

Столкновение судов в море: проблемы ответственности и подсудности

Бутакова Н. А.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; nadbutakova@gmail.com

РЕФЕРАТ

Целью настоящей статьи явился обзор основных проблем ответственности и подсудности при столкновении судов в море. Столкновение судов является одним из наиболее распространенных происшествий на море, влекущим в дальнейшем юридические последствия. Столкновением является физическое соприкосновение судов между собой в результате сближения или неверного маневра одного из судов, в результате чего другое судно, во избежание столкновения, вынуждено сесть на мель. В настоящей статье рассматриваются вопросы ограничения ответственности при столкновении судов и порядок распределения ответственности между судовладельцами. Статья содержит анализ возможных вариантов определения подсудности при столкновении судов, а также специфику и особенности определения такой подсудности.

Ключевые слова: столкновение судов в море, ответственность при столкновении, ограничение ответственности при столкновении, подсудность при рассмотрении споров о столкновении

The Collision of Ships at Sea: Problems of Responsibility and Jurisdiction

Nadezhda A. Butakova

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEP), Saint-Petersburg, Russian Federation; nadbutakova@gmail.com

ABSTRACT

The purpose of this article is to review the main problems of liability and jurisdiction in the collision of ships at sea. The collision of ships is one of the most common accidents at sea, entailing further legal consequences. A collision is the physical contact of vessels with each other as a result of the approach or incorrect maneuver of one of the vessels, as a result of which the other vessel, in order to avoid a collision, is forced to run aground. This article deals with the limitation of liability in the collision of ships and the distribution of liability between shipowners. The article contains an analysis of possible options for determining the jurisdiction in a collision of courts, as well as the specifics and features of the definition of such jurisdiction.

Keywords: the collision of ships at sea, the responsibility for the collision, limitation of liability, jurisdiction in disputes about the collision

Международно-правовым актом, регламентирующим ответственность за столкновение судов, является Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов (заключена в г. Брюсселе 23.09.1910) (далее по тексту — Брюссельская конвенция).

Согласно Брюссельской конвенции, ответственность за ущерб, причиненный в результате столкновения, основана на вине. Вина в случае столкновения может возникнуть из-за: 1) небрежности или отсутствия надлежащих навыков со стороны навигаторов; 2) нарушения правил судовождения; 3) несоблюдения местных навигационных обычаев; 4) ненадлежащего состояния или неисправности оборудования. Ответственность также налагается, когда установлено, что причиной стол-

кновения стала халатность штурмана судна. При проверке каждого случая столкновения необходимо установить, возможно ли было бы избежать столкновения, проявив обычную осторожность и хорошие морские навыки.

Кроме того, судно может быть признано виновным в нарушении местного навигационного обычая. Бремя доказывания того, что такой обычай действительно существует, является сторона, стремящаяся полагаться на такой обычай для установления вины. На обычай можно полагаться только в том случае, если он не противоречит законодательным нормам о навигации.

Никакая ответственность не будет наложена даже тогда, когда будет доказана небрежность в навигации, если небрежность не была непосредственной причиной столкновения. Непосредственная причина должна быть существенным фактором, приведшим к столкновению. Может быть установлено более одной причины столкновения. В данном случае вина определяется пропорционально, и совокупный убыток распределяется в соответствии со степенью вины каждой из сторон столкновения.

Установление истинной причины столкновения, даже при наличии предыдущих столкновению навигационных ошибок или небрежных действий, которые, однако, не повлекли столкновения, может освободить или уменьшить ответственность одной из сторон.

Мера ущерба при столкновении зависит от того, считается ли судно утраченным полностью или частично и подлежит ли оно ремонту и восстановлению. В общий убыток включаются рыночная стоимость судна на момент его полной утраты, плюс ожидаемый фрахт и расходы на удаление загрязнений окружающей среды, удаление обломков и другие непредвиденные расходы, непосредственно связанные с несчастным случаем.

В случае частичной утраты судна, повреждения включают стоимость ремонта (или уменьшение стоимости судна, если ремонт не производится), заработка за период, на который судно вышло из эксплуатации, и такие расходы, как причал, лоцманская проводка и утилизация. Ремонт повреждений, которые не были вызваны столкновением, не будут включаться в сумму ущерба по восстановлению. В случае заявления упущенной выгоды судовладелец обязан доказать ее наличие и размер. Так, например, владелец судна может доказать, что в результате повреждения судна владелец не смог выполнить договорные обязательства и потерял чартерный контракт или фрахт. Если судно не зафрахтовано, владелец судна может доказать потерянную прибыль за период, в течение которого судно было непригодным для использования, показывая прибыль до аварии и после ремонта.

Правила Брюссельской конвенции применяются в случае столкновения как между морскими судами, так и между морскими судами и военными кораблями вне зависимости от того, в каких водах произошло такое столкновение.

Так, например, столкновение сухогруза «Орка-2», шедшего под флагом Сьерра-Леоне, с большим десантным кораблем (БДК) «Ямал» Черноморского флота произошло в районе неинтенсивного судоходства в Эгейском море, по причине резкого маневра капитана сухогруза. По факту инцидента согласно международным правилам был заявлен морской протест, в соответствии с которым владельцы сухогруза должны будут выплатить компенсацию российскому Военно-морскому флоту. Однако в этом есть большие сомнения, поскольку международная практика последних лет показывает, что, как правило, эти протесты остаются без внимания.

В силу ст. 6 Брюссельской конвенции иск о возмещении убытков, происшедших вследствие столкновения, не зависит ни от совершения протеста, ни от какой-либо иной особой формальности. В отношении ответственности за столкновения не допускаются никакие законные предположения о неправильных действиях.

