

За что отвечает сюрвейер?

Мы не раз писали об ответственности морского сюрвейера. Однако вопросы, связанные с услугами, которые выполняет сюрвейер, столь сложные и настолько актуальные, что поле для исследований, которые должны заинтересовать нашего читателя, поистине бесконечно.

В качестве сюрвейеров выступают обычно профессионалы высокой квалификации. Да и правовые нормы сформированы так, что в действительности привлечь к ответственности морского сюрвейера очень сложно, если вообще реально. Тем не менее, рассмотрим некоторые аспекты этой проблемы.

В Украине правовые механизмы регулирования сюрвейерской деятельности крайне мало разработаны. Каких-либо специальных нормативных актов в отношении работы сюрвейеров нет, даже Классификатор видов экономической деятельности (КВЭД) не содержит вид деятельности, который включал бы формулировку "сюрвейерские услуги". Данная деятельность относится к следующему виду:

74.87.0. Предоставление иных коммерческих услуг:

— услуги по экспертизе в делах, не связанных с недвижимым имуществом, страхованием и инженерными услугами: судебно-экспертные услуги по проведению криминалистических, судебно-медицинских и судебно-психиатрических экспертиз, **иные виды экспертиз.**

Основное требование по уставным документам сюрвейерских компаний — упоминание в уставе предприятия видов деятельности, связанных с сюрвейерскими услугами.

В Украине сюрвейерская деятельность **не подлежит лицензированию, таким образом, к ней не применимы какие-либо лицензионные условия и требования.**

Естественно, в **штатном расписании** предприятия должны быть соответствующие должности сюрвейеров, руководителей групп сюрвейеров, тальманов и пр., которые работают на основании должностных инструкций. За последнее время часть подобных должностей была введена в Справочник квалификационных характеристик профессий работников.

С учетом слабого развития в Украине нормативной базы, регламентирующей оказание сюрвейерских услуг, основным документом становится **договор о сюрвейерском обслуживании или об**

оказании сюрвейерских услуг. Именно его положения будут регулировать и ответственность сюрвейера, и объем его обязательств, полномочий и работ.

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ СЮРВЕЯ В ШИППИНГЕ

Работа сюрвейера сродни работе адвоката по морским делам. С одной стороны, он — представитель стороны принципала, так что должен отстаивать его интересы, то есть его позиция заранее предполагается субъективной, с другой — он должен представить объективно сложившуюся ситуацию для своего принципала, так что его позиция должна быть одновременно и объективной — такова реальность, с которой приходится повседневно сталкиваться морскому сюрвейеру.

Морской сюрвей представляет собой интернациональную практику, мало изменяющуюся от страны к стране, от порта к порту.

Любая из сторон морского спора может привлечь к работе в своих интересах сюрвейера, и даже не одного. Таким образом, фигура морского сюрвейера обретает свои реальные очертания только тогда, когда его номинирует некоторый принципал, то есть нанимает сюрвейера для выполнения работ. Некоторым итогом работы сюрвейера выступает сюрвейерский отчет (marine survey report).

Практически при рассмотрении каждой морской претензии, морского требования стороной в деле выступают страховщики, которые задают сюрвейерам, видимо, больше всего работы. Если спор доходит до суда или арбитража, в рассмотрении иска участвуют и сюрвейеры. Именно они являются обыкновенно наибольшими экспертами в вопросах технических, и если назначаются судом или арбитражем, то должны представлять только объективную пози-

цию, так что их работа несколько облегчается, поскольку не приходится совмещать несовместимые иногда вещи — интересы клиента и объективный аспект ситуации, которая имеет место реально. Однако нет таких противоречий, которые не могут разрешить квалифицированные сюрвейеры. Формально это осуществляется следующим образом. Сюрвейер представляет свою предварительную позицию принципалу в письменной форме. Если эта позиция не вызывает сомнений, то составляется отчет сюрвейера, в котором эта позиция получает закрепление в качестве окончательной. Если принципал выражает сомнения или формулирует другую позицию, то сюрвейер может повторно освидетельствовать представленный объект, если это возможно, и скорректировать свою позицию. Позиция сюрвейера должна быть с объективной стороны изложена в рапорте. А субъективная сторона позиции может быть изложена в письме, которое направляется принципалу. Обычно это письмо имеет конфиденциальный характер. Когда стороны потенциального спора давно и хорошо знают друг друга, в простых ситуациях они могут номинировать одного и того же сюрвейера, поскольку в основе его деятельности все же лежит выявление объективных условий в конкретной ситуации, так что достаточно будет рассмотреть его выводы, чтобы прийти к взаимно приемлемому мнению, достичь компромисса. Если же сюрвейера номинирует только одна сторона, то именно она имеет право давать ему инструкции, после чего сюрвейер становится агентом этой стороны. Однако сюрвейер не является адвокатом, так что может быть допрошен в суде в качестве свидетеля, ведь в основе его позиции лежат объективные данные, часто лишь технического характера.

