

# ПРАВОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРОЯВЛЕНИЙ СТИХИИ МИРОВОГО ОКЕАНА

И. Корельский – МГАРФ

С тех пор как существует мореплавание, стихия была и остается одной из основных морских опасностей. Практически каждый ураган, тайфун, тропический циклон или другое стихийное бедствие не обходится без жертв или имущественных потерь.

По данным английского страхового общества Ллойда в течение последних десяти лет ежедневно в мировом гражданском флоте происходит в среднем 21–24 аварии. Среднемесячные потери от аварий составляют почти 12 судов.

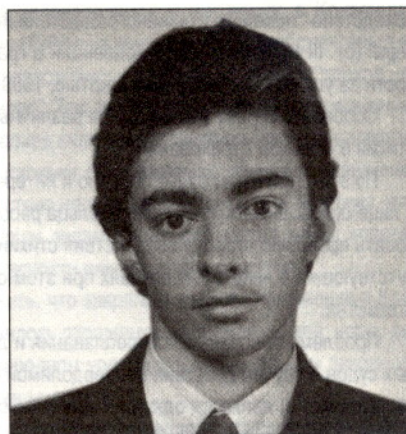
В 1972 г. потери достигли рекордной величины, и впервые за всю историю судоходства валовая вместимость погибших кораблей составила более 1 млн рег.т. В книгу потерь внесено 188 судов. Среди погибших 26 танкеров самый крупный был "Sea Star" вместимостью 64 тыс. рег.т. Из-за погодных условий погибло 24 судна, из них 19 валовой вместимостью менее 4 тыс. рег.т.

Ежегодно по метеорологическим причинам гибнет около 10 % судов от общего числа затонувших. Согласно зарубежным данным, основной причиной гибели судов или оставления их экипажем принято считать непреодолимые силы природы. Например, в Тихом океане потенциально опасным районом является так называемая "летняя зона", лежащая восточнее японских островов. На южной периферии приходящих сюда полярных депрессий фронтальный ветер временами усиливается до крепкого шторма от западных румбов. Он сопровождается зыбью и ветровыми волнами того же направления, которые являются встречными для судов, идущих к японским берегам. В этом районе в январе 1969 г. переломился и затонул 210-метровый супертанкер "Bolivar-Maru"; из 33 членов его экипажа были спасены только двое. А в январе и феврале 1970 г. здесь по той же причине погибли еще два крупных судна – 163-метровый либерийский танкер "Sophia 11" и японский рудовоз "Kalifornia-Maru".

Жертвами стихии каждый год становятся несколько сот рыбаков разных стран. Из зарегистрированных в 1965 г. бедствий можно привести пример, когда в ночь на 7 октября в районе Марианских островов 7 японских рыболовных судов застал тайфун. Все члены экипажей – 209 человек – оказались жертвами стихии.

Многочисленные аварии и кораблекрушения из-за действий непреодолимой силы природы были отмечены в рыбопромысловом флоте Великобритании с 1957 по 1968 г., работающем в Исландской зоне. Так, в 1968 г. во время сильных февральских штормов у северо-западных берегов Исландии затонули английские траулеры "Ross Klivlend", "Peridot" и "Sant Romanus". С последних двух судов не спасся никто, а из 19 человек, находившихся на борту "Ross Klivlend", в живых остался только помощник капитана.

Резкое увеличение аварийности рыбопромысловых флотов зарубежных стран и отечественного было зафиксировано в 1987 г. 10 из



20 крупных судов погибли в июле этого года в результате стихии.

Такая неблагоприятная тенденция объясняется тем, что за последнее время из-за истощения промысловых запасов рыбы и морепродуктов в прибрежных зонах малотоннажные суда вынуждены уходить на промысел в открытое море и в районы с суровыми зимними метеорологическими условиями. В зимний период в северных водах постоянно возникают циклоны, наблюдается интенсивное обледенение судов, что приводит к многочисленным кораблекрушениям, авариям и, конечно, имущественным убыткам.

