Григорьянц Карина Арамовна. Договор лоцманской проводки в системе гражданских договоров: диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.03 / Григорьянц Карина Арамовна;[Место защиты: Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)], 2016

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Общие положения договора лоцманской проводки 13**

1.Гражданско-правовое регулирование отношений по лоцманской проводке судов. Правовая природа договора лоцманской проводки .13

2. Стороны договора лоцманской проводки 39

3. Порядок и форма заключения договора лоцманской проводки 63

**Глава 2. Содержание договора лоцманской проводки и его исполнение .82**

1. Существенные условия договора лоцманской проводки 82

2. Иные условия договора лоцманского проводки .105

3. Права и обязанности сторон договора лоцманской проводки 119

**Глава 3. Санкции за нарушение отдельных обязанностей по договору лоцманской проводки и применяемые способы обеспечения исполнения обязательств 131**

1. Функции и условия наступления ответственности сторон договора лоцманской проводки 131

2. Последствия нарушения отдельных обязанностей по договору лоцманской проводки 156

Заключение .173

Список использованных источников

**Введение к работе**

**Актуальность темы научного исследования.** Постоянный рост грузооборота в речных и морских портах, интенсификация использования водных путей в Российской Федерации, рост аварий и техногенных катастроф в сфере транспорта ставит вопрос о регламентации на уровне закона отношений, складывающихся в процессе эксплуатации водных магистралей.

Многовековая борьба России за статус морской державы также  
обусловливает необходимость эффективной правовой регламентации  
деятельности лиц, осуществляющих коммерческое использование морских  
водных путей. Одним из важнейших событий последних лет являлось  
расширение морских границ России в связи с произошедшим

присоединением двух новых субъектов Федерации - Республики Крым и города Севастополя и включением в транспортную инфраструктуру Российской Федерации морских портов Республики Крым и города Севастополя.

В соответствии с Комплексной программой транспортной безопасности, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р, создание комплексной системы безопасности направлено на предупреждение и ликвидацию чрезвычайных ситуаций на транспорте. В связи с этим усиливается роль лоцманов как лиц, обеспечивающих безопасность плавания судов по водным путям на основании гражданско-правовых договоров лоцманской проводки.

О постоянно возрастающей роли данного вида договоров

свидетельствует статистка морских портов Российской Федерации. Так, в  
2014 году ФГУП «Росморпорт» в рамках сопровождения деятельности  
Ейского морского порта было осуществлено 4 938 лоцманских проводок, в  
2013 году – 3 179 проводок. Грузооборот Ейского морского порта, который  
обеспечивался данными лоцманскими проводками, также демонстрирует  
постоянный рост объемов переваленного груза через причалы Ейского  
морского порта – 3875, 3 тысяч тонн в 2013 г. и 4028,6 тысяч тонн в 2014 г.  
Аналогичным образом увеличиваются показатели иных портов

Краснодарского края и Российской Федерации в целом.

Специфика договора лоцманской проводки не получила достаточного закрепления в нормативно-правовых актах. Вторая часть Гражданского кодекса РФ не содержит специальные нормы, посвященные данному договору.

Кодекс торгового мореплавания РФ, принятый 31 марта 1999 г., содержит главу VI «Морские лоцманы», посвященную регулированию отношений, складывающихся в результате лоцманской проводки. Однако

данные нормы не раскрывают в полной мере права и обязанности сторон  
договора. Еще более лаконичен в части регулирования лоцманской проводки  
Кодекс внутреннего водного транспорта, принятый 7 февраля 2001 года,  
содержащий единственную статью, посвященную общим началам

лоцманской проводки. При этом следует отметить, что в ряде однотипных ситуаций, возникающих в процессе заключения и исполнения договора лоцманской проводки, КТМ и КВВТ предлагают разные правила.

Правовой вакуум, имеющийся в части правовой регламентации отношений при лоцманской проводке, был заполнен нормами ведомственных актов, принятых в последние годы: в частности, Положением о морских лоцманах Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса РФ от 22.07.2008 г. № 112; Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха морских лоцманов и кандидатов в морские лоцманы, утвержденным приказом Минтранса России от 14.03.2012 г. № 61. Однако данные ведомственные акты посвящены, прежде всего, регламентации отношений по поводу статуса лоцмана, но не правовой связи «лоцманская организация – судовладелец».