Более того, если сравнить количество членов экипажа на торговых судах и военных кораблях, то традиционно на военных кораблях количество членов экипажа значительно больше. Получается, что в любом случае, если военные допустили столкновение, то, если формально они и не виновны, все равно виновны, так как военные обязаны были этого не допустить¹.

Одним из самых важных вопросов, не решенных Брюссельской конвенцией, является вопрос об ограничении ответственности судовладельцев в случае столкновения судов. Различают три основные системы ограничения ответственности судовладельца.

Первая — «французская» или система абандона, судовладелец отвечает лично, т.е. любым принадлежащим ему имуществом. По данной системе кредиторы вправе выбрать имущество для обращения взыскания или судовладелец может отказаться в пользу кредиторов от своего «морского имущества» (т.е. судна и фрахта).

Вторая — «германская», взыскание кредиторов может быть обращено на судно и фрахт. По данной системе судовладелец отвечает не лично, а только судном и фрахтом. Поэтому ответственность судовладельца является ограниченной и ограничена она стоимостью судна и фрахта. В отличие от системы абандона, по данной системе в случае гибели судна и утраты права на фрахт судовладелец не будет нести имущественной ответственности перед кредиторами.

Третья — «английская», по данной системе ограничение ответственности не связано со стоимостью судна, а определяется путем умножения определенной суммы денежных единиц (1000 золотых франков) на нетто-регистрационный тоннаж судна, включая тоннаж машинного отделения [1].

В 1987 г. был принят первый международно-правовой акт, в котором установлен порядок исчисления убытков, вызванных столкновением судов — Международные правила компенсации убытков по делам о столкновении судов (Лиссабонские правила). Правила применяются по соглашению сторон.

Лиссабонские правила состоят из двух частей: 1 — литерные Правила А–Е; 2 — цифровые Правила I–V. В литерных правилах содержатся общие положения о порядке применения Правил.

Цифровые правила включают в себя следующие правила: I — Полная гибель судна; II — Повреждение судна; III — Гибель или повреждение имущества на борту судна; IV — Выплата процентов на сумму ущерба; V — Выбор валюты платежа.

В связи со столкновением судов вопрос о подсудности споров (гражданской юрисдикции) является одним из важнейших. Его разрешению посвящена Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к гражданской юрисдикции по делам о столкновении судов, подписанная в Брюсселе в 1952 г.

При оформлении случаев столкновения необходимо решить вопрос о гражданской юрисдикции дел о возмещении убытков. Эта проблема является одной из наиболее сложных юридических проблем, возникающих при столкновении судов. Иск по выбору истца может быть предъявлен в следующих судах:

- по месту постоянного жительства или постоянного занятия ответчика;
- по месту наложения на судно ответчика ареста или по месту, где был предоставлен залог или иное обеспечение;
- по месту столкновения судов, если столкновение произошло в пределах акватории порта или внутренних вод;
- если столкнулись суда, плавающие под одним флагом, то по месту юрисдикции.

В Конвенции предусматривается, в каких судах по выбору истца может быть предъявлен иск, Конвенция предоставляет сторонам возможность избрать по вза-

¹ [Электронный ресурс]. URL: <https://topnews-ru.ru/2018/01/10/stolknovenie-rossijskogo-korablya-v-egejskom-more-voennye-vse-ravno-vinovaty/> (дата обращения: 12.02.2019).

имному согласию любой суд или арбитраж. По делам о столкновении судов большое значение имеет договорная подсудность, особенно по делам о столкновении судов в открытом море. Арбитражное рассмотрение споров часто является предпочтительным, поскольку не связывается с излишней формализацией процесса и предполагает более квалифицированный подход со стороны лиц, рассматривающих и разрешающих спор.

Каждая из сторон столкновения обычно стремится подчинить спор национальной юрисдикции, прежде всего, по причине знания национального законодательства. В РФ споры между судовладельцами по делам о столкновении судов рассматриваются в Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате РФ (МАК). Для рассмотрения спора в МАК необходимо подписать арбитражное соглашение.

Капитан должен иметь в виду, что выбор порта захода после столкновения судов нередко предопределяет выбор юрисдикции, которая может оказаться неблагоприятной для судовладельца. При наличии возможности выбрать порт захода судна капитан должен согласовать порт захода с судовладельцем во всех случаях столкновения судов [2, с. 370].

Участниками столкновения являются суда, т. е. судовладельцы. Поэтому пострадавшая сторона предъявляет претензии по возмещению убытков напрямую судовладельцу, а не страховой компании, а затем судовладелец обращается в свою страховую компанию с целью возмещения причиненных убытков.

Литература

1. Гуреев С. А. Коллизионные проблемы морского права. М. : Международные отношения, 1972.
2. Гуцуляк В. Н. Международное морское право (публичное и частное). Ростов н/Д. : Феникс, 2006.

Об авторе:

Бутакова Надежда Александровна, доцент кафедры гражданского и трудового права Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), кандидат юридических наук; nadbutakova@gmail.com

References

1. Gureev S. A. Conflict problems of maritime law. M. : International relations, 1972. (In rus)
2. Gutsulyak V. N. International maritime law (public and private). Rostov-on-Don : Phoenix, 2006. (In rus)

About the author:

Nadezhda A. Butakova, Associate Professor of the Chair of Civil and Labor Law of North-West Institute of Management of RANEPA (St. Petersburg, Russian Federation), PhD in Jurisprudence; nadbutakova@gmail.com