрати на держмито у розмірі 1468,12 грн. та витрати на ІТЗ судового процесу у розмірі 118 грн.

Досліджуючи матеріали справи, аналізуючи норми чинного законодавства, що стосується суті спору, суд дійшов наступних висновків.

Відповідно до ст. 296 Кодексу торговельного мореплавства України відносини, пов'язані з відшкодуванням збитків від зіткнення суден у внутрішніх водах або територіальному морі, регулюються законодавством держави, де трапилося зіткнення.

Згідно ст.4 ГПК України Господарський суд у випадках, передбачених законом або міжнародним договором, застосовує норми права інших держав. У разі відсутності законодавства, що регулює спірні відносини за участю іноземного суб'єкта підприємницької діяльності, господарський суд може застосовувати міжнародні торгові звичаї.

Враховуючи, що зіткнення відбулось в порту Ейськ, Росія, а позивачем є іноземна Компанії «Sea River Shipping Co» при вирішені спору повинно застосовуватись матеріальне право Російської Федерації та норми Міжнародної конвенції для об'єднання деяких правил щодо зіткнення судів (Брюссель, 1910 р.).

Відповідно до пп. «и» п. 13 Положення «Про Капітана морського торговельного порту», затвердженого Наказом Міністерства Морського флоту СРСР від 27.05.1991 р № 40, вказане зіткнення було розслідуване Службою капітана порту Ейськ.

За фактом розслідування 05.12.2006 р. був складений Акт про розслідування аварійного випадку (а.с.36).

В п.п. 10.2., 10.3. вищезазначеного Акту вказано, що причинами аварійного випадку є недотримання загальноприйнятих

практичних прийомів і способів управління судном, а головною причиною, визнано порушення капітаном, а також іншими працівниками т/х «Таїрово»основ судноводіння і морської практики (а.с.40).

Статтею 312 Кодексу торговельного мореплавання Російської Федерації встановлено, що у випадку, якщо зіткнення судів відбулося з вини одного з суден, збитки несе той, по чиїй провині відбулося зіткнення.

Відповідно до ч.1 ст. 1079 Цивільного кодексу РФ юридичні особи і громадяни, діяльність яких пов'язана з підвищеною небезпекою для тих, що оточують (використання транспортних засобів, механізмів, електричної енергії високої напруги, атомної енергії, вибухових речовин, сильнодіючих отрут і т.п.; здійснення будівельною і інший, пов'язаній з нею діяльності і ін.), зобов'язані відшкодувати шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, якщо не доведуть, що шкода виникла унаслідок непереборної сили або наміру потерпілого. Обов'язок відшкодування шкоди покладається на юридичну особу або громадянина, які володіють джерелом підвищеної небезпеки на праві власності, праві господарського ведення або праві оперативного управління або на іншій законній підставі (на праві оренди, за дорученням на право управління транспортним засобом, через розпорядження відповідного органу про передачу йому джерела підвищеної небезпеки і т.п.).

Враховуючи, що на момент зіткнення судновласником т/х «Таїрово» був Відповідач – ДП «Український комерційний флот», згідно приписам ст. 1079 ЦК РФ, обов'язок відшкодування шкоди, заподіяної т/х «Таїрово» т/х «Отрада», покладається на ДП «Український комерційний флот».

Відповідно до ст. 15 ЦК РФ особа, право якої порушене, може вимагати повного відшкодування заподіяних їй збитків, якщо законом або договором не передбачено відшкодування збитків в меншому розмірі. Під збитками розуміються витрати, які особа, чиє право порушене, здійснила або повинна була здійснити для відновлення порушеного права, втрата або пошкодження її майна (реальний збиток), а також неотримані доходи, які ця особа

отримала б за звичайних умов цивільного обороту, якби її право не було порушене (упущена вигода).

З наданих суду матеріалів вбачається , що в результаті навалу т/х «Таїрово» та т/х «Отрада» який був пришвартований до причалу № 8 вантажного району «ВІСТА» морського торгового порту Ейськ, Росія , Відповідачем Позивачу були завдані наступні збитки у вигляді:

– вартості ремонтних робіт по усуненню пошкоджень т/х «Отрада», яка складає 8095,00 доларів США, що підтверджується рахунком № 146 від 30.11.2006 р., рахунком № 868 від 28.11.2006 р., товарною накладною № 869 від 28.11.2006 р., рахунком № 878 від 28.11.2006 р., актом № 000879 від 28.11.2006 р., акт № 1 від 30.11.2006 р., актом № 0261 від 27.11.2006 р., рахунком № 760 від 27.11.2006 р., актом від 30.11.2006 р., банківською випискою ank S.A.», Туреччина про перерахування за дорученням Позивача 8095,00 дол. США, доручення Позивача sbank S.A.», Туреччина про перерахування 8095,00 дол. США ТОВ «Новік-Сервіс»та деталізація банківської операції по перерахуванню 8095,00 дол. США ТОВ «Новік-Сервіс»;

– витрат на огляд т/х «Отрада»Інспектором Регістру судноплавства України у розмірі 103,67 дол. США (523,52 грн.), що підтверджується актом огляду судна № 104-1-2114-06 від 30.11.2006 р., рахунком № 104-00-650-06 від 30.11.2006 р., платіжним дорученням про перерахування 523,52 грн. ;

– додаткових портових зборів та послуг у розмірі 494,35 дол. США, які складаються з послуг буксиру при перешвартовці для ремонту у розмірі 343,53 дол. США, послуг лоцмана при перешвартовці судна у розмірі 42,98 дол. США, причального збору без вантажних операцій у розмірі 64,47 дол. США, стоянки судна без вантажних операцій – 43,37 дол. США, що підтверджується дисбурсменським рахунком № 106 от 05.12.2006 р., банківською випискою nk S.A.», Туреччина про перерахування за дорученням Позивача 6460,05 дол. США, дорученням Позивача sbank S.A.», Туреччина про перерахування 6460,05 дол. США -LINE LTD», деталізацією банківської операції по перерахуванню 6460,05 дол. США LINE LTD»;

– витрат на консультаційні послуги у розмірі 3.000,00 дол. США, що підтверджується рахунком № 1118-s від 04.12.2006 р., підтвердженням про отримання 3000,00 дол. США від 27.12.2006 р., деталізацією банківської операції по перерахуванню 3000,00 дол. США.;

– компенсації орендної плати по бербоут-чартерному договору, що належить до сплати власникам т/х «Отрада», компанії "PACIFIC Trading Ltd», за період змушеного простою судна у розмірі 4350,00 дол. США, що підтверджується договіром бербоут-чартера т/х «Отрада»від 30.06.2006 р., бокс 22, банківською випискою bank S.A.», Туреччина про перерахування за дорученням Позивача 47070,16 дол. США, доручення Позивача ansbank S.A.», Туреччина про перерахування 47070,16 дол. США TRADING LIMITED», деталізацією банківської операції по перерахуванню 47070,16 дол. США TRADING LIMITED».

– збитків по експлуатаційним витратам судна в період змушеного простою у розмірі 5803,04 дол. США, що підтверджується стандартним викладенням фактів, фінансовим звітом по т/х «Отрада» № 06-2006; фінансовим звітом по т/х «Отрада» № 07-2006; рахунком № 110 від 24.11.2006 р., накладною № 110 від 24.11.2006 р.; рахунком № 110 від 24.11.2006 р.; накладною № 111 від 24.11.2006 р., банківською випискою sbank S.A.», Туреччина про перерахування за дорученням Позивача 25525,00 дол. США, дорученням Позивача inansbank S.A.», Туреччина про перерахування 25525,00 дол. США ТОВ «ЛАКТАН», деталізацією банківської операції по перерахуванню 25525,00 дол. США ТОВ «ЛАКТАН».

– неотриманого Судновласником нетто-доходу по судну за період змушеного простою у розмірі 4706,04 дол. США

– суми збитків, пов'язаних з порушенням зобов'язань за договором чартерноого перевезення вантажів від 23.11.2006 р. між компаніями River Shipping Co»та trading Ltd.»в сумі 20000,00 дол. США, що підтверджується рахунком вантажовласника від 06.12.2006 р., дорученням Позивача inansbank S.A.», Туреччина про перерахування 20000 дол. США arboard trading Ltd.», деталізацією банківської операції по перерахуванню 20000 дол. США trading Ltd.».

– витрат, які пов'язані з оформленням Акту про морськиий протест в сумі 1139,27 дол. США, що підтверджується довідкою нотаріуса Моргачевої В.І. № 1-6631/1-6632 від 29.11.2006 р., вартість послуг склала 30020,00 рублів .