Кроме того, следует отметить, что не только содержание договора  
лоцманской проводки в настоящий момент не получило надлежащего  
нормативного регулирования. Статус лоцмана является предметом острых  
дискуссий между сторонниками государственной монополии на данный вид  
деятельности и приверженцами отнесения лоцманов к лицам,

осуществляющим свою деятельность как работников юридических лиц, являющихся членами саморегулируемой организации. Несовершенство правовой базы регулирования лоцманской проводки отразилась на недостаточно полной теоретической разработке данной тематики.

В науке гражданского права дискуссионными остаются вопросы о правовом статусе лоцмана, понятии договора лоцманской проводки и его месте в классификациях гражданско-правовых договоров; характеристиках договора лоцманской проводки; объеме и условиях ответственности сторон данного договора.

В последнее время наблюдается тенденция к увеличению числа

судебных споров при заключении и исполнении договора лоцманской  
проводки, в том числе, споров, связанных с определением правовой природы  
договора лоцманской проводки, о соотношении лоцманского сбора и цены  
договора, размера оплаты предоставленных услуг, а также порядка

привлечения лоцманской организации к гражданско-правовой

ответственности и ее размере. Однако отсутствует единообразие в судебной практике относительно применения норм, регулирующих отношения при лоцманской проводке.

**Степень** **научной разработанности и теоретическая основа**

**исследования.** Исследованию договора лоцманской проводки посвящен ряд работ отечественных цивилистов и специалистов по морскому праву, однако, как правило, данный договор не являлся предметом монографического исследования и рассматривался в контексте анализа правового статуса таких лиц, как капитаны судов, лоцманы, судовладельцы и др.

В советском периоде следует отметить публикацию М.И. Максимаджи (1965 г.), посвященную правовому положению лоцмана на судне и некоторым вопросам имущественной ответственности за ошибку, допущенную при лоцманской проводке.

Среди научных трудов, затрагивающих вопросы лоцманской проводки, можно выделить диссертационное исследование Ю.В. Мишальченко «Правовой статус лоцмана в международном мореплавании» (1994 г.).

К одному из немногих системных исследований договора лоцманской  
проводки последних лет следует отнести диссертацию на соискание ученой  
степени кандидата юридических наук Г.В. Иванова «Особенности правового  
регулирования лоцманской проводки судов как договора оказания  
возмездных услуг» (2006 г.). Автором проведен анализ отношений,

возникающих при осуществлении договора об оказании услуг по лоцманской проводке судов как разновидности договора возмездного оказанию услуг. Между тем, внесение изменений в законодательные акты, а также принятие вышеуказанных ведомственных Положений, отмена государственной монополии лоцманских организаций поставили новые вопросы, которые пока не раскрыты в соответствующей юридической литературе.

Теоретическую базу исследования составили труды таких российских юристов как В.К. Андреев, Т.Е. Абова, М.И. Брагинский, О.С. Иоффе, О.А. Красавчиков, Н.С. Малеин, О.Н. Садиков, В.Л. Слесарев, Е.А. Суханов, Ю.В. Романец, В.С. Толстой и др. В диссертации также учтены научные позиции, которые занимают юристы, специализирующихся в области оказания услуг (Е.Д. Шешенин, Д.И. Степанов, Л.Б. Ситдикова, А.В. Барков) и транспортного права (В.В. Витрянский, В.А. Егиазаров, А.А. Ершов, Г.Г. Иванов, А.С. Кокин, Ю.В. Мишальченко, С.Ю. Морозов, А.А. Ананьева, Т.Н. Иванова, Д.П. Стригунова).

**Предметом исследования** выступили правовые нормы, регулирующие  
лоцманскую проводку на морских и внутренних водных путях (общие  
положения ГК РФ, специальное транспортное законодательство, акты  
Министерства транспорта Российской Федерации, Росморречфлота,

Федеральной службы по тарифам и т.д.).

**Объектом** **исследования** являются общественные отношения,

складывающиеся при заключении и исполнении договора лоцманской

проводки, позволяющие определить место договора лоцманской проводки в системе гражданских договоров Российской Федерации.

**Цель диссертационного исследования** состоит в определении места  
договора лоцманской проводки в системе гражданских договоров Российской  
Федерации, выявлении теоретических и практических проблем, связанных с  
определением правовой природы лоцманской проводки, статуса сторон  
договора лоцманской проводки, прав и обязанностей сторон данного  
договора, его существенных условий и порядка его заключения, вопросов  
ответственности сторон, а также в разработке предложений по  
совершенствованию действующего законодательства, регулирующего

лоцманскую проводку.