В связи с этим самые разнообразные проявления стихии имеет смысл рассматривать не только в качестве физических факторов, воздействующих на судно, груз и людей, но и в качестве факторов юридических, с наличием которых связано возникновение, изменение или прекращение сложных правовых отношений участников торгового мореплавания. Практически нет ни одной области международного и национального морского права, где бы проявлениям стихии не уделялось столь большого внимания. Например, прием и сдача грузов в порту могут быть прекращены "в случаях явлений стихийного характера" (ч. 2 ст. 108 КТМ СССР). Перевозчик не отвечает за утрату, недосдачу и повреждение груза, принятого при перевозке, если они произошли вследствие "непреодолимой силы" (п. 1 ст. 160 КТМ СССР). Согласно ст. 83 КТМ СССР капитан порта может запретить осуществление лоцманской проводки, когда ее безопасности препятствует состояние погоды или моря (плохая видимость, шторм, землетрясение и т.д.).

Если столкновение судов произошло случайно или вследствие непреодолимой силы, то убытки несет тот, кто их потерпел (ст. 253 КТМ СССР).

Воздействию стихии придается правовое значение и в ряде других случаев. Так, потопление судна во время шторма является основанием для владельцев застрахованного судна (страхователей), чтобы заявить абандон, т.е. отказ от застрахованного имущества в пользу страховой компании (страховщиков). Последняя, в свою очередь, обязана выплатить судовладельцу полное страховое возмещение. Выплатив возмещение, страховая компания приобретает право на затонувшее судно, т.е. подняв и продав судно, страховщик может частично компенсировать свои убытки, вызванные уплатой страховки судовладельцу. Кроме того, страховая компания приобретает право востребовать все долги с третьих лиц, которые должны были что-либо уплатить владельцу затонувшего судна (право суброгации).

Ответственность за загрязнение моря нефтью (точнее, собственно нефтью, маслом, жиром, мазутом и пр.) несет владелец танкера, из которого произошла утечка. Однако владелец может освободиться от ответственности, если докажет, что утечка произошла

вследствие "тяжелого стихийного бедствия исключительного характера" (ст. III Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, 1969 г.).

Особенно широко учитываются различные формы воздействия стихии в морском страховании.

По этим причинам будет полезно и интересно для "перевозчика" в лице судоводителя или судовладельца рассмотреть и проанализировать правовую сторону воздействия стихии на морские суда и сопутствующие в некоторых случаях при этом форс-мажорные обстоятельства.

Проблема обеспечения мореплавания и деятельности рыболовных судов в случае действия непреодолимой силы (форс-мажорных обстоятельств) является одной из важнейших, так как от ее успешного решения зависят жизнь и здоровье членов экипажа рыболовных судов, сохранность судна, орудий лова да и самого улова. Эта проблема давно превратилась из узконациональной в международную: для ее решения приняты многочисленные интернациональные договоры в рамках ООН, на региональных и двусторонних уровнях, а также в национальных законодательствах. Безопасность мореплавания и деятельность рыболовных судов в условиях непреодолимой силы обеспечивается всем комплексом мер технического, организационного и социального характера. Своевременность, полнота и эффективность названных мер достигается их четким правовым регулированием как в международном, так и в национальном плане.

Прежде чем перейти к рассмотрению вопросов предотвращения угрозы стихийных бедствий и сокращения их последствий, необходимо определить, какие стихийные бедствия подразумеваются под "непреодолимой силой". Согласно Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (1978 г.) к ним отнесены:

- встречные льды, представляющие опасность для плавания;
- тропический шторм;
- условия, вызывающие сильное обледенение судов, т.е. когда температура воздуха ниже точки замерзания и дует штормовой ветер;
- ветер силой в 10 и более баллов по шкале Бофорта.

В ст. 85 Гражданского кодекса РСФСР приводится следующее понятие: непреодолимая сила – это чрезвычайное и непредотвратимое при данных условиях событие. В качестве непреодолимой силы могут выступать как стихийные, природные условия, так и события общественной жизни (военные действия, блокада и др.).

Гражданское право определяет как непреодолимую силу любое чрезвычайное событие, которое участник договора при данных условиях не в состоянии предотвратить. В п. 1 ст. 160 КТМ предусматривается более узкое значение непреодолимой силы: в данном случае к ней относятся только явления стихийного, природного характера (шторм, ураганы, подводные землетрясения, извержения подводных вулканов и т.п.).