Враховуючи вищевикладене, загальна сума збитків компанії «Sea River Shipping Co.» складає 47691,37 дол. США, та відповідно до курсу, встановленого Національним банком України на 05.04.2007 р. становить 240841,41 грн.

Заперечення Відповідача в частині безпідставності нарахування вищевказаних збитків судом до уваги не приймаються так як вони спростовуються матеріалами справи та не відповідають приписам законодавства , що регулює спірні відносини.

Позовні вимоги в частині стягнення з Відповідача процентів на суму збитків у розмірі 10% річних від заподіяної шкоди за період з 22.12.2006 р. по 06.03.2007 р. в сумі 824,56 дол. США (4164,03 грн.), а також 226,09 дол. США, додатково нарахованих Позивачем за оплату нотаріальних дій по оформленню Акту про морський протест судом не задовольняються, як необгрунтовані та не непідтверджені належними доказами.

Враховуючи викладене, суд доходить висновку, що уточнені позовні вимоги Компанії «Sea River Shipping Co» про стягнення з Державного підприємства «Український комерційний флот» 241983,17 грн. збитків, відсотків на суму збитків у розмірі 4164,03 грн., підлягають задоволенню частково в сумі 240841,41 грн., тому що в саме цьому розмірі вони є обгрунтованими та підтвердженими належними доказами та наявними матеріалами справи.

Відповідно до ст. 44 Господарського процесуального кодексу України судові витрати складаються з державного мита, сум, що підлягають сплаті за проведення судової експертизи, призначеної господарським судом, витрат, пов'язаних з оглядом та дослідженням речових доказів у місці їх знаходження, оплати послуг перекладача, адвоката, витрат на інформаційно-технічне забезпечення судового процесу та інших витрат, пов'язаних з розглядом справи.

Згідно ч. 1 абз. 5 ст. 49 Господарського процесуального кодексу України суми, які підлягають сплаті за проведення судової експертизи, послуги перекладача, адвоката, витрати на інформаційно-технічне забезпечення судового процесу та інші витрати, пов'язані з розглядом справи, покладаються при задоволенні позову – на відповідача.

Витрати позивача на оплату Послуг адвоката у розмірі 7250,00 грн. підтверджені Договором № 054 від.01.2007 р., рахунком № 2007/14-02 від 14.02.2007 р. , доказами оплати від 15.02.07 р. та підлягають задоволенню.

Судові витрати по сплаті державного мита, інформаційно-технічного забезпечення судового процесу, витрат на оплату послуг адвоката віднести на Відповідача пропорційно задоволених вимог, згідно ст.ст. 44, 49 ГПК України.

Керуючись ст.ст.44, 49, 75, 82-85 Господарського процесуального Кодексу України, суд, -

ВИРІШИВ:

1. Позов задовольнити частково

2. Стягнути з Державного підприємства «Український комерційний флот» (65014, м. Одеса, вул. Маразліївська, 8, код 31768700) на користь компанії «Sea River Shipping Co» (P.O. Box 556, Main Street, Nevis, TURKIYE GARANTI BANKASI A.S.; SUBE CODU: 062; BANK ADRESS: ISTANBUL, TURKEY; BANK BRANCH : KARAKOY SUBESI CODE :400; SWIFT : TGBATRISXXX; ACCOUNT NO : 400/9088404; BENEFICIARY : SEA RIVER SHIPPING COMPANY; BANK CORR : BANK OF NEW YORK , NEW YORK; SWIFT : IRVTUS3NXXXX; CORR ACCOUNT : 8900509910; IBAN: TR0500062000400000009088404) – 240841,41 грн. збитків, 7250,00 грн. витрат на оплату послуг адвоката, 2419,83 грн. держмита та 118 грн. витрат на ІТЗ судового процесу.

3. В решті позову – відмовити.

Рішення суду набуває законної сили після закінчення 10-денного строку з дня його підписання.

Наказ видати після набрання рішенням законної сили.

Суддя Власова С.Г.

Приложение 10

АРБИТРАЖНЫЙ СУД ПРИМОРСКОГО КРАЯ
г. Владивосток, ул. Светланская, 54
Именем Российской Федерации
РЕШЕНИЕ

г. Владивосток Дело № А51-7271/2008-42-307
02 декабря 2009 года

Резолютивная часть решения объявлена 18.11.2009. Решение в полном объеме изготовлено 02.12.2009.

Арбитражный суд Приморского края в составе судьи Калягина А.К., при ведении протокола судебного заседания судьей Калягиным А.К., рассмотрев в судебном заседании дело по иску Открытого акционерного общества «Страховое общество газовой промышленности» к Акционерному обществу с одним компаньоном АО Буксиры из Лацио – Предприятие по спасению и буксировке, при участии в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, на стороне ответчика Общества с ограниченной ответственностью «Владивостокский рыбный двор», о взыскании 38 789 100 рублей,

при участии в судебном заседании:

от истца: представитель Нагаев Ю.В. – доверенность № 417/08 от 31.12.2008, паспорт 05 06 309026.

от ответчика: адвокат Николаев И.А. – доверенность от 08.01.2008, адвокатское удостоверение № 4560 от 18.04.2006.

от третьего лица: – .

установил: Истец – Открытое акционерное общество «Страховое общество газовой промышленности» обратился с исковыми требованиями о взыскании с ответчика – компании Риморчатори Лазиали С.п.А., юридического лица, созданного в соответствии с законодательством и на территории Италии, 38 789 100 рублей убытков, выплаченных истцом Обществу с ограниченной ответственностью «Владивостокский рыбный двор» в качестве страхового возмещения в результате столкновения суд-

на данного лица ТР «Капелла» и судна ответчика «ББС Техас», с последующей полной гибелью судна ТР «Капелла», и подлежащих, по мнению истца, взыскиванию с ответчика в порядке суброгации на основании ст. 968 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее ГК РФ).

Истец в обоснование своих исковых требований ссылается на ст.ст. 15, 965, 1064 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее ГК РФ), ст.ст. 281, 312 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее КТМ РФ), указывая на то, что 03.08.2006 судно ответчика «ББС Техас» протаранило принадлежащее Обществу с ограниченной ответственностью «Владивостокский рыбный двор» на праве собственности судно ТР «Капелла», в результате чего судно ТР «Капелла» получило пробоину выше и ниже ватерлинии размером около 6 метров и двигалось по направлению к территориальным водам Российской Федерации, где впоследствии и затонуло.

Истец в порядке ст. 49 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (далее АПК РФ) уточнил, что правильным наименованием ответчика является Акционерное общество с одним компаньоном АО Буксиры из Лацио – Предприятие по спасению и буксировке.

Арбитражный суд, руководствуясь ст. 51 АПК РФ, привлек к участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, на стороне ответчика Общество с ограниченной ответственностью «Владивостокский рыбный двор».

Ответчик иск оспорил, указав на то, что, истец не доказал виновность капитана, экипажа судна ответчика в спорном столкновении судов. Ответчик полагает, что столкновение названных судов произошло в нейтральных водах, судно ответчика не находится в каком-либо порту Приморского края, Российской Федерации, не приписано к какому-либо порту Российской Федерации, в связи с чем по правилам п. 6 ст. 36 АПК РФ, ст. 6 Брюссельской конвенции от 23.09.1910 «О столкновении судов и оказании помощи на море» настоящее дело не подсудно арбитражному суду Приморского края. Кроме того, ответчик ссылается на то,

что, так как исковые требования по настоящему делу предъявлены в порядке суброгации, истец, занявший в правоотношениях с ответчиком место третьего лица, как судовладельца судна ТР «Капелла», должен знать о рассмотрении спора третьего лица и ответчика по определению ответственности, размера убытков и ущерба, возникших в результате спорного столкновения судов, в соответствии с гарантийным письмом истца от 04.12.2006 в районном суде г. Токио (Япония).

Третье лицо в судебное заседание 17.11.2009 не явилось, о времени и месте проведения судебного заседания извещено надлежащим образом в порядке ст. 123 АПК РФ, в связи с чем судебное разбирательство 17.11.2009 было проведено согласно ст. 156 АПК РФ в отсутствие указанного третьего лица.

В судебном заседании 17.11.2009 арбитражный суд, руководствуясь ст. 163 АПК РФ, определил объявить перерыв до 09 часов 00 минут 18.11.2009. О времени и месте продолжения судебного разбирательства после окончания перерыва арбитражным судом размещены публичные объявления на доске объявлений арбитражного суда Приморского края, на официальном сайте арбитражного суда Приморского края в сети Интернет.