Для достижения указанной цели поставлены следующие **задачи**:

- проанализировать проблемы правовой регламентации лоцманской  
проводки;

- выявить противоречия законодательной базы, пробелы в  
законодательном регулировании отдельных видов лоцманской проводки;

выяснить проблемы применения исследуемых правовых норм;

определить направления совершенствования законодательства в сфере лоцманской проводки;

- сформулировать квалифицирующие признаки договора лоцманской  
проводки;

- выявить виды договоров лоцманской проводки по субъектам, сферам  
применения, техническим особенностям лоцманской проводки;

- изучить субъектный состав, форму, условия, порядок заключения,  
права и обязанности сторон, ответственность сторон;

**Теоретико-методологическую** **основу** **исследования** составляют

научные методы исследования: диалектические, формально-логические,  
методы анализа и синтеза, индукции и дедукции, а также частные методы, в  
т.ч. сравнительно-правовой, лингвистическо - грамматический,

систематический.

Эмпирическая основа исследования представлена собранной

диссертантом судебной практикой по спорам, связанным с лоцманской проводкой судов, статистическими данными Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт», материалами конференций и совещаний лоцманских организаций.

**Научная новизна** результатов исследования заключается в том, что это одно из первых комплексных правовых исследований договора лоцманской

проводки в системе гражданских договоров на базе современных нормативных актов и судебной практики.

Проведенное исследование позволило сформулировать **основные положения, выносимые на защиту.**

1. Предлагается следующее определение договора лоцманской проводки для внесения в законодательство: по договору лоцманской проводки лоцманская организация в лице лоцмана обязуется информировать судовладельца в лице капитана судна об особенностях проводки в определенном районе лоцманской проводки, давать рекомендации при движении судна, маневрировании и производстве швартовых операций, оказывать помощь в судовождении и в оценке навигационной обстановки, осуществлять контроль месторасположения судна и управлять судном по согласованию с капитаном судна, а судовладелец обязуется предоставить сведения о маневровых и эксплуатационных характеристиках судна, следовать разумным рекомендациям лоцмана и оплатить лоцманские услуги.
2. Несмотря на наличие унифицированных форм лоцманской квитанции и лоцманской карточки, договор лоцманской проводки не является договором присоединения, поскольку формы содержат требующие заполнения реквизиты, а условия договора на каждую лоцманскую проводку согласовываются сторонами при его заключении, что позволяет в полной мере учитывать фактические обстоятельства проведения проводки.
3. Членство лоцманских организаций в одной саморегулируемой организации должно быть условием осуществления деятельности по лоцманской проводке. Это обосновывается необходимостью повышения качества оказания лоцманских услуг, которое может быть достигнуто путем разработки требований (стандартов) СРО к предоставляемым услугам и внутренним контролем за их соблюдением органами СРО. Фонды, создаваемые в СРО за счет членских взносов, могут быть использованы для компенсации убытков судовладельцам и третьим лицам, имуществу которых нанесен ущерб при предоставлении лоцманских услуг ненадлежащего качества в результате виновных действий лоцманов.
4. Обосновывается круг лиц, которым должно быть разрешено осуществление лоцманской деятельности. К ним относятся коммерческие организации, за исключением крестьянского (фермерского) хозяйства, или учреждения, осуществляющие деятельность в транспортной сфере и обеспечивающие лоцманскую проводку судов, являющиеся членами саморегулируемой организации в сфере лоцманской деятельности. Индивидуальные предприниматели, отвечающие требованиям, предъявляемым законодательством к лоцманской организации и ее работникам, также вправе осуществлять лоцманскую проводку судов и нести

права и обязанности, предусмотренные в законодательстве для лоцманских организаций.

5. Представляется, что судовладельцем является лицо,  
осуществляющее не только эксплуатацию, но и управление судном от своего  
имени, заключающее трудовые договоры с экипажем судна при бербоут-  
чартере (аренда судна, неукомплектованного экипажем), или принимающее  
услуги экипажа по управлению судна по договору тайм-чартера (аренда  
судна с экипажем), независимо от того, является ли оно собственником судна  
или владеет им на ином законном основании. Лицо, которое использует судно  
по иным договорам, по которым право владения судном не передается, или  
лицо, не имеющее право отдавать обязательные для исполнения указания  
экипажу, не может признаваться судовладельцем для целей договора  
лоцманской проводки.

6. Обосновывается введение в закон обязанности капитана судна перед  
началом лоцманской проводки предоставлять лоцману судовую роль и  
удостоверение моряка для подтверждения полномочий вступать в договор  
лоцманской проводки в качестве представителя судовладельца.

