

ГЛАВА I

ХОРОШАЯ МОРСКАЯ ПРАКТИКА

В сфере торгового мореплавания нередко возникают непростые ситуации, требующие от судовладельцев, фрахтователей, капитана и экипажа судна повышенной осмотрительности, а также принятия всех возможных мер предосторожности с целью снижения рисков причинения вреда жизни, здоровью и имуществу людей, ущерба окружающей среде.

Стандарты добросовестного и разумного поведения при осуществлении указанными лицами своих прав и обязанностей регламентированы нормативными правовыми актами Российской Федерации в рассматриваемой сфере. Помимо того, важное значение имеет также *хорошая морская практика*, представляющая собой свод неписаных правил и предписаний, выработанных многовековой морской историей.

В частности, речь идет о качественной эксплуатации торговых судов при выполнении рейсовых заданий, предупреждении и преодолении опасности для судна и экипажа в связи с авариями и спасательными операциями на море, при буксировке или оказании помощи судну, терпящему бедствие, а также об иных подобных случаях.

От личности капитана судна и членов собранной им команды подобные вызовы требуют не только умения правильно маневрировать на море и слаженно работать в сложных погодных условиях, но также быть предельно собранными, дисциплинированными и способными на практике оперативно применять свои знания морского дела, навыки и профессиональный опыт.

В действующем законодательстве Российской Федерации можно найти некоторые примеры упоминаний о хорошей морской практике

как одном из ключевых критериев добросовестного и эффективного осуществления капитаном судна и членами экипажа своих профессиональных обязанностей. При оценке их поведения суды и иные правоприменительные органы учитывают, соответствовало ли оно обстановке и хорошей морской практике.

Так, например, буксировка, т.е. обеспечение передвижения одного судна за счет другого, должна осуществляться с мастерством, как того требуют обстоятельства, без перерыва и задержек, за исключением необходимых, и в соответствии с *хорошей морской практикой* (п. 2 ст. 228 КТМ РФ).

Одной из важнейших мер по поддержанию безопасности судна в течение погрузки и рейса является обеспечение контроля за состоянием контейнеров. При разрушении креплений и начавшемся в результате этого смещении контейнеров следует действовать в соответствии с хорошей морской практикой, принять все меры для крепления контейнеров (п. 2.6.2.3 Правил перевозки грузов в контейнерах морским транспортом, утв. приказом Росморфлота от 22.10.1996 № 39).

Вопрос о том, придерживались ли капитан судна и члены экипажа хорошей морской практики в процессе управления, может быть поставлен на разрешение экспертов при рассмотрении споров в сфере торгового мореплавания в связи с тем, что для ответа на него требуются специальные знания.

Например, при рассмотрении иска о возмещении убытков в связи со столкновением судов на море суд приостановил производство по делу, назначив экспертизу. На разрешение экспертов среди прочего был поставлен вопрос о том, соответствуют ли хорошей морской практике большие перекладки руля и возникновение критических углов между диаметрными плоскостями ледокола и теплохода, участвовавших в столкновении (Определение Арбитражного суда г. Москвы от 14.02.2022 по делу № А40-179347/20-102-1608).

Ответ на вопрос о том, соответствуют ли действия капитана и экипажа судна хорошей морской практике, может быть также дан в заключении специалиста, обладающего соответствующими познаниями

в сфере торгового мореплавания, а также в письмах со стороны компетентных органов и специализированных учреждений (например, ФГУП «Атомфлот») и в результатах проверок по жалобам владельца пострадавшего судна или иных лиц (Постановления Арбитражного суда Дальневосточного округа от 18.06.2024 № Ф03-2158/2024, Девятого арбитражного апелляционного суда от 17.03.2022 № 09АП-6813/2022-ГК, 09АП-6814/2022-ГК и др.).

Соблюдением принципа *хорошей морской практики* будет не только надлежащее и своевременное выполнение капитаном судна и членами экипажа установленного порядка эксплуатации судна, но также принятие ими дополнительных мер безопасности и выяснение более конкретной информации, касающейся погодных условий, влияющих на безопасность мореходства.

В одном деле суд отклонил иск о возмещении убытков, вызванных некачественным управлением судна и игнорированием капитаном погодных условий. Признавая исковые требования необоснованными, суд отметил, что капитан судна при планировании рейса руководствовался официальными ледовыми и гидрометеорологическими прогнозами и информацией Росгидромета, публикуемой на официальном сайте уполномоченной организации.

Помимо того, капитан судна анализировал дополнительную информацию, получаемую им из неофициальных источников, включая сведения от проходящих мимо судов, что дополнительно позволяло охарактеризовать его поведение как разумное и добросовестное, в полной мере соответствующее требованиям хорошей морской практики.

Кроме того, суд учитывал, что, заявляя требование о возмещении убытков, судовладелец уже получил от страховой компании страховую выплату в счет возмещения расходов в связи с произошедшей аварией. При таких обстоятельствах предъявленный судовладельцем иск был не обоснован ни по факту, ни по размеру (Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 03.04.2024 № 05-998/2024, 05АП-999/2024).