После окончания перерыва третье лицо в судебное заседание 18.11.2009 не явилось, о времени и месте продолжения судебного заседания считается извещенным надлежащим образом в соответствии со ст. 123 АПК РФ, с учетом положений Информационного письма Президиума Высшего арбитражного суда Российской Федерации № 113 от 19.09.2006, в связи с чем настоящее дело было рассмотрено арбитражным судом в судебном заседании 18.11.2009 по правилам ст. 156 АПК РФ в отсутствие третьего лица.

Из пояснений сторон, материалов дела следует, что 18.05.2006 истцом, как страховщиком, и третьим лицом, как страхователем, был заключен договор № 1406HL0022 страхования судов (далее договор страхования судов от 18.05.2006), согласно условиям которого страховщик обязался при наступлении страховых случаев произвести страховую выплату в пределах страховых сумм

в порядке и на условиях, предусмотренных данным договором, а страхователь обязался уплатить страховую премию.

Согласно п. 1.3 договора страхования судов от 18.05.2006 объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с владением, пользованием, распоряжением застрахованным судном – тип судна: рефрижераторное, название: Капелла, год постройки: 1989, валовая вместимость: 1415 р.т., флаг: Россия, порт приписки: Владивосток.

Право собственности третьего лица на судно ТР «Капелла» подтверждается выданным третьему лицу 02.04.2004 Государственной администрацией (капитаном) Владивостокского морского рыбного порта свидетельством о праве собственности на судно № 4251.

В соответствии с п. 2.1 договора страхования судов от 18.05.2006 страхование судна производится на условии «с ответственностью за гибель и повреждения», при этом, возмещаются, в том числе, убытки вследствие полной гибели судна (фактической или конструктивной) или расходы по устранению повреждений его корпуса, судовых механизмов, систем, устройств, оборудования, а также убытки вследствие пропажи судна без вести.

Страховая сумма по страхованию судна устанавливается в рублевом размере, эквивалентном 1 500 000 (одному миллиону пятистам тысячам) долларов США (п.п. 3.1, 3.1.1 договора страхования судов от 18.05.2006).

Право собственности ответчика на судно «ББС Техас» с момента его национализации 28.04.2006 подтверждается сертификатом Министерства инфраструктур и транспорта Управления начальника порта Неаполя от 30.09.2009.

03.08.2006 в Японском море возле острова Ребун в условиях ограниченной видимости произошло столкновение судна третьего лица ТР «Капелла» и судна ответчика «ББС Техас». В результате столкновения данных судов судно ТР «Капелла» получило пробоину 5-6 м. выше и ниже ватерлинии, вследствие чего данное судно опрокинулось. Как следует из письма Федерального государственного унитарного предприятия «Сахалинское бассейновое аварийно-спасательное управление» Государствен-

ной морской аварийно-спасательной службы Российской Федерации Министерства транспорта Российской Федерации № 1831 от 24.10.2006, телеграммы, поданной 04.08.2006 в адрес начальника Федерального государственного унитарного предприятия «Сахалинское бассейновое аварийно-спасательное управление» судно ТР «Капелла» в перевернутом состоянии дрейфовало к территориальным водам России. 04.08.2006 в 19.35 по местному времени от Береговой охраны Японии поступило сообщение, что аварийное судно ТР «Капелла» вошло в территориальные воды России, и суда Береговой охраны Японии прекратили контроль за дрейфом данного судна, в связи с чем 05.08.2006 в район дрейфа судна ТР «Капелла» направлен РС «Георгий Матвейчук», который обнаружил аварийное судно в координатах 46 22 6 северной широты 140 59 3 восточной долготы. С 07.08.2006 по 14.08.2006 производился поиск судна ТР «Капелла» в территориальных водах Российской Федерации, 14.08.2006 поиск прекращен, данное судно не обнаружено, в связи с чем сделан вывод, что вышеуказанное судно затонуло.

10.01.2007 третьему лицу Государственной администрацией (капитаном) Владивостокского морского рыбного порта было выдано свидетельство об исключении судна из Государственного судового реестра Владивостокского морского рыбного порта Российской Федерации № 4825, в соответствии с которым судно Капелла, звуковой сигнал УЕКА, порт и номер регистрации г. Владивосток, № 318 от 02.04.2004, находившегося в собственности третьего лица, исключено из Государственного судового реестра с 10.01.2007 в связи с кораблекрушением.

В соответствии с договором страхования судов от 18.05.2006 истец на основании страхового полиса № 1406HL0022 от 18.05.2006 произвел выплату страхового возмещения в пользу третьего лица за указанную гибель судна ТР «Капелла» в сумме в рублях 38 789 100 рублей, эквивалентной согласно условиям указанного договора сумме 1 500 000 долларов США.

В соответствии с п. 1 ст. 965 ГК РФ, п. 1 ст. 281 КТМ РФ к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое стра-

хователь (выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования.

Истец, считая, что виновником столкновения судна ТР «Капелла» и судна «ББС Техас», и, таким образом, виновником полной гибели судна ТР «Капелла» является капитан, экипаж судна «ББС Техас», а также, что в связи с этим ответчик является лицом, обязанным возместить истцу спорные по настоящему делу убытки, обратился с настоящими исковыми требованиями в арбитражный суд.

Заслушав пояснения сторон, исследовав материалы дела, арбитражный суд приходит к выводу о том, что предъявленные по настоящему делу исковые требования удовлетворению не подлежат по следующим основаниям.

В соответствии с п. 1 ст. 1219 ГК РФ к обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда, применяется право страны, где имело место действие или иное обстоятельство, послужившие основанием для требования о возмещении вреда. В случае, когда в результате такого действия или иного обстоятельства вред наступил в другой стране, может быть применено право этой страны, если причинитель вреда предвидел или должен был предвидеть наступление вреда в этой стране.

Поскольку истец и третье лицо по настоящему делу являются созданными в установленном законом Российской Федерации юридическими лицами, ответчик является юридическим лицом, созданным в соответствии с законодательством Италии, с учетом обстоятельств настоящего дела, арбитражный суд в силу ст. 1219 ГК РФполагает, что к спорным отношениям по настоящему делу подлежит применению законодательство Российской Федерации и международные договоры с участием Российской Федерации и Италии, поскольку, как установлено арбитражным судом, судно третьего лица ТР «Капелла» затонуло в территориальных водах Российской Федерации, портом приписки данного судна является порт Российской Федерации и, кроме того, вышеуказанное судно внесено в Государственный судовой реестр Российской Федерации.

В соответствии со ст. 15 ГК РФ лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере. При этом под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

В п. 1 ст. 965 ГК РФ предусмотрено, что если договором имущественного страхования не предусмотрено иное, к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое страхователь (выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования.

Таким образом, арбитражный суд приходит к выводу о том, что с момента выплаты истцом страхового возмещения третьему лицу, что подтверждается представленными в материалы настоящего дела платежными поручениями № № 865 от 14.05.2007, 895 от 21.05.2007, к истцу перешло в пределах выплаченной суммы право требования, которое имело третье лицо к лицу, ответственному за ущерб, причиненный судну ТР «Капелла» в результате столкновения 03.08.2006 с судном «ББС Техас».

В силу п. 1 ст. 310 КТМ РФ при столкновении морских судов, а также морских судов и судов внутреннего плавания убытки, причиненные таким судам, находящимся на них людям, а также грузам или иному имуществу, возмещаются в соответствии с правилами, установленными Главой 17 «Возмещение убытков от столкновения судов» КТМ РФ.

В случае, если столкновение судов произошло случайно или вследствие непреодолимой силы либо невозможно установить причины столкновения судов, убытки несет тот, кто их потерпел. В случае, если столкновение судов произошло по вине одного из судов, убытки несет тот, по чьей вине произошло столкновение (п. 1 ст. 311, ст. 312 КТМ РФ).

Каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать обстоятельства, на которые оно ссылается как на основание своих требований и возражений (п. 1 ст. 65 АПК РФ).

Из приведенных норм закона следует вывод о том, что, предъявляя по настоящему делу исковые требования о взыскании с ответчика спорных убытков, истец должен подтвердить достаточными и достоверными доказательствами, в том числе, обстоятельство размера спорных убытков, обстоятельство виновности ответчика, капитана, экипажа судна ответчика в столкновении судов ответчика и третьего лица.

Однако, представленные в материалы настоящего дела доказательства подлежащие доказыванию истцом по данному делу вышеуказанные обстоятельства достаточное и достоверно не подтверждают.