1. Предмет договора лоцманской проводки можно определить как 1) действия лоцманской организации в лице лоцмана: а) по предоставлению информации, б) по даче рекомендаций капитану судна при плавании судна в районе лоцманской проводки судов, в) по оказанию помощи капитану судна в оценке навигационной обстановки, в) по контролю за месторасположением и движением судна, г) по непосредственному управлению судном; 2) действия судовладельца в лице капитана судна: а) по предоставлению информации о судне, б) по выполнению разумных рекомендаций лоцмана, в) оплате лоцманских услуг; 3) совместные действия сторон договора по обсуждению плана лоцманской проводки и любых обстоятельств, возникающих в ходе лоцманской проводки, которые могут оказать влияние на лоцманскую проводку.
2. Помимо условия о предмете к существенным условиям договора лоцманской проводки относятся условия о судне и о месте осуществления необязательной проводки.

Условие о судне должно содержать данные, позволяющие определенно установить судно, подлежащее лоцманской проводке, и содержащие указание на категорию судна, вместимость, особенности и наличие неисправного оборудования, средства связи, которые имеются на судне.

Условие о месте лоцманской проводки при ее необязательности должно включать маршрут следования судна, протяженность, конечные и начальные координаты участка проводки.

9. Предлагается отменить нормы, устанавливающие категории судов,  
освобождаемых от лоцманского сбора при осуществлении в отношении них

лоцманской проводки, поскольку такое исключение из принципа возмездности оказания лоцманских услуг не обосновано. Лоцманские услуги должны предоставляться безвозмездно только при наличии соответствующих международных обязательств России.

10. Обосновывается возможность применения отказа капитаном порта в  
выдаче разрешения судну на выход из порта по заявлению лоцманской  
организации. Задержание судна можно рассматривать как особую  
разновидность меры обеспечения исполнения обязательства – удержание,  
которое направлено на понуждение судовладельца к оплате лоцманских  
услуг. Инициативу в применение этой меры следует предоставить кредитору  
– лоцманской организации, а исполнение задержания судна допустимо только  
капитаном морского порта в силу его административно-властных

полномочий.

На основе теоретических выводов предлагается внести изменения в п.1 ст.41 КВВТ, ст.87, п.1 ст.95, ст.102, 106 КТМ; под.1 п.12 Положения о морских лоцманах; п.1.7, 3.2 Положения о лоцманской службе и лоцманской проводке судов по внутренним судоходным путям РФ, а также - исключить пункт 1.11 приказа ФСТ России от 20 декабря 2007 г. № 522-т/1 и пункт 1.10 приказа ФСТ РФ от 23 мая 2006 г. № 106-т/1.

Обосновано принятие нормативного акта Правительства Российской Федерации или Минтранса России, в котором будет установлено общее правило о сроке и процедуре взимания лоцманского сбора.

**Практическая значимость** исследования состоит в том, что выводы и  
положения, содержащиеся в диссертации, могут использоваться в  
законотворческом процессе в целях совершенствования правового

регулирования отношений, складывающихся в сфере лоцманской проводки, научной деятельности по исследованию иных договоров возмездных услуг на транспорте и в преподавании в высших учебных заведениях курсов «Транспортное право», «Морское право», «Договорное право», «Гражданское право».

**Структура и объем работы.** Диссертация общим объемом 201 страница состоит из введения, трех глав, объединяющих восемь параграфов, заключения и библиографии.

## Стороны договора лоцманской проводки

Так, Ершов А.А. указывает на то, что «судебно-арбитражная практика в итоге выработала подход к разрешению… спорных вопросов, который основан на том, что взаимоотношения, складывающиеся между судовладельцем и лоцманскими организациями, регулируются заключаемыми между ними договором об оказании лоцманских услуг»1. Согласно договору возмездного оказания услуг исполнитель обязуется по заданию заказчика оказать услуги (совершить определенные действия или осуществить определенную деятельность), а заказчик обязуется оплатить эти услуги (ст. 779 ГК РФ).

Договор лоцманской проводки направлен, в том числе, на получение капитаном услуги от лоцмана в виде «разумной рекомендации» (ст. 96 КТМ). Рекомендация определяется в словарях как «совет, пожелание (книжн.)»2. Этот синонимический ряд мы можем дополнить словом «консультация», которое те же словари определяют также как «совет специалиста»3. Таким образом, полагаем, что наиболее близок договор лоцманской проводки по своей природе к договору по оказанию консультационных услуг.

Р. Саватье выделял два вида обязательств: обязательства по предоставлению результата, где обещан (гарантирован) результат и обязательства надлежащим образом совершить определенные действия (деятельность), не гарантируя ее результата4.