Довольно трудно провести грань между обстоятельствами, относящимися непосредственно к понятию непреодолимой силы в соответствии с п. 1 ст. 160 КТМ, и опасностями и случайностями на море и в других судоходных водах, предусмотренными в п. 2 ст. 160 КТМ. В судебно-арбитражной практике, а также в науке российского морского права нет четкого разграничения этих двух понятий. В решении Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате России (МАК) по различным делам об освобождении морского перевозчика от ответственности за несохранность груза штормовая погода, тяжелые метеорологические условия, сильное волнение моря, ветер квалифицируются либо как опасности и случайности на море, либо как непреодолимая сила, в зависимости от конкретных обстоятельств.

В Международной конвенции о коносаментах (1924 г.), а также в национальных законах значительного числа государств в перечне обстоятельств, снимающих с перевозчика ответственность, имеются: риски, опасности и случайности на море или в других судоходных водах, а также обстоятельство "Act of God" (в русском переводе это и есть "непреодолимая сила").

И все же понятия "непреодолимая сила", "опасности и случайности на море" не абсолютны, а относительны. Так, штормовая погода в Северной Атлантике в осенний и зимний периоды – явление обычное, и судно, перевозящее груз в этот период года в данном районе плавания, должно быть готово успешно противостоять воздействию ветра, волнению моря, качке и т.п. Если груз был подмочен морской водой или поврежден в результате подвижки, то чаще всего это означает, что перевозчик не предоставил соответствующего мореходного судна и не проявил о грузе заботливости. Каждый добросовестный перевозчик всегда должен ожидать, что его судно может подвергнуться воздействию стихийных сил, и заранее принять все меры к приведению судна в состояние, обеспечивающее перевозку груза в условиях, которые разумно следует ожидать.

Очевидно, что сам по себе факт наличия непреодолимой силы – еще недостаточное основание для того, чтобы перевозчик мог освободиться от ответственности за повреждение груза. Необходимо доказать не только наличие непосредственной причинной связи между событиями и повреждением груза, но и то, что перевозчиком и его служащими были предприняты все разумные меры к обеспечению сохранной перевозки.

В мировой морской судебной практике существует такая серьезная проблема, как разграничение порчи груза, произошедшей в результате действия непреодолимой силы с одной стороны, и опасностей и случайностей на море – с другой, поскольку судебно-арбитражная практика многих стран относит за счет "морских опасностей" порчу груза, к примеру, при шторме необычной силы и т.п. Подобное разграничение можно выявить в следующих ситуациях: а) если при перевозке груза в результате шторма необычной силы была нарушена герметизация трюмов и произошла подмочка груза, то перевозчик может быть освобожден от ответственности на основании п. 1 ст. 160 КТМ – в этом случае имеет место событие, носящее характер непреодолимой силы; б) если же в процессе рейса заботливый перевозчик должен был осуществлять вентиляцию трюмов, однако не смог это сделать в связи с тем, что препятствовала штормовая погода, не носящая исключительного характера, и в результате груз был испорчен, то перевозчик может быть освобожден от ответственности на основании уже п. 2 ст. 160 КТМ – по причине опасности и случайности на море, но только, если сумеет доказать их наличие.

По законодательству Франции перевозчик освобождается от ответственности за утрату и повреждение груза, связанные с морскими опасностями, если опасность является случайным событием ("морская случайность") или непреодолимой силой. Французский коммерческий трибунал по одному из дел указал, что шторм нельзя считать опасностью или непреодолимой силой, которая освобождала бы перевозчика от ответственности, тем более что штормы в Атлантике – обычное явление. Однако понятие "морские риски и опасности", по мнению Апелляционного суда Франции, не должно включать в себя во всех случаях критерии непредвиденности и неизбежности.

Суды США определяют морские риски, опасности и случайности как действие различных факторов морской среды столь мощное, что оно может преодолеть сопротивление отдельных технически исправных элементов судна или всего судна, находящегося в хорошем состоянии, даже при соблюдении обычных предосторожностей и

принятии обычных мер хорошей морской практики.

В британском праве и практике действием непреодолимой силы (Act of God) считается повреждение груза, причиненное природными стихийными бедствиями, без какого бы то ни было вмешательства человека, которое не могло быть предотвращено самой тщательной предусмотрительностью. Судебная практика этой страны считает неправильным мнение, что если погода была такая, какую разумно можно было предвидеть, то на риски, опасности и случайности моря нельзя ссылаться. Конечно, какой-то элемент случайности или неожиданности должен иметь место в обстоятельствах, повлекших ущерб. При этом непогода сама по себе является случайностью, а повреждения, причиненные непогодой, находятся за пределами обычных издержек рейса. Иначе должно быть что-то, что не могло быть предвидено, то есть должен иметь место случай, который может произойти, а не событие, которое должно случиться.