Из представленного в материалы настоящего дела заявления о морском протесте капитана судна ТР «Капелла» от 04.08.2006 Тишина В.А., акта о морском протесте, зарегистрированного Генеральным консулом Российской Федерации в Саппоро 04.08.2006, составленных в одностороннем порядке, без вызова и участия представителей ответчика, не следует, что виновником столкновения судна ТР «Капелла» и судна «ББС Техас» является судно «ББС Техас», капитан, экипаж данного судна, сведения указанных доказательств лишь описывают и подтверждают обстоятельства столкновения судна ТР «Капелла» с судном «ББС Техас».

Объяснительные членов экипажа судна третьего лица Чкопоя В.В. от 11.08.2006, Просянникова П.А. от 11.08.2006, заявление Петрухина С.А. от 08.08.2006, рапорт Добычева Ю.В. от 10.08.2006 являются односторонними, составленными членами экипажа судна третьего лица документами. Аналогичный односторонний характер имеют и показания капитана судна ответчика, сведения судового журнала судна «ББС Техас». В своей совокупности с другими доказательствами по делу указанные, исходящие от сотрудников ответчика и третьего лица односторонние документы содержат противоречивые сведения об обстоятельствах, в результате которых произошло столкновение судов

ответчика и третьего лица, и, в отсутствие показаний, объяснений третьих, независимых, не являющихся сотрудниками лиц, участвующих в настоящем деле, а также в отсутствие других объективных, исходящих от независимых лиц, доказательств, не являются достаточными и достоверными доказательствами обстоятельств, в результате которых произошло столкновение судов ответчика и третьего лица, обстоятельств виновности определенных лиц в данном столкновении. Кроме того, арбитражный суд полагает, что вышеназванные, исходящие только от сотрудников ответчика и третьего лица, односторонние, содержащие противоречивые сведения документы не позволяют объективно установить обстоятельства, в результате которых произошло столкновение судов также по причине нахождения этих сотрудников в момент столкновения судна ТР «Капелла» и судна «ББС Техас» на данных судах, а не на ином судне, что также препятствовало объективной оценке указанными сотрудниками обстоятельств столкновения данных судов.

Заключение по аварийному случаю столкновения судна ТР «Капелла» и итальянского судна «BBC TEXAS», утвержденное начальником госадминистрации Владивостокского морского рыбного порта 15.09.2006 составлено на основании результатов только опроса экипажа судна ТР «Капелла» и носит предварительный характер, в связи с чем также не расценивается арбитражным судом в качестве достаточного и достоверного доказательства, подтверждающего, как вину капитана, экипажа судна ответчика в столкновении судна ответчика и третьего лица, так и причины данного столкновения.

Таким образом, с учетом того, что в материалы настоящего дела не представлены достаточные и достоверные, в том числе, двусторонние, исходящие от компетентных и независимых лиц доказательства обстоятельств столкновения судов ответчика и третьего лица 03.08.2006, а также доказательства причин данного столкновения, арбитражный суд приходит к выводу о недоказанности обстоятельства вины ответчика, капитана, экипажа судна ответчика в указанном столкновении судна ТР «Капелла» и судна «ББС Техас», а также о недоказанности обстоятельства

причины такого столкновения судов, тогда как доказанность указанных обстоятельств является согласно п. 1 ст. 311, ст. 312 КТМ РФ обязательным условием возложения на ответчика обязанности возместить истцу спорные по настоящему делу убытки, причиненные указанным столкновением судов ТР «Капелла» и «ББС Техас» 03.08.2006.

В связи с этим, так как истец, как лицо, которое в порядке ч. 1 ст. 965 ГК РФ, ч. 1 ст. 281 КТМ РФ приобрело право требования в размере уплаченной им третьему лицу по договору от 18.05.2006 суммы в связи с гибелью ТР «Капелла» к лицу, ответственному за причиненный ущерб, не доказал указанные обстоятельства наличия оснований для возложения на ответчика обязанности возместить понесенные третьим лицом в результате столкновения судов ТР «Капелла» и «ББС Техас» убытки в размере выплаченного истцом третьему лицу страхового возмещения в спорной по настоящему делу сумме, о взыскании которой предъявлены исковые требования по настоящему делу, данные исковые требования являются незаконными, необоснованными и не подлежащими удовлетворению, как не соответствующие нормам п. 1 ст. 311, ст. 312 КТМ РФ, ст. 15 ГК РФ, п. 1 ст. 65 АПК РФ.

Арбитражный суд отклоняет довод истца о том, что поскольку, согласно п. а раздела 1 Правила 2 «Ответственность» Конвенции о международных правилах предупреждения столкновения судов в море, принятой в 1972 году (далее Конвенция 1972 года), ничто не может освободить ни судно, ни его владельца, ни капитана, ни экипаж от ответственности за последствия могущие произойти от невыполнения этих Правил или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной морской практикой или особыми обстоятельствами данного случая, а столкновение судов ТР «Капелла» и «ББС Техас», по мнению истца, произошло по причине нарушения капитаном, экипажем судна «ББС Техас» правил, изложенных в данной конвенции, то обязанность по возмещению истцу спорной суммы убытков должна быть возложена на ответчика.

Согласно п. 1 ст. 311, ст. 312 КТМ РФ, а также ст. 2, 3 Конвенции для объединения некоторых правил относительно стол-

кновения судов, утвержденной в Брюсселе 23.09.1910 (далее Конвенция 1910 года), в случае, если столкновение судов произошло случайно или вследствие непреодолимой силы либо невозможно установить причины столкновения судов, убытки несет тот, кто их потерпел. В случае, если столкновение судов произошло по вине одного из судов, убытки несет тот, по чьей вине произошло столкновение.

Таким образом, вышеуказанный довод истца не является безусловным основанием для удовлетворения предъявленных по настоящему делу исковых требований, поскольку указанное истцом Правило Конвенции 1972 года носит общий характер, тогда как основания и порядок распределения ответственности с возложением обязанности по возмещению ущерба на участников столкновения судов могут устанавливаться в отношении определенного столкновения на основании законов, международных договоров, с учетом конкретных обстоятельств такого столкновения. Нормы п. 1 ст. 311, ст. 312 КТМ РФ, ст.ст. 2, 3 Конвенции 1910 года не исключают, в отдельных случаях, в силу определенных обстоятельств, либо отнесение указанной ответственности на то лицо, по вине которого произошло столкновение судов, либо распределение такой ответственности между лицами, суда которых участвовали в таком столкновении, иным образом. В таком порядке, с учетом приведенных норм, ответственность за причиненные столкновением судов ответчика и третьего лица спорные убытки на основании п. 1 ст. 311, ст. 312 КТМ РФ, ст. 2, 3 Конвенции 1910 года подлежит отнесению на каждую из сторон столкновения в размере понесенных этой стороной убытков, в связи с чем убытки третьего лица, вызванные гибелью судна ТР «Капелла», в размере спорной по настоящему делу суммы не подлежат отнесению на ответчика в связи с недоказанностью причин столкновения судов ТР «Капелла» и «ББС Техас» и невозможностью установить лицо, виновное в этом столкновении.

Также арбитражный суд полагает, что, поскольку истец, как страховщик, выплативший в соответствии с договором от 18.05.2006 страховое возмещение, приобрел в порядке ст. 965 ГК РФ в пределах выплаченной суммы право требования, которое

страхователь (выгодоприобретатель) имел к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования, и, таким образом, в полном объеме приобрел те права, которые были у третьего лица, как собственника судна ТР «Капелла», в связи с требованием о возмещении вреда, причиненного столкновением судов ТР «Капелла» и «ББС Техас», то истец по настоящему делу должен доказать обстоятельства столкновения судов ответчика и третьего лица 03.08.2006, в том числе, обстоятельства причин вышеуказанного столкновения и обстоятельства виновности ответчика в этом столкновении в порядке ст. 965 ГК РФ, п. 1 ст. 281 КТМ РФ, так как такие обстоятельства в рамках реализации указанного, перешедшего от третьего лица к истцу в порядке суброгации права должно было бы доказать третье лицо в случае самостоятельного обращения с исковыми требованиями к ответчику о возмещении причиненных третьему лицу убытков в результате гибели судна третьего лица ТР «Капелла». Однако, истец такие обстоятельства достаточными и достоверными доказательствами не подтвердил.

Арбитражный суд также не принимает довод ответчика о том, что настоящее дело не подведомственно арбитражному суду Приморского края, поскольку столкновение судов «ББС Техас» и ТР «Капелла» произошло в нейтральных водах, то есть, за пределами государственной территории Российской Федерации, судно «ББС Техас» также не является судном, порт приписки которого находится в Российской Федерации, а само судно не находится в порту Приморского края, между судовладельцами судна «ББС Техас» и ТР «Капелла» было заключено соглашение о рассмотрении спора между ними по определению ответственности и размера убытков и ущерба, возникших в результате столкновения, в районном суде Токио (Япония).