Результат, который ожидают лица, вступившие в договор лоцманской проводки, является безопасное плавание судна или безопасное совершение операций в акватории порта (например, постановка судна к причалу). Такой же результат является ожидаемым и для законодателя, регламентирующего обязательную лоцманскую проводку в целях обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами, повреждений гидротехнических сооружений, водных путей и средств навигационного ограждения. Однако достижение указанного результата не всегда зависит от того, насколько рекомендации лоцмана были профессиональны и соответствовали фактическим обстоятельствам проведения лоцманской проводки. Лоцман основывается не только на собственных знаниях навигационной, гидрометеорологической и гидрологической обстановки в районе лоцманской проводки судов, но и на сведениях о конструктивных, эксплуатационных характеристиках судна, которые получил от капитана. И существует вероятность того, что капитан судна может не владеть информацией о состоянии судна или иметь собственное мнение о тех или иных характеристиках судна и возможностях управления им.

Еще более сложно гарантировать какой-либо результат при оказании лоцманом помощи капитану «в оценке навигационной обстановки и управлении судном» (п.18 Положения о морских лоцманах).

Таким образом, по классификации, предложенной Р.Саватье, обязательства оказания лоцманских услуг относятся к обязательствам совершения действий по даче советов и рекомендаций капитану судна, результат которых не может быть гарантирован лоцманской организацией. По указанному признаку мы относим договор лоцманской проводки к договору, направленному на обеспечение безопасности перевозки, входящему в группу транспортных договоров, для которых родовым понятием является договор в сфере транспортной деятельности.

В отечественной гражданско-правовой доктрине укоренилось понятие "транспортные договоры", под которыми на самом деле понимаются гражданско-правовые договоры, применяемые в сфере транспортной деятельности (как правило, с участием транспортных организаций). Этим понятием охватываются различные типы договорных обязательств: перевозка, транспортная экспедиция, буксировка, фрахтование на время транспортных средств, строительного подряда (строительство железнодорожных подъездных путей) и т.п.1

Признавая в качестве классификационного критерия сферу применения и направленность транспортных договорных обязательств на перевозку, С.Ю.Морозов делит все транспортные договоры «на договоры, направленные на перевозку и договоры, направленные на обеспечение процесса перевозки. В подсистеме транспортных договоров, направленных на обеспечение процесса перевозки, можно выделить группу организационных договоров, представляющую собой систему более низкого уровня»2. При этом главным критерием, являющимся системообразующим для разновидности транспортных организационных договоров, является возникновение из организационных договоров неимущественных (организационных) правоотношений.

А.И.Хаснутдинов определяет транспортный договор как договор об оказании транспортной услуги, при этом транспортные договоры опосредуют как сам процесс перевозки грузов, так и вспомогательные операции, делающие возможным начало, продолжение и процесс перевозки1.

Отнесение договора лоцманской проводки к транспортным договорам, направленным на обеспечение безопасности перевозки, доказывается тем, что субъектом рассматриваемого договора является судовладелец-перевозчик, который вступает в договор лоцманской проводки для обеспечения безопасности как самого судна и его прохождения по району лоцманской проводки, так и грузов (пассажиров), находящихся на его борту, для перевозки которых зафрактовано судно.

Связь договора лоцманской проводки с транспортными договорами также убедительно прослеживается через законодательство – КТМ и КВВТ, регламентирующих как сам процесс морской и речной перевозки, так и отношения при лоцманской проводке судов.

В системе транспортных договоров, направленных на обеспечение безопасности перевозки, также следует обратить внимание на тесную связь договора лоцманской проводки с договором буксировки судна, по которому владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка) (ст. 225 КТМ).

В соответствии со ст. 230 КТМ портовая буксировка осуществляется под управлением капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта. С учетом того, что порты Российской Федерации являются районами обязательной лоцманской проводки, управление буксировкой капитан буксируемого судна осуществляет на основании рекомендаций лоцмана, который осуществляет обязательную лоцманскую проводку буксируемого судна.

## Порядок и форма заключения договора лоцманской проводки

В соответствии со ст.198 КТМ РФ по договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.

Таким образом, при бербоут-чартаре правомочия по пользованию и владению передаются фрахтователю, что делает его судовладельцем для целей договора лоцманской проводки.

Представляется, что и при тайм-чайтаре, несмотря на указания законодателя о переходе права пользования судна к фрахтователю и предоставлению услуг экипажа, судовладельцем для целей заключения гражданских договоров останется лицо, которое в полной мере осуществляет пользование (управление) судном, то есть, лицо, по договору найма с которым допущены к работе члены экипажа судна.