По одному из дел, рассмотренных в Палате лордов (высшая судебная инстанция Великобритании), отмечено, что термины "риски, опасности и случайности моря" не подразумевают любые случаи и аварии, которые могут произойти на море; это должны быть опасности самого моря (сложная погода, сильное волнение).

Если груз поврежден из-за отсутствия или недостаточной вентиляции в связи с закрытием трюмных вентиляторов в условиях плохой погоды (чтобы предотвратить попадание в трюм морской воды), то английские судебные учреждения освобождают перевозчика от ответственности со ссылкой на риски, опасности и случайности моря. И наоборот, перевозчик несет ответственность за повреждение груза, если оно произошло хотя и в сложных погодных условиях, но вследствие недостаточного крепления груза.

Для того чтобы предотвратить угрозу стихийных бедствий, либо сократить причиненный материальный ущерб, а также избежать судебных разбирательств, на всех флотах мира действуют определенные правила и инструкции. С целью обеспечения безопасности мореплавания в отношении рыболовных судов в случае действия непреодолимой силы установлены:

- единые требования в отношении конструкций, снабжения и снаряжения рыболовных судов;
- единые правила сигнализации;
- требования к комплектованию экипажа;
- четкая вахтенная служба на морских судах;
- обязательность расследования всех морских происшествий;
- система оповещения об опасностях, штормах, ураганах.

Все правила и требования излагаются прежде всего в форме норм права. Комплексы норм права относительного того или иного аспекта рассматриваемой проблемы включаются в соответствующие нормативные акты. Таким образом, правовыми средствами обеспечения безопасности мореплавания и деятельности рыболовных судов в случае действия непреодолимой силы являются международные и национальные нормативные акты. Их можно разделить на две группы: нормы, обеспечивающие предотвращение угрозы для рыболовных судов действия непреодолимой силы; нормы, обеспечивающие сокращение негативных последствий наступления условий непреодолимой силы.

В настоящее время приняты специальные документы, определяющие и регулирующие проблему предотвращения случаев непреодолимой силы. К ним относятся: Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (1978 г.); Международная конвенция по поиску и спасанию на море (1979 г.); Торремолинская международная конвенция по безопасности рыболовных судов (1977 г.); Торремолинский протокол (1993 г.) к Торремолинской международной конвенции по безопасности рыболовных судов.

Понятие "действия непреодолимой силы" вошло в Конвенцию ООН по морскому праву (1982 г.) в качестве особого обстоятельства для изъятия из общего положения, например, в понятие "проход через территориальное море". Так, проход должен быть "непрерывным и быстрым". Однако "проход включает остановку и стоянку на якоре, но лишь постольку, поскольку они связаны с обычным плаванием или необходимы вследствие непреодолимой силы или бедствия, или с целью оказания помощи лицам, судам или летательным аппаратам, находящимся в опасности или терпящим бедствие".

Можно предположить, что закрепление этого положения в Конвенции ООН 1982 г. явилось отражением обычного права: норм, реализуемых на международном уровне и в национальном законодательстве на протяжении многих лет.

Для предотвращения случаев непреодолимой силы было заключено несколько двусторонних соглашений между бывшим СССР и другими государствами. Так, Приложение к Соглашению между Правительствами СССР и США о рыболовстве у побережья США от 1976 г. предусматривало возможность захода в рыболовную зону США судов СССР для спасения людей или судов, терпящих бедствие или в случаях форс-мажорных обстоятельств. Соглашение между Правительствами СССР, НБР и СРР о рыболовстве на Черном море (1959 г.) прямо предусматривало перечень портов-убежищ для укрытия рыболовных судов от штормовой погоды и в случае аварии.

Австралийский закон о рыболовстве 1952 г. с дополнениями 1959, 1966, 1967 и 1978 гг. предусматривает возможность захода в порты страны иностранных рыболовных судов в случае непредвиденных чрезвычайных обстоятельств. Законодательство Японии также предполагает, что в случае форс-мажорных обстоятельств научно-исследовательские и другие официальные иностранные суда могут зайти в японские порты, обратившись с запросом к властям.