В соответствии с п. 4 ст. 247 АПК РФ арбитражные суды в Российской Федерации рассматривают дела по экономическим спорам и другие дела, связанные с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности, с участием иностранных организаций, международных организаций, иностранных граждан, лиц без гражданства, осуществляющих

предпринимательскую и иную экономическую деятельность, в случае, если требование возникло из причинения вреда имуществу действием или иным обстоятельством, имевшими место на территории Российской Федерации, или при наступлении вреда на территории Российской Федерации.

Согласно представленным в материалы настоящего дела письму Федерального государственного унитарного предприятия «Сахалинское бассейновое аварийно-спасательное управление» Государственной морской аварийно-спасательной службы Российской Федерации Министерства транспорта Российской Федерации № 1831 от 24.10.2006, телеграмме, поданной 04.08.2006 в адрес начальника Федерального государственного унитарного предприятия «Сахалинское бассейновое аварийно-спасательное управление», столкновение судна ТР «Капелла» и судна «ББС Техас» произошло 03.08.2006 в Японском море. 04.08.2006 Береговая охрана Японии сообщила, что судно ТР «Капелла» в перевернутом состоянии дрейфует к территориальным водам России. 04.08.2006 в 19.35 по местному времени поступило сообщение, что аварийное судно ТР «Капелла» вошло в территориальные воды России и суда Береговой охраны Японии прекратили контроль за дрейфом данного судна, в связи с чем 05.08.2006 в район дрейфа судна ТР «Капелла» направлен РС «Георгий Матвейчук», который обнаружил аварийное судно в координатах 46 22 6 северной 140 59 3 восточной. В последствии с 07.08.2006 по 14.08.2006 дежурные суда спасатели «Топаз» и «Рубин» производили поиск судна ТР «Капелла» в районе его возможного дрейфа, однако данное судно обнаружено не было, в связи с чем сделан вывод, что предположительно в ночь с 05.08.2006 на 06.08.2006 судно ТР «Капелла» затонуло.

На основании изложенного арбитражный суд приходит к выводу о том, что, поскольку основанием предъявленных по настоящему делу исковых требований является именно обстоятельство гибели судна ТР «Капелла», которое повлекло выплату третьему лицу страхового возмещения в размере 38 789 100 рублей, а такая гибель вышеуказанного судна произошла уже в территориальном море России, в которые судно ТР «Капелла»

вошло на плаву, настоящее дело в порядке п. 4 ст. 247 АПК РФ подведомственно арбитражному суду Приморского края.

Кроме того, несостоятельной является ссылка ответчика на то, что лица, участвующие в деле, заключили соглашение о подсудности спора по настоящему делу суду г. Токио, поскольку представленные суду ответчиком в подтверждение достижения указанного соглашения доказательства, а именно, письменный запрос на подтверждение фактов от 07.05.2009, исковое заявление от 01.08.2008, письма от 20.12.2006, письмо от 04.12.2006, письмо от 08.01.2007, относятся к требованиям ответчика к истцу и третьему лицу о причинении вреда судну «ББС Техас» судном ТР «Капелла», а не к предъявленным по настоящему делу исковым требованиям о возмещении вреда, причиненного судном «ББС Техас» судну ТР «Капелла».

Судебные расходы согласно ст. 110 АПК РФ в полном объеме относятся на истца.

Учитывая изложенное, руководствуясь ст.ст. 110, 167-170 АПК РФ, арбитражный суд решил:

В удовлетворении исковых требований отказать.

Решение может быть обжаловано в установленном законом порядке.

Судья Калягин А.К.

Приложение 11
Ивлечения из Международных правил предупреждения столкновений судов в море

Часть А. Общие положения.

Правило 1. Применение

.

Правило 2. Ответственность

(a) Ничто в настоящих Правилах не может освободить ни судно, ни его владельца, ни капитана, ни экипаж от ответственности за последствия, могущие произойти от невыполнения этих Правил или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной морской практикой или особыми обстоятельствами данного случая.

(b) При толковании и применении этих Правил следует обращать должное внимание на всякого рода опасности плавания и столкновения и на все особые обстоятельства, включая особенности самих судов, которые могут вызвать необходимость отступить от этих Правил для избежания непосредственной опасности.

Правило 3. Общие определения

В настоящих Правилах, когда по контексту не требуется иного толкования:

(a) Слово «судно» означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда, экранопланы и гидросамолёты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде.

(b) Термин «судно с механическим двигателем» означает любое судно, приводимое в движение механической установкой.

(c) Термин «парусное судно» означает любое судно под парусом, включая имеющих механическую установку, при условии, что она не используется.

(d) Термин «судно, занятое ловом рыбы» означает любое судно, производящее лов рыбы сетями, ярусными крючковыми снастями, тралами или другими орудиями лова, которые ограничивают его манёвренность, но не относится к судну, производящему лов рыбы буксируемыми крючковыми снастями или другими орудиями лова, не ограничивающими манёвренность судна.

(e) Слово «гидросамолёт» означает любой летательный аппарат, способный маневрировать на воде.

(f) Термин «судно, лишенное возможности управляться» означает судно, которое в силу каких-либо исключительных обстоятельств не способно маневрировать так, как требуется этими Правилами, и поэтому не может уступить дорогу другому судну.

(g) Термин «судно, ограниченное в возможности маневрировать» означает судно, которое по характеру выполняемой работы ограничено в возможности маневрировать так, как требуется этими Правилами, и поэтому не может уступить дорогу другому судну.

Термин «судно, ограниченное в возможности маневрировать» охватывает (но не исчерпывает) следующие суда:

- (i) судно, занятое постановкой, обслуживанием или снятием навигационного знака, прокладкой, осмотром или поднятием подводного кабеля или трубопровода;
- (ii) судно, занятое дноуглубительными, океанографическими, гидрографическими или подводными работами;
- (iii) судно, занятое на ходу пополнением снабжения или передачей людей, продовольствия или груза;
- (iv) судно, занятое обеспечением взлёта или приёма летательных аппаратов;
- (v) судно, занятое работами по устранению минной опасности;
- (vi) судно, занятое такой буксировочной операцией, которая значительно ограничивает возможность буксирующего и буксируемого судов отклониться от своего курса.

(h) Термин «судно, стеснённое своей осадкой» означает судно с механическим двигателем, которое из-за соотношения между его осадкой и имеющимися глубинами существенно ограничено в возможности отклониться от курса, которым оно следует.

(i) Термин «на ходу» означает, что судно не стоит на якоре, не ошвартовано к берегу и не стоит на мели.

(j) Слова «длина» и «ширина» судна означает его наибольшую длину и ширину.

(k) Суда должны считаться находящимися на виду друг у друга только тогда, когда одно из них может визуально наблюдаться с другого.

(l) Термин «ограниченная видимость» означает любые условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, сильного ливня, песчаной бури или по каким-либо другим подобным причинам.

(m) Термин «экраноплан» означает многорежимное судно, которое в основном эксплуатационном режиме летит в непосредственной близости к поверхности, используя действие экранного эффекта.

Часть B. Правила плавания и маневрирования

Раздел I – Плавание судов при любых условиях видимости

Правило 7. Опасность столкновения

(a) Каждое судно должно использовать все имеющиеся средства в соответствии с преобладающими обстоятельствами и условиями для определения наличия опасности столкновения. Если имеются сомнения в отношении наличия опасности столкновения, то следует считать, что она существует.

(b) Установленное на судне исправное радиолокационное оборудование должно использоваться надлежащим образом, включая наблюдение на шкалах дальнего обзора с целью получе-

ния заблаговременного предупреждения об опасности столкновения, а также радиолокационную прокладку или равноценное систематическое наблюдение за обнаруженными объектами.

(c) Предположения не должны делаться на основании неполной информации, и особенно радиолокационной.

(d) При определении наличия опасности столкновения необходимо прежде всего учитывать следующее:

(I) опасность столкновения должна считаться существующей, если пеленг приближающегося судна заметно не изменяется;

(II) опасность столкновения может иногда существовать даже при заметном изменении пеленга, в частности при сближении с очень большим судном или буксиром или при сближении судов на малое расстояние.

Правило 8. Действия для предупреждения столкновения

(a) Любое действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения, если позволяют обстоятельства, должно быть уверенным, своевременным и соответствовать хорошей морской практике.