Такая позиция следует из того, что капитан судна в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца (ст.71 КТМ).

Служебное положение капитана судна определяется заключением трудового договора с судовладельцем.

Позиция законодателя о признании судовладельцем лицо, которое осуществляет владение судном, включающее эксплуатацию и наем экипажа судна, поддержана арбитражной практикой. Так, в Информационном письме Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 13 августа 2004 г. № 81 рекомендовано судам при применении Кодекса Торгового мореплавания РФ исходить из того, что судовладельцем является лицо, которое осуществляет техническую эксплуатацию и управление судном, то есть осуществляет право владение судном (п.9).

Рассматривая дело по заявлению акционерного общества о возмещении ущерба в результате столкновения собственного судна с судном учреждения, которому оно принадлежало на праве оперативного управления, суды обоснованно пришли к выводу, что, поскольку учреждение передало обществу с ограниченной ответственностью право технической эксплуатации и управлению судном, то по смыслу правил статьи 312 КТМ ответственность должен нести владелец судна, виновного в столкновении. Заключенный между учреждением и обществом договор не предусмотрен ни нормами КТМ, ни нормами ГК РФ. Однако, как следует из условий договора, общество приняло на себя обязательство самостоятельно от своего имени осуществлять техническую эксплуатацию судна и управление им, при этом все члены экипажа судна являются работниками этого общества.

Таким образом, техническую эксплуатацию и управление судном, виновным в столкновении, осуществляло в момент столкновения не учреждение, а общество. Поскольку договором между ними не было определено, кто из них отвечает за вред, причиненный третьим лицам в процессе такой деятельности, то, следовательно, ответственность за такой вред должно нести общество как лицо, которое самостоятельно от своего имени технически эксплуатировало судно, управляло им и своими действиями причинило ущерб другому судну»1.

Следовательно, судебная практика под судовладельцем понимает лицо, которое не только пользуется судном, как при тайм-чайтере, но осуществляет полномочия именно владения судна (управление через наемный экипаж, включая капитана судна, и эксплуатацию).

В связи с изложенным представляется, что под судовладельцем понимается лицо, осуществляющее не только эксплуатацию (ст.8 КТМ), но и управление судном от своего имени, заключающее трудовые договоры с экипажем судна при бербоут-чартере или принимающее услуги экипажа по управлению судна, передаваемых по договору тайм-чартера, независимо от того, является ли оно собственником судна или владеет им на ином законном основании. Лицо, которое использует судно по иным договорам, по которым права владения судном не передаются, или лицо, не имеющее право отдавать обязательные для исполнения указания экипажу, не может признаваться судовладельцем для целей договора лоцманской проводки.

В Российской Федерации судовладельцы на добровольных началах могут вступить в Ассоциацию портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ), которая является некоммерческим объединением юридических лиц, осуществляющих деятельность в речных портах и в сфере судоходства, и иную, связанную с судоходством деятельность на внутреннем водном транспорте. Целями Ассоциации являются координация предпринимательской деятельности ее членов на внутреннем водном транспорте, представление и защита общих имущественных интересов членов АПСРТ. Ассоциация не отвечает по обязательствам своих членов, при этом члены АСПРТ должны вносить вступительный и ежегодные взносы, которые для членов АСПРТ являются рисковыми вложениями и не возвращаются ни при каких условиях. Указанные взносы и формируют основной доход Ассоциации.

При желании судовладельцы могут вступить в Национальную ассоциацию судовладельцев, в Союз российских судовладельцев, при этом указанные некоммерческие организации также имеют своими основными целями координацию действий субъектов транспортной инфраструктуры и осуществляют свою деятельность за счет взносов членов и иных видов дополнительных доходов.

Представительство судовладельца на судах в силу своего служебного положения осуществляет капитан судна, которым также является и представителем судовладельца при заключении и исполнении договора лоцманской проводки. Так, в соответствии со ст.30 КВВТ «капитан судна является представителем судовладельца в отношении сделок, вызываемых нуждами судна, груза или плавания судна».

## Иные условия договора лоцманского проводки

Так, Федеральным арбитражным судом Северо-Кавказского округа постановлением было установлено, что 13.11.2012 г. ошвартованному на причале судну "Святитель Петр" (владелец ООО "Балтийский флот") причинен ущерб в результате навала танкера "Волго-Нефть 229" (судовладелец ЗАО "СВ-ТАНКЕР") под управлением его капитана и в присутствии лоцмана ФБУ "Администрация "Волго-Балт". В ходе судебного разбирательства судом были выяснены обстоятельства того, что разворот судна "Волго-Нефть 229" против ветра и его смещение по отношению к навигационным ориентирам не было вовремя проконтролировано лоцманом, что привело к невыполнению капитаном запоздавшей рекомендации лоцмана о необходимости увеличения оборотов главного двигателя1.