Таким образом, налицо изъятие государствами из своего законодательства пункта в отношении режима морских пространств, и в первую очередь режима портов, внутренних и территориальных вод, т.е. представление права захода в эти акватории. Кроме того, устанавливаются открытые порты, достигаются договоренности о связи и об обязанности информировать друг друга о грозящей опасности.

Вопросы предотвращения случаев непреодолимой силы в отношении рыболовных судов освещены в нашем национальном законодательстве в виде подзаконных актов. Так, приказами бывшего Минрыбхоза СССР был утвержден целый ряд нормативных документов по этому вопросу: среди них "Основы обеспечения безопасности плавания и промысла судов флота рыбной промышленности и рыболовецких колхозов" (1978 г.) и "Об утверждении перечня береговых радиочастот и радиостанций системы Минрыбхоза СССР, обеспечивающих наблюдение за сигналами вызова срочности, безопасности и бедствия".

Если же чрезвычайное происшествие все-таки произошло, то спасательные операции осуществляются в соответствии с действующими международными договорами и по собственному национальному законодательству. Согласно ст. 98 Конвенции ООН по морскому праву (1982 г.) капитану любого судна вменяется в обязанность как можно скорее следовать на помощь и оказывать ее любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель; а каждое прибрежное государство способствует организации, деятельности, поддержанию соответствующей эффективной поисково-спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, сотрудничает в этих целях с соседними государствами. Так, в 1956 г. было заключено Соглашение между СССР и Японией о сотрудничестве при спасании людей, терпящих бедствие на море. Среди прочего в нем закреплялось, что: "В случае, когда суда (в том числе рыболов-

ные) терпят бедствие в Японском, Охотском, Беринговом морях, а также в водах северо-западной части Тихого океана, прилегающих к побережьям СССР и Японии, аварийно-спасательные службы Договаривающихся Сторон оказывают, по своим возможностям, находящимся на этих судах людям необходимую помощь в целях спасения".

Важное значение при расследовании морского происшествия имеет место происшедшего. Если морское происшествие имело место в открытом море, то право на расследование признается только за государством флага судна; а если в пределах территориального моря, то прибрежное государство вправе расследовать его в порядке осуществления административных полномочий своих компетентных органов. Если же имело место чрезвычайное происшествие с рыболовным судном в результате действия непреодолимой силы, то могут возникнуть проблемы уже чисто гражданско-правового характера, связанные со спасением имущества и людей.

Принято считать, что правовой институт спасения имущества и людей на море является одним из древнейших. Из основных положений морского права о спасении судов, терпящих бедствие, вытекает, что каждый спасатель может претендовать на вознаграждение при спасении судна или груза и должен безвозмездно оказывать услуги при спасении людей в море.

Для того чтобы у спасателей возникало право на вознаграждение за спасение, необходимы три условия: наличие опасности для имущества или имущественных интересов; успешный результат спасательных действий по ликвидации; добровольность услуг. К этому надо добавить, что должны быть налицо невозможность устранения возникших нарушений собственными силами экипажа и реально существовать значительная вероятность неблагоприятных материальных последствий. Ответственным за оплату вознаграждения всегда выступает владелец имущества.

В настоящее время большинство спасаний на море осуществляется по специальным договорам, согласно которым спасатель берет на себя все обязанности по спасению, даже не будучи уверенным в успехе. Кроме того, право может предполагать, что услуги по спасению, оказанные вопреки прямому и разумному восприятию капитана судна, подвергнувшегося опасности, не дают право на вознаграждение (ст. 262 КТМ СССР).

Опасность для судна может быть настолько высокой, что и люди, находящиеся на судне окажутся в бедственном положении. Если спасение имущества (судна, улова) является добровольным, то в отношении спасения человеческих жизней такой добровольности нет (ст. 53 КТМ СССР). Однако за спасение имущества полагается вознаграждение, а за спасение лишь людей вознаграждение не выплачивается.

Вместе с тем в международном и национальном праве предусмотрено, что спасатели людей имеют право на справедливую долю в вознаграждении за спасенное имущество наравне со спасателями имущества, если спасение людей осуществлялось в связи с тем же происшествием, что и спасение имущества. Так, законодательства Нидерландов и Италии предполагают вознаграждение за спасение людей, если даже не спасено имущество. Вознаграждение в обоих случаях выплачивает владелец судна.