(b) Любое изменение курса и (или) скорости, предпринимаемое для предупреждения столкновения, если позволяют обстоятельства, должно быть достаточно большим, с тем чтобы оно могло быть легко обнаружено другим судном, наблюдающим его визуально или с помощью радиолокатора; следует избегать ряда последовательных небольших изменений курса и (или) скорости.

(c) Если имеется достаточное водное пространство, то изменение только курса может быть наиболее эффективным действием для предупреждения чрезмерного сближения при условии, что изменение сделано заблаговременно, является существенным и не вызывает чрезмерного сближения с другими судами.

(d) Действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения с другим судном, должно быть таким, чтобы привести к расхождению на безопасном расстоянии. Эффективность этого действия должна тщательно контролироваться до тех пор,

пока другое судно не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

(e) Если необходимо предотвратить столкновение или иметь больше времени для оценки ситуации, судно должно уменьшить ход или остановиться, застопорив свои движители или дав задний ход.

(f)

(I) Судно, обязанное согласно какому-либо из настоящих Правил не затруднять движение или безопасный проход другого судна, должно, когда этого требуют обстоятельства, предпринять заблаговременное действие с тем, чтобы оставить достаточное водное пространство для безопасного прохода другого судна;

(II) Судно, обязанное не затруднять движение или безопасный проход другого судна, не освобождается от этой обязанности при приближении к другому судну так, что возникает опасность столкновения, и должно, предпринимая свои действия, полностью учитывать тс действия, которые могут потребоваться согласно Правилам настоящей части;

(III) Когда два судна приближаются друг к другу так, что возникает опасность столкновения, судно, движение которого не должно затрудняться, обязано полностью соблюдать Правила настоящей части.

Раздел II – Плавание судов, находящихся на виду друг у друга

Правило 11. Применение

Правила этого Раздела применяются к судам, находящимся на виду друг у друга.

Правило 12. Парусные суда

(a) Когда два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу другому следующим образом:

(I) когда суда идут разными галсами, то судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу другому судну;

(II) когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;

(III) если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идёт это другое судно, то оно должно уступить ему дорогу.

(b) По этому Правилу наветренной стороной считается сторона, противоположная той, на которой находится грот, а при прямом вооружении – сторона, противоположная той, на которой находится самый большой косой парус.

Правило 14. Ситуация сближения судов, идущих прямо друг на друга

(a) Когда два судна с механическими двигателями сближаются на противоположных или почти противоположных курсах так, что возникает опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо, с тем чтобы каждое судно прошло у другого по левому борту.

(b) Такая ситуация должна считаться существующей, когда судно видит другое прямо или почти прямо по курсу, и при этом ночью оно может видеть в створе или почти в створе топовые огни и (или) оба бортовых огня другого судна, а днём оно наблюдает его соответствующий ракурс.

(c) Если имеется сомнение в отношении того, существует ли такая ситуация, то следует считать, что она существует, и действовать соответственно.

Правило 15. Ситуация пересечения курсов

Когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность столкновения, то судно, которое имеет другое на своей правой стороне, должно уступить дорогу другому судну и при этом оно должно, если позволяют обстоятельства, избегать пересечения курса другого судна у него по носу.

Правило 16. Действия судна, уступающего дорогу

Каждое судно, которое обязано уступить дорогу другому судну, должно, насколько это возможно, предпринять заблаговременное и решительное действие с тем, чтобы чисто разойтись с другим судном.

Правило 17. Действия судна, которому уступают дорогу

(a)

(I) Когда одно судно из двух судов должно уступить дорогу другому, то это другое судно должно сохранять курс и скорость.

(II) Однако это другое судно, когда для него становится очевидным, что судно, обязанное уступить дорогу, не предпринимает соответствующего действия, требуемого этими Правилами, может предпринять действие, чтобы избежать столкновения только собственным манёвром.

(b) Когда по какой-либо причине судно, обязанное сохранять курс и скорость, обнаруживает, что оно находится настолько близко к другому судну, что столкновения нельзя избежать только действием судна, уступающего дорогу, оно должно предпринять такое действие, которое наилучшим образом поможет предотвратить столкновение.

(c) Судно с механическим двигателем, которое в ситуации пересечения курсов предпринимает в соответствии с подпунктом (a) (II) этого Правила действие, чтобы избежать столкновения с другим судном с механическим двигателем, не должно, если позволяют обстоятельства, изменять курс влево, если другое судно находится слева от него.

(d) Это Правило не освобождает судно, обязанное уступить дорогу, от выполнения этой обязанности.

Правило 18. Взаимные обязанности судов

За исключением случаев, когда Правила 9, 10 и 13 требуют иного:

(a) Судно с механическим двигателем на ходу должно уступать дорогу:

(I) судну, лишённому возможности управляться;

(II) судну, ограниченному в возможности маневрировать;

(III) судну, занятому ловом рыбы;

(IV) парусному судну.

(b) Парусное судно на ходу должно уступать дорогу:

(I) судну, лишённому возможности управляться;

(II) судну, ограниченному в возможности маневрировать;

(III) судну, занятому ловом рыбы.

(c) Судно, занятое ловом рыбы, на ходу должно, насколько это возможно, уступать дорогу:

(I) судну, лишённому возможности управляться;

(II) судну, ограниченному в возможности маневрировать.

(d)

(I) Любое судно, за исключением судна, лишённого возможности управляться, или судна, ограниченного в возможности маневрировать, не должно, если позволяют обстоятельства, затруднять безопасный проход судна, стеснённого своей осадкой и выставляющего сигналы, предписанные Правилом 28.

(II) судно, стеснённое своей осадкой, должно следовать с особой осторожностью, тщательно сообразуясь с особенностью своего состояния.

(e) Гидросамолёт на воде должен, в общем случае, держаться в стороне от всех судов и не затруднять их движение. Однако в тех случаях, когда существует опасность столкновения, он должен выполнять Правила этой Части.

(f)

(I) Экраноплан при взлёте, посадке и в полете вблизи поверхности должен держаться в стороне от всех других судов и не затруднять их движение;

(II) Экраноплан, находящийся на поверхности воды, должен выполнять Правила этой Части как с механическим двигателем.

Раздел III – Плавание судов при ограниченной видимости

Правило 19. Плавание судов при ограниченной видимости

(a) Это Правило относится к судам, не находящимся на виду друг у друга при плавании в районах ограниченной видимости или вблизи таких районов.

(b) Каждое судно должно следовать с безопасной скоростью, установленной применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям ограниченной видимости. Судно с механическим двигателем должно держать свои машины готовыми к немедленному манёвру.

(c) При выполнении Правил Раздела I этой Части каждое судно должно тщательно сообразовывать свои действия с преобладающими обстоятельствами и условиями ограниченной видимости.

(d) Судно, которое обнаружило присутствие другого судна только с помощью радиолокатора, должно определить, развивается ли ситуация чрезмерного сближения и (или) существует ли опасность столкновения. Если это так, то оно должно своевременно предпринять действие для расхождения, причём если этим действием является изменение курса, то, насколько это возможно, следует избегать:

(I) изменения курса влево, если другое судно находится впереди траверза и не является обгоняемым;

(II) изменения курса в сторону судна, находящегося на траверзе или позади траверза.

(e) За исключением случаев, когда установлено, что опасности столкновения нет, каждое судно, которое услышит, по-видимому, впереди своего траверза, туманный сигнал другого судна или которое не может предотвратить чрезмерное сближение с другим судном, находящимся впереди траверза, должно уменьшить ход до минимального, достаточного для удержания судна на курсе. Оно должно, если это необходимо, остановить движение и в любом случае следовать с крайней осторожностью до тех пор, пока не минует опасность столкновения.

Приложение 12
Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, 15 марта 1960

Статья 1

1. Настоящей Конвенцией определяется возмещение ущерба, причиненного столкновением между судами внутреннего плавания в водах одной из Договаривающихся Сторон либо судам, либо лицам или предметам, на них находившимся.

2. Настоящей Конвенцией определяется также возмещение всякого рода ущерба, причиненного либо вследствие выполнения или невыполнения маневра, либо вследствие несоблюдения правил одним судном внутреннего плавания в водах одной из Договаривающихся Сторон, либо другим судам внутреннего плавания, либо лицам или предметам, находившимся на борту таких судов, даже если столкновения не произошло.

3. Тот факт, что суда, упоминаемые в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, входят в состав одного и того же каравана, не влияет на применение настоящей Конвенции.