Общим объектом сюрвейерского освидетельствования является чрезвычайное морское происшествие в целом или отдельные его аспекты. Сюрвейеры могут специализироваться на таких главных сторонах морского происшествия, которые соответствуют основным сторонам морского предприятия — груз и судно. Особую категорию специализации сюрвейеров представляют сюрвейеры, специализирующиеся на рассмотрении и обследовании обстоятельств общей аварии. Такие сюрвейеры должны хорошо ориентироваться во всех аспектах совместного морского предприятия.

Всегда в отчете сюрвейера должны быть подведены финансовые итоги его работы, то есть выражены в денежных суммах убытки и другие обязательства, которые составили предмет его рассмотрения. От природы этих обязательств зависит характер работы морского сюрвейера, поскольку они могут быть не деликатного, а договорного характера, например, чартерные сюрвейеры, которые сопровождают исполнение чартера, представляя одновременно интересы как фрахтовщика, так и фрахтователя. Морские сюрвейеры бывают случайными (*ad hoc*) и постоянными, для которых инспекционно-сюрвейерская деятельность является регулярной.

Инструкции сюрвейеру даются обыкновенно по взаимному соглашению между ним и его принципалом, более того, поскольку сюрвейер чаще всего является более принципала сведущим в сфере морской

техники и права, он сам может сформулировать такие инструкции, но ответственным за их правильность и точность остается принципал.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СЮРВЕЙЕРА: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В принципе, за сколько-нибудь существенное нарушение своих обязанностей морской сюрвейер может подвергнуться ответственности.

Вот обычный перечень услуг, которые оказывают сюрвейеры:

— определение пригодности и соответствия судов и их грузовых помещений для перевозки различных грузов;

— расследования, в связи со страховыми случаями, причин несохранной перевозки грузов всеми видами транспорта и оценка ущерба;

— осмотр грузов перед погрузкой и рекомендации капитану по внесению оговорок о состоянии груза в штурманские расписки и коносаменты;

— контроль грузовых операций, услуги суперкарго, составление грузовых планов погрузки судов, рекомендации по укладке и креплению грузов и надзор в процессе грузовых операций;

— тальманский счет груза при погрузке/выгрузке судов, загрузке/выгрузке контейнеров и пр.;

— определение количества груза по осадке судна (*Draft survey*);

— определение количества бункера на борту (*Bunker survey*);

— отбор проб груза или бункера, производство анализов сертифицированными лабораториями;

— определение состояния закрытий грузовых трюмов на предмет их водонепроницаемости;

— оценка технического состояния судна, корпуса и механизмов, их соответствия конвенционным, классификационным требованиям перед страхованием или продажей;

— расследование аварийных случаев с судами, оценка ущерба, контроль работ в ходе ремонта;

— оценка технического состояния судна и/или определение количества остатков топлива на борту при передаче судна фрахтователям или судовладельцам (*On/Off-hire condition/Bunker survey*);

— расследования и урегулирование претензий в связи с травматизмом, болезнью, смертью членов экипажей судов и т.п. функции.

Выполнение деятельности по оказанию любой из этих услуг предполагает некоторые договорные отношения. А любой договор потому и заключается, что предполагается возможность его нарушения. Вот в этом случае и возникает вопрос об ответственности исполнителя услуг — сюрвейера.

Услуги, оказываемые сюрвейерами, довольно специфичны для того, чтобы можно было выделить их в особую категорию услуг. Однако эти услуги столь разнообразны, что определить в общем плане характер инспекции (аудита), который проводится морским сюрвейером, очень сложно. Тем более, что сюрвей — услуги, потребляемые не только в отрасли морского транспорта. Они востребованы также в других отраслях транспорта, в сфере отношений по поводу поставки, снабжения и т.п., поэтому рассмотрение нескольких видов сюрвейерских услуг не даст

ясного представления о возможной ответственности сюрвейера при предоставлении других видов таких услуг.