Необходимо отметить, что по российскому законодательству преимущественному удовлетворению подлежат требования о вознаграждении за спасение и об уплате взносов по общей аварии. Здесь также может возникнуть вопрос об ответственности судовладельца, которая, несмотря на ограничения, обязательно включает вознаграждение за спасение.

Для разрешения споров, возникающих в связи с перевозками

грузов, промышленными операциями и морскими происшествиями, необходимо правильное использование всех правовых норм. Одна из таких норм – выполнение требований законодательства при составлении актов о морских протестах по заявлениям капитанов судов о происшествии с грузом или судном. Цель заявления о морском протесте – закрепить доказательства для защиты прав и охраняемых законом интересов судовладельца при урегулировании имущественных споров, рассмотрении их в суде или арбитраже, а также для составления диспаша.

Подаваемое заявление именуется "морским протестом", поскольку в нем выражается протест капитана судна против возможных претензий со стороны заинтересованных лиц к нему и судовладельцу на основании того, что были предприняты все необходимые меры для предотвращения каких-либо имущественных потерь, но обстоятельства оказались непреодолимыми для экипажа в сложившихся условиях.

Весь комплекс процессуальных действий, связанных с заявлением морского протеста в России, регулируется статьями 286–292 КТМ СССР, составляющими содержание гл. XVIII "Морские протесты". Указаний о том, какие виды происшествий служат основанием для заявления морского протеста, ныне существующий закон не дает. Однако в общем случае к таким происшествиям относятся те, в результате которых возникают или могут возникнуть убытки для судовладельцев. Эти убытки бывают от общей или частной аварии. При частной аварии убытки несет тот, кто ее потерпел, или тот, на кого возлагается ответственность за ее причинение, а при общей аварии убытки подлежат распределению между судном, фрахтом и грузом соизмеримо их стоимости.

Происшествиями, по поводу которых заявляется морской протест, могут быть: столкновения, навалы, посадка на мель, аварии, связанные с буксировкой или лоцманской проводкой судов, промышленные происшествия, потери, связанные со спасением и оказанием помощи на море, а также выражающиеся в денежных расходах, произведенных в общих интересах. Причины возникновения указанных происшествий весьма различны – это непреодолимая сила природы (ураган, шторм и т.п.), а также разного рода опасности и случайности на море. В любом случае при наступлении аварийного происшествия капитану следует оформить морской протест в соответствии с законом места его подачи.

Процедура совершения морского протеста предусматривает две стадии: 1) подачу заявления о морском протесте в установленном месте и порядке; 2) составление акта о морском протесте уполномоченным государственным лицом.

Рассмотрим основные аспекты оформления морского протеста в России и их особенности.

В Российских портах протесты оформляются государственными нотариальными конторами. Заявление о морском протесте должно быть сделано в течение 24 ч с момента прихода судна в порт. Обычно этот срок исчисляется при различных ситуациях по-разному и зависит от того, где произошло происшествие: в море или в порту.

Если происшествие произошло во время плавания, то исчисление срока начинается с момента прихода судна в порт, т.е. с момента выполнения судном всех необходимых формальностей. Время прихода судна в порт удостоверяется справкой капитана порта. Если в результате происшествия судно затонуло, то срок подачи заявления о морском протесте исчисляется с момента прибытия в порт капитана.

Если происшествие произошло в порту, то срок заявления морского протеста исчисляется с момента возникновения происшествия. При длительном характере происшествия (например, при пожа-

ре) началом исчисления срока считается время окончания происшествия.

Практикой выявлено, что возникают случаи, когда судно, пришедшее в порт, по ряду причин в течение многих часов и даже суток не может пришвартоваться к причалу (отсутствие свободного причала, ледовая обстановка, карантин и т.д.). При таких обстоятельствах срок исчисляется с момента окончания выполнения всех требующихся формальностей по оформлению прихода судна в порт.

В практике возникают и такие случаи, когда окончание установленного законом срока приходится на воскресный или праздничный день. В КТМ и других нормативных актах, регулирующих этот вопрос, нет указаний и разъяснений, как поступать в подобной ситуации. При решении подобного вопроса следует руководствоваться общеустановленными процессуальными нормами: когда последний день срока падает на нерабочий день, то днем окончания срока считается ближайший за ним рабочий день.