В предмет лоцманской проводки входят действия лоцмана по управлению судном. Полагаем, что прохождение судна по району лоцманской проводки невозможно без нахождения лоцмана на мостике. Лоцман по поручению капитана судна может отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому (ст.97 КТМ РФ). По мнению юристов, решение капитана о наделении лоцмана такими полномочиями должно быть четко согласовано до начала лоцманской проводки и доведено до сведения рулевого»2.

Представляется, что такой вывод о времени принятия и сообщения решения является необоснованным, поскольку в силу имеющихся полномочий капитан судна может распределять вахтенную службу в любой момент по своему усмотрению и в соответствии с условиями прохождения определенного участка водного пространства.

Также в специальной литературе обращается внимание на то, что в целях ускорения выполнения маневра судна лоцман по поручению капитана может отдавать указания не только рулевому, но и буксирам, сопровождаемым судно, а также в машинное отделение. При этом лоцман является дополнительным членом навигационной вахты на судне и перед началом лоцманской проводки включается в схему организации мостика для конкретных условий1.

Следует отличать поручение лоцману самостоятельно отдавать распоряжение рулевому от действий лоцмана при временном оставлении капитаном мостика и уведомлении лоцмана об этом с указанием лица, ответственного за управление судном (ст.98 КТМ). Такое лицо должно относиться к командному составу судна и должно быть определено до начала лоцманской проводки при согласовании ее плана.

К действиям лоцмана по управлению судном относится и приостановление проводки. В целях обеспечения безопасности судоходства и плавания судна при определенных обстоятельствах лоцману предоставлено право приостановить лоцманскую проводку. К таким обстоятельствам можно отнести ухудшение погодных условий (гидрометеорологические факторы), поломка судна, в том числе, выход из строя любого механизма и оборудования, работа которых влияет на движение судна и его маневровые характеристики (технические факторы), невыполнение капитаном судна рекомендаций лоцмана (субъективные факторы), наличие повреждений фарватеров, гидросооружений, скопление судов по пути следования судна под лоцманской проводкой (навигационные факторы).

В частности, Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области пришел к выводу, что лоцманы на судах знали, что практически одновременно предстоят маневры двух судов в стесненных условиях и, до выяснения полной ситуации на рейде якорной стоянки № 5А до начала движения судов не воспользовались правом приостановления лоцманской проводки судна в целях безопасности плавания судов до наступления обстоятельств, позволяющих осуществить безопасное плавание судна. Поэтому убытки были распределены с учетом вины лоцманской организации

Полагаем, что приостановка проводки должна быть зафиксирована в лоцманской квитанции и судовом журнале судна. Приостановка осуществляется лоцманом путем сообщения о приостановке лоцманской проводки в устной форме капитану судна и считается произведенной с момента такого сообщения.

К действиям судовладельца в лице капитана, которые входят в предмет договора лоцманской проводки, относятся: 1) предоставление сведений о маневровых и эксплуатационных характеристиках судна; 2) следование разумным рекомендациям лоцмана; 3) оплата лоцманских услуг.

В соответствии со ст.95 КТМ капитан судна объявляет лоцману точные данные об осадке, о длине, ширине и вместимости судна, которые вносятся в лоцманскую квитанцию, подписываемую капитаном судна. Капитан судна может изложить в квитанции лоцмана сведения относительно обстоятельств, касающихся лоцманской проводки судна. Капитан знакомит лоцмана с особенностями перехода на участке проводки и о возможностях судна (состава), его маневровых характеристиках, включая особенности поведения судна (состава) в различных условиях плавания на участке (п.3.4 Положения о лоцманской службе и лоцманской проводке судов по внутренним судоходным путям Российской Федерации).

## Последствия нарушения отдельных обязанностей по договору лоцманской проводки

Такие обстоятельства являются чрезвычайными и непредотвратимыми при данных условиях. Изучение судебно-арбитражной практики свидетельствует о том, что под обстоятельствами непреодолимой силы судами понимаются чрезвычайные и непредотвратимые явления, события, воздействие которых происходит извне и не зависит от субъективных факторов: наводнения, стихийные бедствия, землетрясения, ураганы, сход снежных лавин, иные природные катаклизмы, а также военные действия, эпидемии1.