Аналогичным образом и в другом деле суд оставил без удовлетворения иск отправителя к перевозчику о возмещении убытков, причиненных повреждением груза. Из материалов дела следовало, что в процессе перевозки капитаном и экипажем судна, принадлежавшего перевозчику, были выполнены все предусмотренные нормативными правовыми актами Российской Федерации требования безопасности. Так, погрузка груза проводилась с согласия грузоотправителя на перевозку на открытой палубе. В процессе погрузки весь груз был плотно уложен в контейнерах, отсепарирован между собой и от стенок контейнеров, при этом погрузка производилась в сухую ясную погоду при температуре наружного воздуха — 10 С°.

По окончании погрузки двери контейнеров были тщательно закрыты на штатные запоры. Весь груз, включая контейнеры, был закреплен и обтянут стальными найтовыми сталрепами и скобами согласно Наставлению по креплению груза DCV 47.03-LMPP-115 в соответствии с требованиями глав VI и VII Конвенции СОЛАС-74¹.

Следуя по курсу в Тихом океане, судно попало в штормовые условия — ветер северный 15 м/с. В условиях шторма судно испытывало стремительную килевую и бортовую качку до 20° на оба борта, при этом высота волны достигала 4 м. Палуба судна и груз заливались морской водой. За весь период плавания экипаж постоянно производил подкрепление палубного груза, а также откачку шпигатов от плавающего мусора для улучшения стока воды с грузовой палубы.

Кроме того, экипаж судна регулярно производил откачку воды из грузового бункера инжектором и погружным насосом. Однако, несмотря на все меры, принятые капитаном и командой в соответствии с хорошей морской практикой, капитан опасался возможного значительного повреждения груза от попавшей на него морской воды, а также от действия стремительной килевой и бортовой качки, в связи с чем и заявил морской протест, оформив его у нотариуса, как

¹ Электрон. ресурс: http://www.sur.ru/upload/legislation/Solas_74_file_5_37_4078.pdf (дата обращения — 23.11.2024).

только судно было пришвартовано в первом порту, как это предписывают правила ст. 400 КТМ РФ.

Оценив в соответствии со ст. 71 АПК РФ представленные в дело доказательства, суд приходит к выводу, что истец не доказал наличие вины в действиях ответчика, что исключает применение к нему ответственности в соответствии с положениями ст. ст. 15 и 393 ГК РФ. Содержание акта о морском протесте истец в нарушение ст. 65 АПК РФ не опровергнул, в связи с чем у суда не имелось оснований поставить их под сомнение.

Кроме этого, истцом не был доказан и размер убытков, поскольку при отправлении груза он не указал ни наименование груза, ни основные данные, необходимые для его идентификации, которые в силу ст. 144 КТМ РФ указываются так, как они были представлены отправителем.

Акт о повреждении груза, представленный истцом, был составлен им в одностороннем порядке с перечислением наименования груза, его количества, стоимости, степени пригодности, что невозможно признать достоверным и сверить оставшийся груз с первоначальным ввиду отсутствия указанных сведений при погрузке груза на борт судна (Решение Арбитражного суда Камчатского края от 18.11.2021 по делу № А24-1852/2021).

От соблюдения принципа *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 одном деле в результате навала торгового судна на другое последнее получило повреждения корпуса и судовых конструкций, что повлекло за собой необходимость осуществления ремонта. Поскольку в добровольном порядке нарушитель возместить убытки отказался, пострадавший судовладелец обратился с соответствующим иском в суд.

При разрешении исковых требований суд учитывал взаимосвязанные нормативные положения, содержащиеся в ст. ст. 15, 1064 и 1079

ГК РФ и предписывающие причинителю вреда компенсировать его в полном объеме.

Согласно 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 гл. XVII КТМ РФ.

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.

В соответствии со ст. 1064 Кодекса вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Аналогичное правило содержится и в ст. 312 КТМ РФ.

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 из обстоятельств столкновения, ответственность за убытки распределяется между ними поровну (ст. 313 КТМ РФ).

В соответствии со сведениями прибора регистрации данных рейса теплоход, принадлежащий ответчику, следовал по встречной полосе движения и, не изменяя курса, начал смещаться к середине фарватера за счет изгиба судового хода. Непосредственно перед столкновением теплоход следовал за осью фарватера (условной линией, проходящей в средней части фарватера) на полосе движения теплохода истца, следующего встречным курсом.

Прибором регистрации данных рейса было зафиксировано смещение теплохода ответчика не в сторону своей полосы движения, а на 1° в сторону теплохода истца. Капитан судна истца пояснил, что

он установил визуальный контакт с теплоходом ответчика, однако капитан последнего не предпринимал никаких мер для того, чтобы избежать столкновения даже после получения радиосообщения лоцмана.

Капитан и экипаж судна ответчика не учли, что неправильно принятый маневр является нарушением п. 8 (а) МППСС-72 «Действия для предотвращения столкновения», согласно которому любое действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения судов, если позволяют обстоятельства, должно быть уверенным, своевременным и соответствовать хорошей морской практике².