В России сформировался обычай, согласно которому в случаях, когда истечение 24-часового срока наступает в нерабочее для нотариальных контор и прочих уполномоченных на принятие морских протестов органов время, капитаны судов должны направлять на их имя радиogramму или телеграмму, уведомляющую о намерении оформить протест. Время отправки уведомления считается моментом вручения заявления о морском протесте. Иногда возникают ситуации, когда срок подачи морского протеста истекает в выходной или праздничный день, а задержка выхода судна нежелательна или невозможна. Тогда рекомендуется подать письменное заявление уполномоченному представителю российского порта о необходимости оформления морского протеста. Уполномоченный в письменном виде должен подтвердить факт получения заявления, а также изложить обстоятельства, препятствовавшие надлежащему оформлению морского протеста. Наличие такого письма по сложившемуся международному обычаю дает капитану право заявить морской протест в следующем порту захода. Заявление морского протеста в срок, установленный законом, имеет принципиальное значение, так как позволяет собрать и зафиксировать доказательства непосредственно в момент происшествия или вскоре после него. Кроме того, своевременное заявление протеста рассматривается как свидетельство искренности и добросовестности капитана. И наоборот, опоздание с подачей протеста может создать представление, что капитан пытался изложить факты в выгодном для судовладельца свете.

Однако бывают обстоятельства, когда невозможно представить морской протест в течение суток. Закон допускает отступление от этого правила (ст. 289 КТМ), но в этом случае в заявлении о морском протесте должны быть изложены причины, из-за которых протест не мог быть подан в обычные сроки.

При наличии оснований предполагать, что происшествие причинило вред находящемуся на судне грузу, заявление о морском протесте должно быть сделано до открытия люков грузовых трюмов. Это положение закона имеет принципиальное значение, так как подавляющее большинство морских протестов заявляется по поводу действительного или предполагаемого ущерба, причиненного грузу.

Тот факт, что морской протест заявлен до открытия люков, должен найти отражение в его тексте. Однако закон допускает, что при крайней необходимости вскрытие люков можно произвести и до заявления морского протеста, например для выгрузки скоропортящегося (свежей рыбы) или опасного груза, выгрузки из-за начавшегося пожара, срочной борьбы с поступающей забортной водой и т.п. В этих случаях необходимо пригласить на судно официального представителя порта для установления факта исправности люковых закрытий и составить соответствующий акт. Если подобная ситуация

возникла в иностранном порту, то на борт должен быть приглашен сюрвейер местного классификационного общества, от которого после предварительной проверки следует взять акт осмотра.

Иногда возникает необходимость до подачи заявления о морском протесте открыть люки трюмов и приступить к выгрузке груза, чтобы избежать непроизводительного простоя судна или порчи скоропортящегося груза (когда суда прибывают в порт после окончания рабочего дня или в выходные и предпраздничные дни, а нотариальные конторы закрыты). Капитан судна вынужден разрешить вскрыть люки и начать грузовые операции. Однако, совершив эти действия, он обязан составить акт с участием представителя порта и подать телеграмму в адрес нотариальной конторы о решении подать заявление о морском протесте.

Оформленное надлежащим образом заявление о морском протесте может быть представлено нотариусу любым уполномоченным членом экипажа. Лицо, сдавшее заявление о морском протесте, должно немедленно сообщить на судно время его принятия, чтобы оно было зафиксировано в судовом журнале, и только после этого в журнале могут делаться записи об открытии люков.

Акт о морском протесте составляется в двух экземплярах и должен содержать следующие сведения:

- данные о времени представления акта;
- фамилию и инициалы государственного нотариуса, составляющего акт;
- данные о времени поступления заявления о происшествии;
- название судна, его принадлежность;
- фамилию, имя и отчество капитана, его гражданство и местожительство;
- содержание заявления капитана;
- фамилию, имя, отчество, должностное (служебное) положение и местожительство свидетелей, а также содержание их показаний;
- данные о размере взысканий государственной пошлины.

Акт о морском протесте подписывается государственным нотариусом и заверяется печатью нотариальной конторы. Второй экземпляр акта с приобщенным к нему заявлением капитана и выпиской из судового журнала остается в делах государственной нотариальной конторы.

По остающемуся в силе советскому законодательству морские протесты могут быть заявлены и в иностранном порту. Морской протест заявляется консулу России или компетентным должностным лицам иностранного государства в порядке, установленном законодательством этой страны.