Так, услуги сюрвейеров считаются хорошей морской практикой необходимыми при нанесении стивидорами повреждений судну при осуществлении грузовых операций; сюрвейер может принять на себя обязанности, связанные с обеспечением тальманского счета груза, обычно непосредственно исполняемого стивидорами. Понятно, что в каждом из этих случаев характер возможной ответственности сюрвейера будет различным.

Гражданско-правовая ответственность подразделяется на деликатную (внедоговорную) и договорную. Конечно, ответственность сюрвейера целесообразно рассматривать как договорную, то есть ответственность за нарушение договора. Таким образом, эта ответственность может иметь весьма специфический, даже особенный характер в каждом конкретном случае, но имеются некоторые общие принципы договорной ответственности. Вот они:

- противоправное поведение;
- вредные результаты такого поведения;
- причинная связь между противоправным поведением и вредными результатами;
- вина — субъективное основание ответственности.

Давайте же рассмотрим отдельные аспекты договорной ответственности.

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ДОГОВОРНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Начнем с конца. Гражданско-правовая вина как основание для ответственности в Украине регулируется ст. 614 Гражданского кодекса (ГК), а в России — ст. 401 ГК Российской Федерации.

Вина в гражданских отношениях — отнюдь не обязательный элемент состава ответственности. Как законом, так и договором могут предусматриваться многочисленные исключения, так что должник, в данном случае сюрвейер, может отвечать при отсутствии вины. А обратное, то есть исключение или ограничение договором ответственности при наличии умысла, нельзя допускать, поскольку такой договор будет ничтожным.

Законом предусмотрено право должника доказать отсутствие своей вины, если это, разумеется, имеет значение. Таким образом, сюрвейер может доказывать, что предпринял все меры, зависящие от него, для надлежащего исполнения своих обязанностей. При заключении договора он вправе настаивать на исключении своей ответственности при наличии неосторожности в его действиях, и включение этого условия в договор будет означать, что предоставление подобных доказательств не имеет смысла и не может требоваться судом. Включение в договор такого условия будет иметь чрезвычайно положительное значение для сюрвейера, поскольку, очевидно, его вина имеет преимущественно характер неосторожности, таким образом, он будет нести бремя доказывания только отсутствия своего умысла, что не представляется затруднительным.

Огромное значение имеют доказательства кредитором причинно-следственной связи между нару-

шением обязательств сюрвейером и вредом (ущербом, убытками) кредитора (ч. 1 ст. 623 ГК Украины, ч. 1 ст. 393 ГК России). Необходимо выявить все существенные факторы (условия), которые вызвали вредный результат. Среди этих условий необходимо выделить те, которые имели наиболее существенное действие, породившее вредные последствия. Вот эти активно действующие и наиболее существенные обстоятельства правонарушения и будут признаны причиной, повлекшей вредный результат, независимо от того, действовали ли эти обстоятельства закономерно, либо случайно, прямо, либо опосредованно.

Допустим, тальман сюрвейера уснул, что повлекло неправильный подсчет количества грузовых мест и вызвало убытки у поставщика. Здесь имеет место бездействие в юридическом смысле со стороны сюрвейера, то есть пассивное поведение, но этот фактор в приведенном выше смысле будет признан активно действующим обстоятельством, повлекшим неправильный подсчет количества груза, независимо от того, был ли тальман уставшим из-за плохого отдыха, что неизбежно вызвало такую его реакцию, либо просто устал от однообразной работы, подобно тому, как автомобилисты устают от однообразия дороги и засыпают за рулем. Такое поведение должно быть признано звеном в причинно-следственной цепи и повлечь ответственность сюрвейера, даже если одновременно вел подсчет груза сюрвейер судовладельца, который по каким-то мотивам покинул свое рабочее место, например.

Другой пример: судовладелец должен обеспечить мореходность судна, поданного под перевозку груза, то есть мореходность в техническом отношении. Он нанял сюрвейера, который должен был засвидетельствовать это. В результате повреждений в ходе погрузки груза стивидоры допустили повреждение судна, по причине чего оно стало немореходным. Сюрвейер не заметил этих повреждений. Судовладелец (перевозчик), понадеявшись на разумную заботливость сюрвейера, отправил судно в рейс в немореходном в техническом отношении состоянии. В результате разумная заботливость проявлена не была, и груз был поврежден или утрачен. За это будет нести ответственность перевозчик, но он сможет привлечь к ответственности в порядке регресса независимого сюрвейера, поскольку его деятельность была одним из звеньев причинно-следственной связи, которая повлекла отправку судна в рейс в немореходном состоянии, в результате чего образовались убытки.