Однако капитан теплохода ответчика затруднял безопасный проход судна истца, не предпринял заблаговременные действия для того, чтобы оставить достаточное водное пространство для безопасного прохода указанного судна, которое он должен был пропустить.

Как следовало из материалов дела, для остановки движения капитан судна ответчика предпринял маневр «активного торможения» при помощи реверсирования двигателя, к недостаткам которого относится потеря управляемости судна во время маневра. Вместе с тем он не принял во внимание, что для выполнения данного маневра требуется наличие достаточного свободного водного пространства.

Смещение теплохода истца во время движения к оси фарватера являлось незапланированным маневром, в то время как капитан судна ответчика, действуя по рекомендациям лоцмана, намеренно следовал по полосе встречного движения, не держался внешней границы фарватера, которая находится с его правого борта, что и привело к столкновению.

Между тем и сам истец не обеспечил полное соблюдение капитаном и экипажем принадлежавшего ему судна правил его безопасной эксплуатации, что позволило бы в принципе избежать столкновения со вторым торговым судном.

² Шарлай Г.Н. МППСС-72 с комментариями. [Текст]: учеб. пособие. М.: МОРКНИГА, 2017. С. 34 // Электрон. ресурс: https://76.mchs.gov.ru/uploads/resource/2023-01-24/normativnye-dokumenty_16745590161271446328.pdf (дата обращения — 23.11.2024).

При таких обстоятельствах суд распределил степень вины каждого участника столкновения следующим образом: 5% вины истца и 95% вины ответчика, соответственно, размер заявленных истцом убытков в сумме 1 844 583,49 руб. снизил до 1 752 352,32 руб. (Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 30.06.2021 № Ф08-4486/2021).

В другом деле суд также удовлетворил иск судовладельца о возмещении убытков, причиненных столкновением судов, установив, что экипаж судна, виновного в инциденте, не проинформировал диспетчерские службы, отвечающие за работу системы управления движением судов, о выходе из строя главного двигателя.

Из подготовленного по делу экспертного заключения прямо следовало, что в момент развития аварийной ситуации на ходовом мостике неоднократно звучала информация о том, что турбина не работает. Сопоставляя команды рулевому и в машинное отделение и фактическую динамику маневрирования судна, можно объективно судить о состоянии главного двигателя.

Зафиксированные регистратором данных рейса на ходовом мостике высказывания капитана и штурманов, управляющих судном в критической ситуации и осведомленных о его техническом состоянии, также являются достоверным свидетельством развития ситуации.

Кроме того, отметил эксперт в своем заключении, согласно справочнику «Руководство по заходам в порты» (Guide to Port Entry) перед приходом в порты России, где работает Служба по управлению движением судов (СУДС), должен подаваться Начальный рапорт/Входное сообщение, где содержится дословно: Brief description of defects, damage, deficiencies, limitations — Краткое описание дефектов, повреждений, недостатков, ограничений.

Подача судном данного сигнала в российский порт является стандартной процедурой, принятой практически во всех портах мира. В нарушение установленного порядка эксплуатации судна капитан судна не выполнил требования «Руководства по заходам в порты» в части сообщения о дефектах, повреждениях, недостатках, ограничениях.

Ввиду того что служба по управлению движением судов информации о неисправности главного двигателя заходящего в порт судна не имела, она была лишена возможности принять меры по предотвращению аварийной ситуации, что подтверждалось данными радиобмена, зафиксированными на записи регистратора данных рейса.

По мнению суда, проанализировавшего экспертное заключение, из «Руководства по заходам в порты» и *хорошей морской практики* однозначно следовала обязанность судна, входящего в порт, информировать службу по управлению движением судов о неисправности главного двигателя. Данные требования капитаном судна выполнены не были, что и привело к столкновению судов в связи с неисправностью двигателя судна, входившего в порт.

Исследовав и оценив заключение судебной экспертизы, суд пришел к выводу, что в выводах эксперта не имеется противоречий либо неясности, заключение составлено со ссылками на примененные методы исследования, соответствовало требованиям научности, объективности, обоснованности, достоверности и верифицируемости, а ответы в нем были даны по тем вопросам, которые поставлены судом.

Выводы эксперта носили категоричный, а не вероятностный характер, а само исследование было проведено квалифицированным специалистом, обладающим специальными знаниями и давшим подписку о том, что он был предупрежден об уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения.

Дополнительно суд отметил, что представленное в материалы дела заключение судебной экспертизы было подписано экспертом, удостоверено печатью экспертной организации и соответствовало установленным ст. 25 Федерального закона от 31.05.2001 № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» требованиям.

Кроме того, и это имело важное практическое значение, заключение эксперта было составлено в результате объективного и полноценного исследования ситуации на объекте в присутствии представителей

обеих сторон спора, которые были вправе давать пояснения и представлять доказательства экспертам.

Объем и содержание экспертного заключения соответствовали требованиям, предъявленным ст. 85-86 АПК РФ, поэтому суд принял его в качестве допустимого и относимого доказательства согласно ст. 71 АПК РФ (Решение Арбитражного суда Краснодарского края от 10.03.2024 по делу № А32-37573/2020).