4. При применении настоящей Конвенции:

a) термин «судно» обозначает также малые суда;

b) к судам приравниваются: гидроглиссеры, плоты, паромы и подвижные части понтонных мостов, а также землечерпалки, краны, элеваторы и все плавучие средства или приспособления подобного рода.

Статья 2

1. Обязательство возмещения ущерба существует лишь в том случае, если ущерб является результатом вины. Законной презумпции вины не существует.

2. Если ущерб является следствием случая, если он вызван обстоятельствами непреодолимой силы или если невозможно установить его причин, он ложится на потерпевших его лиц.

3. В случае буксирования нескольких судов каждое из них несет ответственность лишь в случае его виновности.

Статья 3

Если ущерб причинен по вине одного судна, возмещение его ложится на это судно.

Статья 4

1. Если два судна или несколько судов по своей вине соучаствовали в причинении ущерба, они отвечают солидарно за ущерб, причиненный лицам, а также невиновным судам и предметам, находившимся на борту этих судов, но несолидарно за ущерб, причиненный другим судам и предметам, находившимся на борту этих судов.

2. Если солидарной ответственности не существует, суда, соучаствовавшие по своей вине в причинении ущерба, несут ответственность перед потерпевшими пропорционально значительности вины каждого из них; однако, если в зависимости от обстоятельств соотношение не может быть установлено или совершенные ошибки представляются равноценными, они несут ответственность в равной мере.

3. При наличии солидарной ответственности каждое ответственное судно берет на себя часть платежа кредитору, равную той, которая определена в пункте 2 настоящей статьи. Судно, которое уплачивает больше своей доли, имеет право предъявить иск в отношении этого излишка тем содолжникам, которые уплатили меньше своей доли. Убыток, возникающий в связи с неплатежеспособностью одного из содолжников, распределяется между другими содолжниками на основании соотношения, определенного в пункте 2 настоящей статьи.

Статья 5

Установленная предыдущими статьями ответственность остается в силе и в том случае, если столкновение произошло по вине лоцмана, даже тогда, когда лоцманская проводка обязательна.

Статья 6

Для предъявления иска о возмещении ущерба не требуется выполнения каких-либо предварительных специальных формальностей.

Статья 7

1. По искам о возмещении ущерба устанавливается давность в два ода, считая со дня, когда произошло событие.

2. Срок для предъявления регрессного иска устанавливается в один год. Течение давности начинается либо со дня вынесения окончательного судебного решения, определяющего сумму солидарной ответственности, либо, за отсутствием такого решения, начиная со дня платежа, дающего повод для предъявления регрессного иска. Тем не менее, что касается предъявления исков, относящихся к распределению части неплатежеспособного содолжника, течение давности может начаться лишь с того момента, когда лицо, имеющее право требования, будет осведомлено о неплатежеспособности содолжника.

3. Перерыв и приостановление течения упомянутых сроков давности определяются законом суда, рассматривающего дело.

Статья 8

1. Положения настоящей Конвенции не влияют на ограничения общего характера, устанавливаемые международными конвенциями или внутригосударственными законами в отношении ответственности судовладельцев, собственников судов и транспортеров, такие как ограничения на основании тоннажа судна, мощности его машин или его ценности или ограничения, вытекающие из возможности отказа от судна. Они также не умаляют значения обязательств, вытекающих из договора перевозки или из всяких иных договоров.

2. Положения настоящей Конвенции не применяются к возмещению убытков, явившихся прямым или косвенным результатом радиоактивных

свойств или одновременно радиоактивных и ядовитых свойств, а также взрывных или в ином смысле опасных свойств ядерного топлива или радиоактивных продуктов или отходов.

Статья 9

Каждая Договаривающаяся Сторона может при подписании или ратификации настоящей Конвенции или присоединении к ней заявить:

a) что она оставляет за собой право предусмотреть в своем законодательстве или в международных соглашениях, что положения настоящей Конвенции не применяются к судам, предназначенным исключительно для выполнения функций государственной власти;

b) что она оставляет за собой право предусмотреть в своем законодательстве неприменение положений настоящей Конвенции на водных путях, судоходство по которым разрешается лишь судам данной страны.

Статья 10

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания или присоединения к ней для стран – членов Европейской Экономической Комиссии и стран, допущенных с правом совещательного голоса в соответствии с пунктом 8 круга ведения этой Комиссии.

2. Страны, могущие участвовать в некоторых работах Европейской Экономической Комиссии согласно статье 11 положения о ее круге ведения, могут стать Договаривающимися Сторонами в настоящей Конвенции путем присоединения к ней по ее вступлении в силу.

3. Конвенция будет открыта для подписания до 15 июня 1960 г. включительно. После этой даты она будет открыта для присоединения к ней.

4. Настоящая Конвенция подлежит ратификации.

5. Акты ратификации или присоединения будут переданы на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 11

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после того, как пять указанных в пункте 1 статьи 10 стран передадут свои акты о ратификации или присоединении.

2. В отношении каждой страны, которая ратифицирует настоящую Конвенцию или присоединится к ней после того, как пять стран передадут свои акты о ратификации или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после передачи данной страной ратификационной грамоты или акта о присоединении.

Статья 12

1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована любой Договаривающейся Стороной путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцатимесячного срока после получения Генеральным секретарем упомянутой выше нотификации.

Статья 13

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число Договаривающихся Сторон окажется, вследствие денонсации, менее пяти, настоящая Конвенция теряет силу со дня, когда станет действительной последняя из денонсаций.

Статья 14

Всякий спор между двумя или несколькими Договаривающимися Сторонами относительно истолкования или применения настоящей Конвенции, который Стороны не смогут разрешить путем переговоров или другим способом, может быть по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся Сторон передан Международному Суду для разрешения им.

Статья 15

1. Каждая страна может при подписании настоящей Конвенции или передаче ратификационной грамоты или акта о присоединении заявить, что она не считает себя связанной статьей 14 Конвенции в отношении передачи споров Международному Суду. Другие Договаривающиеся Стороны не будут связаны статьей 14 по отношению ко всем Договаривающимся Сторонам, формулировавшим подобную оговорку. 2. Каждая Договаривающаяся Сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом

1, может в любой момент взять ее обратно путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 16

За исключением оговорок, предусмотренных в пунктах «a» и «b» статьи 9 и в статье 15 настоящей Конвенции, никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 17

1. После трехлетнего действия настоящей Конвенции любая Договаривающаяся Сторона может путем нотификации, адресованно Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, представить просьбу о созыве совещания с целью пересмотра настоящей Конвенции. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся Сторонам и созывает совещание для пересмотра Конвенции, если в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Договаривающихся Сторон уведомит его о своем согласии на созыв такого совещания.

2. Если совещание созывается в соответствии с предыдущим пунктом, Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся Стороны с просьбой сообщить в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на совещании представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия совещания Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся Сторонам предварительную повестку дня совещания, а также текст этих предложений.

3. Генеральный секретарь приглашает на любое созванное согласно настоящей статье совещание все страны, указанные в пункте 1 статьи 10, а также страны, ставшие Договаривающимися Сторонами на основании пункта 2 статьи 10.

Статья 18

Помимо нотификаций, предусмотренных в статье 17, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает странам, указанным в пункте 1 статьи 10, а также странам,

ставшим Договаривающимися Сторонами на основании пункта 2 статьи 10:

a) о заявлениях, сделанных согласно пунктам «a» и «b» статьи 9;
b) о ратификациях и присоединениях к Конвенции согласно статье 10;
c) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 11;
d) о денонсациях в силу статьи 12;
e) об утрате настоящей Конвенцией силы в соответствии со статьей 13;
f) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 15.

Статья 19

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на русском и французском языках. К ней прилагаются тексты на английском и немецком языках. В момент подписания настоящей Конвенции или передачи ратификационной грамоты или акта о присоединении всякая страна может заявить, что она принимает либо французский или русский текст, либо же английский или немецкий текст. В таком случае упомянутый текст будет также действителен в отношениях между Договаривающимися Сторонами, воспользовавшимися тем же правом и принявшими тот же текст. Во всех прочих случаях французский и русский тексты являются аутентичными.

Статья 20

После 15 июня 1960 г. подлинник настоящей Конвенции, так же как и приложенные к нему тексты на английском и немецком языках, будет сдан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии этого подлинника и этих текстов на английском и немецком языках каждой из стран, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 10.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию, составленную в г. Женеве 15 марта 1960 года.

