

РЕЦЕНЗИЯ

на книгу А. О. Бутрим и А. И. Бычкова «Проблемы правоприменения в сфере торгового мореплавания»

Торговое мореплавание является важной частью мировой торговли. Именно на морские суда приходится основной объем всех международных межконтинентальных перевозок. Благодаря своей мобильности, относительно доступным ценам морские перевозки позволяют осуществить миллионы тонн товаров по всему миру.

Сегодня крупные торговые и производственные предприятия зачастую предпочитают перевозки морским транспортом другим видам перевозок. Особенно это актуально для России и других стран с обширной сетью судоходных рек и выходом к морям, а также, когда морские грузовые перевозки являются порой единственным способом перевозки крупногабаритных грузов на другой континент.

В качестве одной из ведущих морских держав можно отметить и Турцию, являющейся крупным каналом доставки товаров, услуг, пассажиров, багажа по всему миру. Турция, имея контроль над проливами, выходом из Черного моря, позволяет ей быть ключевой коммерческой, транспортно-логистической артерией для Европы и Азии. Через проливы и порты Турции проходит ежедневно огромное количество судов, что несомненно способствует развитию международной торговли и экономическому развитию.

В настоящем исследовании соавторы рассмотрели некоторые из наиболее важных практических вопросов, возникающих в сфере торгового мореплавания таких как, арест, задержание и запрет выдавать разрешение на выход судна из порта, особенности договора буксировки и лоцманской проводки судов, демередж и вознаграждение за проведение спасательной операции, возмещение убытков, в том

числе в связи со столкновением судов, а также возмещением вреда, причиненного окружающей среде.

Сегодня в вопросах управления судном имеется много пробелов, поэтому капитаны судов зачастую при принятии решений вынуждены опираться на свой профессиональный опыт и интуицию. Поскольку основной причиной аварий на море является все же человеческий фактор, важно опираться не только нормативно-правовые акты в области морского законодательства, но и на сложившуюся многовековую морскую практику.

От соблюдения хорошей морской практики напрямую зависит распределение ответственности между судовладельцами в случае столкновения судов, поскольку закон предписывает учет степени вины каждого из судов в произошедшем инциденте на море, который привел к негативным последствиям. В книге указываются примеры упоминаний о хорошей морской практики в действующем российском законодательстве.

В некоторых случаях необходимо, а также законодательно предусмотрено, чтобы суды во время перевозок обеспечивались специалистами (лоцманами), хорошо знающими безопасный проход для судна по реке, озеру, морю, проливу и даже по океану. По смыслу законодательных документов, морские лоцманы предоставляют капитану судна в процессе плавания в районе лоцманской проводки необходимые рекомендации и советы.

Капитан же управляет судном и несет ответственность за его безопасность даже в случае ошибки лоцмана. Получается, что фактически при лоцманской проводке к управлению судном допускается лоцман, а ответственность за это управление несет капитан.

Следует, правда, отметить, что в соответствии со ст. 103 КТМ РФ организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, несет ответственность за убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна по вине лоцмана, хотя ответственность лоцманской организации все же ограничена.

Во-первых, организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, не несет ответственности перед третьими лицами за убытки, причиненные в результате ненадлежащей лоцманской проводки. Таким образом, ответственность ограничивается лишь полным возмещением убытков только судну, лоцманская проводка которого осуществлялась.

Во-вторых, организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, может ограничить свою ответственность, предусмотренную ст. 103 КТМ РФ, суммой, равной десятикратному размеру лоцманского сбора, причитающегося за лоцманскую проводку судна.

Авторами в данной книге раскрывается также сущность морского протеста. Например, если во время плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может явиться основанием для предъявления судовладельцу имущественных требований, капитан судна в целях обеспечения доказательств должен сделать заявление о морском протесте согласно ст. 394 КТМ РФ.

Морской протест, заверенный в нотариальной форме, является одним из видов письменных доказательств, подлежащих оценке судом, но следует учитывать, что и сам морской протест, как и все остальные доказательства, для суда не имеет заранее установленной силы, поэтому он подлежит правовой оценке наряду со всеми собранными доказательствами.

Вообще судоходный бизнес во все времена был связан с рисками утраты груза, порчи, утраты судна и расположенного на нем имущества по самым различным причинам. Поэтому соблюдение правил судоходства, детальное определение ответственности участников морского оборота имеет важное значение для обеспечения бесперебойной логистики и сведения к минимуму споров. Все участники торгового мореплавания несут различную ответственность: гражданско-правовую, социальную, коммерческую, уголовную, экологическую.

Так, ежегодно в мире в результате морских перевозок погибает огромное количество людей, теряются миллионы грузов, попадает

в морскую среду большое количество нефтепродуктов и других загрязняющих веществ (сбросы неочищенных сточных вод, бытового мусора, остатков грузов и топлива).

Самой серьезной проблемой все же является возможность аварийных разливов нефти и сжиженного газа при их морских перевозках судами и разрывах подводных трубопроводов. На практике же достаточно сложно доказать вред, причиненный водному объекту, в виду объективной невозможности его точной оценки в силу неопределенности последствий причиняемого воздействия.

Все это отражает глобальный характер проблемы для международного сообщества в решении проблемы обеспечения безопасности мореплавания. В связи с этим необходимо ужесточать требования ко всем участникам торгового мореплавания, в достаточной мере урегулировать вопрос ответственности за вред, причиняемый окружающей среде.

Таким образом, необходимость изучения проблем правоприменения в сфере торгового мореплавания вызвана современным состоянием торговых отношений в данной области, наличием противоречий в действующем законодательстве, а также со значительными рисками, связанными как с работой торговых судов, обеспечением их безопасности для окружающей среды, рисками причинения судовладельцами и фрахтователями, а также иными лицами вреда окружающей среде в результате потери грузов, затопления торговых судов, разлива топлива или выброса загрязняющих веществ.

Данная книга, несомненно, заслуживает внимания и будет интересна всем, кто в той или иной степени, затронут сферой торгового мореплавания.

Битгин Оксана Виссарионовна,
Специалист отдела экспорта фармацевтической компании
«УОРЛД МЕДИЦИН ИЛАЧ САН. ВЕ ТИДЖ. А.Ш.»
Турецкая Республика, г. Стамбул