Рассмотрим порядок оформления морского протеста и связанные с этим необходимые юридические процедуры и условия в странах, в чьих зонах наиболее часто работают российские суда.

**Великобритания.** Закона, устанавливающего порядок заявления морских протестов, в Великобритании не существует. Порядок его заявления регулируется судебными прецедентами.

Морской протест должен быть заявлен капитаном в течение 48 ч после прибытия судна в порт и обычно состоит из двух частей: предварительного сообщения (первого заявления) и дополнения. Предварительное сообщение делается в нотариальной конторе в присутствии представителя – агента судна – и сводится к изложению основных данных о судне, грузе, рейсе и событиях за рейс. За капитаном остается право на дополнение заявленного протеста.

В случае поступления претензий от заинтересованных лиц на сданное капитаном предварительное заявление капитан вправе произвести дооформление протеста не позднее, чем через 6 мес. Дооформление может быть произведено в нотариальной конторе любого английского порта.

В США, Канаде, Австралии и Индии правила совершения морских протестов развивались под влиянием аналогичных британских правил и по содержанию близки к ним.

**Норвегия.** Порядок заявления морского протеста предусмотрен Законом о морском судоходстве (1893 г.). Заявление о морском протесте капитан подает в городской или районный суд в течение 24 ч с момента прихода судна в порт. К заявлению должны быть приложены заверенная капитаном выписка из судового журнала и судовая роль, а также перечень заинтересованных лиц или их представителей с указанием адресов. Судебное расследование, именуемое морской декларацией, в общем виде сводится к следующему: судья назначает заседание суда, извещая об этом заинтересованных лиц. При рассмотрении морского протеста изучается подлинный морской журнал, затем заслушиваются показания капитана и свидетелей, как предложенных капитаном, так и вызванных судом по собственному усмотрению.

**Нидерланды.** В соответствии с Торговым кодексом (1924 г.) предварительный морской протест должен быть заявлен нотариусу в течение 48 ч после прихода судна в порт. Предварительный протест в течение 8 сут должен быть заменен окончательным. Протест составляется капитаном. Для подтверждения сведений, сообщенных в протесте, могут быть представлены свидетельские показания членов экипажа по выбору капитана.

**Швеция.** Согласно Морскому закону (1954 г.) морской протест должен быть заявлен лично капитаном председателю городского суда. К протесту должны быть приложены выписка из судового и машинного журналов, а в необходимых случаях – карты. Слушание дела о принятии протеста назначается обычно через 1–2 дня после подачи. На суде заслушиваются капитан и указанные им свидетели. Слушание дела происходит в присутствии капитана порта и экспертов. Суд констатирует факт подачи морского протеста и составляет об этом акт. Процедура оформления морского протеста в Швеции

наиболее сложная, чем в рассмотренных выше странах.

Важное значение в суде имеет правильное оформление морского протеста. Нотариус составляет акт о морском протесте при рассмотрении дела в России по форме №67, утвержденной бывшим Министерством юстиции СССР 29 декабря 1973 г., в иностранном порту – по форме, принятой Международным морским комитетом (1979 г.) в Амстердаме.

Заявление морского протеста и связанные с ним юридические формальности имеют свои особенности в каждом государстве. Правильное оформление документов капитаном, которое основывается на знаниях морских правовых норм и правильном их применении, – залог успеха грузоперевозчика при решении спорных вопросов в суде или арбитраже.

Грамотное использование законов и положений не только может сэкономить финансовые и технические средства флота, а даже добиться выплаты издержек, компенсаций, вознаграждений. Особое внимание изучению морского законодательства должен уделять капитан – главное официальное ответственное лицо на судне – и заинтересованный непосредственный грузоперевозчик. Нередко своевременно и грамотно составленные юридические документы и регистрация их у юристов спасали капитана как от финансовых издержек, так и от уголовной ответственности. Не секрет, что решение дела в суде в пользу перевозчика груза приносило большой доход судовладельцу, чем, например, экономия топлива, плавание по дуге большого круга и т.п. Поэтому вопросы морского права, а также другие разделы права всегда останутся актуальными для мореходов.

К сожалению, большинство специалистов-судоводителей не воспринимают всерьез правовые аспекты своей работы. Не уделяют должного внимания изучению морского законодательства и в морских вузах. В результате многие моряки, которые нанимаются на иностранные суда, не могут заключить даже контракта с работодателем, который не ущемлял бы их прав.