В документе о присоединении СССР к Конвенции сделаны следующие оговорки:

а) по Конвенции в целом – «Правительство Союза Советских Социалистических Республик заявляет, что положения настоящей Конвенции не будут применяться на внутренних водных путях Союза Советских Социалистических Республик, судоходство по которым разрешается лишь судам, плавающим под флагом СССР»;

б) по статье 14 – «Правительство Союза Советских Социалистических Республик не считает себя связанным статьей 14 настоящей Конвенции в отношении передачи споров Международному Суду».

Кроме того, в документе о присоединении указывалось, что, «присоединяясь к Конвенции, Правительство СССР считает необходимым сделать одновременно заявление о незаконности статьи 10 Конвенции, ограничивающей число государств, которые могут стать ее участниками».

Приложение 13
A Master's Guide to Shipboard Accident Response is published on behalf of the Standard P&I Club

by Eric Murdoch BSc, MSc, MRINA, C.Eng
Director of Risk Management
and
Capt. Neale Rodrigues, HCMM
Director of Loss Prevention
at
Charles Taylor & Co Limited,
p. 8 – 9

COLLISIONS AND PROPERTY DAMAGE

P&l clubs do not cover damage done to the ship itself – that is the responsibility of the hull and machinery underwriters. If a collision only results In damage to your ship, your Club will probably not be Involved financially but may still assist the owner.

The damage caused to the other ship in a collision may be insured by the Club or by the hull underwriters or by both of them. P&l clubs, however, always insure liabilities arising from collisions relating to pollution, personal injury, cargo and other property damage.

Clubs usually cover damage to docks and other fixed property, but sometimes this is covered by the hull underwriters.

General Procedures

- Alert your owner or manager, the relevant authority and the P&l correspondent. Advise them of the other ship's name and port of registry, details of the property damaged, and the date, time and location where the incident occurred. Outline the extent of the damage and whether injury or pollution has occurred.
- The Club will invariably investigate the incident to find out the cause and who is to blame. To assist the Club, you should:

- Instruct those on watch (on the bridge, deck and in the engine room) and any other potential witnesses on board to make personal notes regarding the incident as soon as possible, noting only the facts and timings;
- Take copies of the navigation charts that detail the courses and positions for a period of at least 60 minutes before the collision, and rough bridge notes;
- Collect and retain:
- Printouts, with times, from the GPS, course recorder, engine log, echo sounder;
- Rough bridge notebook, radar, gyro, radio and weather logs;
- Standing orders/night order book;
- The passage plan and pilot card (if relevant) with details of additional information that may have been exchanged between the Master and the pilot;
- Note the names and the position of tugs that are 'made fast' or 'in attendance', and the time when each tug arrived;
- Verify the synchronisation of bridge, engine room and other clocks;
- Take photographs of any damage to your ship and the other ship or structure. If possible, estimate the angle of blow, the ship's speed, the other ship's speed and both ships' courses;
- Remember not to admit liability when questioned (in most collision cases Investigated by the Club, both parties, to a greater or lesser extent, have been found to be at fault), and take special care to prevent unauthorised surveyors and lawyers from boarding the ship;
- Brief crew members to stick to the facts and instruct them not to discuss the incident with anybody;
- Depending upon the damage caused during the collision, a survey of the ship's damage or of the cargo or an accident investigation may be necessary – the P&l correspondent will be able to arrange these surveys;

- If injuries, pollution or cargo damage have resulted from the incident, check the relevant pages of this guide for the recommended actions;
- If the damage has been caused by a ship's wash, make a list of all other ships that passed at or near the time of the incident. If possible, estimate their course, speed and distance from your ship.

Best practice

A number of accidents and collisions are caused by a failure to follow established procedures, and particularly a failure to abide by the collision avoidance rules. Some basic recommendations are:

- Maintain a safe speed appropriate to the prevailing conditions;
- Slow down in good time when approaching a pilot station, anchorage or berth;
- Maintain a proper lookout, and do not leave the bridge unattended even for short periods;
- Monitor the ship's position at all times, even when under pilotage;
- Maintain regular communication with others ships' staff and colac authorities;
- A good Master/pilot exchange is crucial. The pilot should be made aware of any particular ship characteristics, including slow-speed manoeuvring, and the pilot should be queried about the proposed route and details of particular hazards, including strong tidal streams;
- Proper supervision is essential, and a risk assessment performed prior to commencing even routine tasks could prevent an accident;
- Fatigue may also play a part, so it is important to ensure that hours of rest are monitored and that the ship's staff are well briefed and trained.

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ **4**

ВВЕДЕНИЕ **6**

1. ПОНЯТИЕ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ **7**

2. ИСТОЧНИКИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ СО СТОЛКНОВЕНИЕМ СУДОВ **14**

2.1. Международные конвенции 14

2.2. Морские обычаи 18

2.3. Национальное законодательство Украины 20

2.4. Английское право 23

a) Судебный прецедент 23

b) Правовая доктрина 24

c) Отдельные нормативно-правовые акты 25

3. СТОЛКНОВЕНИЕ СУДОВ КАК ПРАВОНАРУШЕНИЕ **27**

3.1. Противоправность действий или бездействия причинителя вреда 28

3.2.Наличие вины 29

3.3. Причинно-следственная связь между противоправным поведением и убытками 30

4. УБЫТКИ ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ **32**

4.1. Валюта исчисления убытков 34

4.2. Убытки при повреждении судна 35

5. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ УБЫТКОВ, ПРИЧИНЕННЫХ СТОЛКНОВЕНИЕМ СУДОВ **38**

5.1. Распределение убытков при наличии вины 40

5.2. Возмещение убытков третьих лиц 41

a) Защита интересов грузовладельца 41

b) Защита интересов страховщика 43

c) Защита интересов экипажа и пассажиров судна . . . 44

6. ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА . 46
6.1. Ограничение ответственности
по имущественным требованиям,
связанными со смертью или телесными повреждениями46
6.2. Ограничение ответственности при загрязнении моря . . 48

7. ДЕЙСТВИЯ КАПИТАНА СУДНА ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ 49
7.1. Обязательные действия капитана. 50
7.2. Факультативные действия капитана. 53

8. РАССЛЕДОВАНИЕ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ 57

9. ЮРИСДИКЦИЯ ПО ДЕЛАМ О СТОЛКНОВЕНИИ СУДОВ . . . 64
9.1. Гражданская юрисдикция 65
9.2. Уголовная юрисдикция 67

10. УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
КАПИТАНА СУДНА. 69
10.1. Уголовная ответственность капитана судна в Украине 69
10.2. Особенности ответственности капитана судна в
Англии 73

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ. 75
Приложение 1
Конвенция для объединения некоторых правил
относительно столкновения судов,
23 сентября 1910 года 80
Приложение 2
Международная конвенция о некоторых правилах,
относящихся к гражданской юрисдикции по вопросу
о столкновении судов, 10 мая 1952 года 85
Приложение 3
LISBON RULES 1987. 91
Приложение 4
Компенсация убытков по делам о столкновении.
Лиссабонские правила 1987 г. (на русском) 97
Приложение 5
Столкновение судов по Кодексу торгового
мореплавания Украины 105

Приложение 6
Столкновение судов по Кодексу торгового мореплавания РФ 108
Приложение 7
Столкновение судов по Морскому Кодексу Грузии . . 111
Приложение 8
The Owners of the Motor Vessel «Bona Spes» v. The Owners of the Motor Vessel «Atlantic Star». 114
Приложение 9
Рішення Господарського суду одеської області від 10.05.2007 по справі № 11/18-07-1553 за позовом компанії «Sea River Shipping Co» до Державного підприємства «Український комерційний флот» 129
Приложение 10
Решение Арбитражного суда Приморского Края от 02.12.2009 по делу № А51-7271/2008-42-307 по иску открытого акционерного общества «Страховое общество газовой промышленности» к Акционерному обществу с одним компаньоном АО «Буксиры из Лацио». 145
Приложение 11
Ивлечения из Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 года 159
Приложение 12
Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, 15 марта 1960 168
Приложение 13
«Collisions and property damage» by Murdoch Eric, Rodrigues Neale. A Master's Guide to Shipboard Accident Response is published on behalf of the Standard P&I Club 176

Науково-практичне видання

Ніцевич Артур Олександрович
Мельников Микола Володимирович
Христич Данило Юрійович
Лебедєв В'ячеслав Павлович

ЗІТКНЕННЯ СУДЕН

Підписано до друку _____ р.
Формат 60х84/16. Ум.-друк. арк. 9,85.
Зам. № _____. Тираж ____

Видано і віддруковано ПП «Фенікс»
(Свідоцтво ДК № 1044 від 17.09.02).
Україна, м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25. Тел. 8(048) 7777-591.
e-mail: maritimebooks@yandex.ru
www.law-books.od.ua