Обстоятельством непреодолимой силой задержки лоцмана на судне должен признаваться, например, внезапный шторм, угрожающий безопасности судна и его экипажу и требующий выхода судна из зоны его действия, о котором не поступало предупреждение от метеослужб района или капитанов портов в сроки, необходимые для принятия мер по высадке лоцмана в районе его обслуживания.

Судовладелец также несет ответственность при причинении вреда жизни и здоровью лоцмана при несчастном случае с лоцманом на борту судна в силу принадлежности судовладельцу источника повышенной опасности - судна (ст.1079 ГК РФ).

Ущербом лоцманской организации в указанном случае будут являться затраты лоцманской организации на возмещение вреда, причиненного жизни или здоровью лоцмана при исполнении им заключенного лоцманской организацией и судовладельцем договора. Размер и состав затрат лоцманской организации регламентирован гл.59 ГК «Обязательства вследствие причинения вреда».

При возмещении ущерба лоцманской организации судовладелец как при вине капитана судна, так и при ее отсутствии в происшедшем несчастном случае имеет право доказывать наличие и степень вины лоцмана, при грубой неосторожности которого в происшедшем с ним инциденте на судне сумма возмещения должна быть уменьшена судом, но полностью отказ в возмещении вреда в этом случае не допускается (п. 2 ст. 1083 ГК).

КТМ и Положение о морских лоцманах не содержат норм, регламентирующих отношения сторон лоцманской проводки при причинении вреда здоровью лоцмана во время морской лоцманской проводки, однако наличие соответствующего правового регулирования в главе 59 ГК восполняет такой пробел специального законодательства.

Относительно санкции за качество лоцманских услуг КТМ и КВВТ предоставляют право капитану самостоятельно оценить качество услуг, которые начал оказывать лоцман. При этом «при наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна вправе в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана. В случае, если лоцманская проводка является обязательной, капитан судна должен потребовать заменить лоцмана» (ст. 102 КТМ). Аналогичное правило содержит п. 6 ст. 41 КВВТ. В п.3.10 Положения о лоцманской службе указано, что такой отказ возможен в присутствии третьего лица, с записью об этом в судовом журнале и квитанции лоцмана.

По нашему мнению, подобный отказ капитана от услуги лоцмана следует рассматривать как ответственность за ненадлежащее качество оказываемых услуг.

Указанные нормы КВВТ И КТМ уточняют правило п.1 ст. 723 ГК, устанавливающее, что в случаях, когда работа выполнена подрядчиком с отступлениями от договора подряда, ухудшившими результат работы, или с иными недостатками, которые делают его не пригодным для предусмотренного в договоре использования, заказчик вправе, если иное не установлено законом или договором, по своему выбору потребовать от подрядчика: безвозмездного устранения недостатков в разумный срок; соразмерного уменьшения установленной за работу цены; возмещения своих расходов на устранение

недостатков, когда право заказчика устранять их предусмотрено в договоре подряда (ст. 397 ГК РФ).

В соответствии со ст.397 ГК РФ в случае неисполнения должником обязательства оказать ему услугу кредитор вправе в разумный срок поручить выполнение обязательства третьим лицам за разумную цену либо выполнить его своими силами, если иное не вытекает из закона, иных правовых актов, договора или существа обязательства, и потребовать от должника возмещения понесенных необходимых расходов и других убытков.

Считаем, что обоснованные сомнения в рекомендациях лоцмана являются в услуге лоцманской проводки теми недостатками, которые делают непригодными эти рекомендации лоцмана для капитана судна при управлении судна. КТМ и КВВТ прямо устанавливают, что капитан судна как заказчик по договору лоцманской проводки может поручить провести лоцманскую проводку либо этой же лоцманской организации, но ее другому работнику, либо иной лоцманской организации, потребовав заменить лоцмана. В обоих случаях согласно вышеуказанным нормам ГК РФ об ответственности за ненадлежащее качество услуг судовладелец может взыскать с лоцманской организации убытки, вызванные простоем судна в ожидании сменного лоцмана.

Время простоя будет определяться как период с момента отказа от услуг лоцмана, начавшего лоцманскую проводку, до момента прибытия сменного лоцмана на судно. Время отказа от услуг лоцмана должны быть зафиксированы в судовом журнале и лоцманской квитанции лоцмана, начавшего лоцманскую проводку. Время прибытия другого лоцмана для продолжения проводки также должно быть указано в судовом журнале и лоцманской квитанции.