Порядок возмещения убытков предусматривается в ст. 623 ГК Украины (ст.ст. 15, 393 ГК РФ). Определение и доказывание наличия и величины убытков — дело обычно очень сложное, поэтому рекомендуется предусмотреть в договоре с сюрвейером правило о том, что он отвечает не только за убытки, но и за формальное нарушение своих обязанностей, например, уплату пени за несвоевременное предоставление отчета.

Наконец, рассмотрим противоправное поведение как основание для наступления ответственности в гражданско-правовых отношениях. И здесь все не так уж просто. С одной стороны, могут быть случаи, когда

имеются обстоятельства, при которых должник освобождается от ответственности за противоправное поведение, и случаи, когда должник несет ответственность при отсутствии своего противоправного поведения.

Например: неисполнение обязательств — это противоправное поведение (ст. 611 ГК Украины; ст.ст. 393—406 ГК РФ). Однако, если имеются особые обстоятельства, при которых ответственность не может наступать, то неисполнение обязательства не будет противоправным поведением (ст. 617 ГК Украины; ч. 3 ст. 401 ГК России). Таким обстоятельством является, например, непреодолимая сила. В то же время, по существу, правомерное поведение, например, действия в условиях крайней необходимости, влечет гражданско-правовую ответственность по правилам ст. 1171 ГК Украины (ст. 1067 ГК РФ).

Таким образом, можно прийти к заключению, что привлечь сюрвейера к специфической "сюрвейерской" ответственности довольно трудно, хотя и можно выделить весьма специальную ответственность сюрвейера. Если такая ответственность прямо или опосредованно не предусмотрена законом, то необходимо внести ее в договор на сюрвейерские услуги. В таком случае, при наличии соответствующих оснований, привлечение сюрвейера к гражданско-правовой ответственности вполне возможно.

*Н. Мирошниченко, старший юрист,
В. Лебедев, эксперт-консультант,
Международная юридическая служба,
Ба, Киев—Одесса—Николаев
www.interlegal.com.ua*

■ КОНФЕРЕНЦИИ, СЕМИНАРЫ, ВЫСТАВКИ

В ПЕКИНЕ СОСТОЯЛАСЬ XXXIX СЕССИЯ СОВЕЩАНИЯ МИНИСТРОВ ОСЖД

6—9.09.2011 г. в Пекине (КНР) состоялась XXXIX сессия Совещания Министров ОСЖД, в которой приняли участие делегации стран-членов ОСЖД от Азербайджана, Беларуси, Болгарии, Венгрии, Вьетнама, Казахстана, Китая, КНДР, Латвии, Литвы, Молдовы, Монголии, Польши, России, Румынии, Словакии, Таджикистана, Узбекистана, Украины, Чехии и Эстонии. В работе сессии принимали участие представители: СНЦФ (наблюдатель ОСЖД), Международного союза железных дорог (МСЖД), Международного комитета по железнодорожному транспорту (ЦИТ), Европейской комиссии и Координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП).

Справка. *Совещание Министров ОСЖД является высшим руководящим органом ОСЖД, который рассматривает и принимает решения по всем важнейшим вопросам, касающимся деятельности Организации.*

В ходе работы сессии обсуждались актуальные вопросы взаимодействия между железнодорожными системами, согласования транспортного права разных стран, ускорения пересечения грузами границ, взаиморасчетов между железнодорожными администрациями, тарифной политики и т.д. Большое внимание было уделено вопросам дальнейшего развития транспортных коридоров, внедрению унифицированной накладной ЦИМ/СМГС и выработки основных направлений работы на 2012 г. и последующие годы.

Сессия началась с подготовительного совещания Уполномоченных под председательством председателя Комитета ОСЖД Тадеуша Шозды, проходившего 6—7.09.2011 г. 8—9.09.2011 г. была продолжена пленарным заседанием под председательством министра железных дорог КНР Шэна Гуанцзу, который, открывая заседание, приветствовал всех участников и поздравил всех с 55-летним юбилеем ОСЖД. Шэн Гуанцзу в своем выступлении также остановился на развитии и достижениях Китайских железных дорог, в частности:

— продолжалось активное строительство железнодорожных линий: большие успехи достигнуты в развитии высокоскоростного движения, грузовых направлений с большой мощностью и комплексных транспортных узлов; было сдано в эксплуатацию большое количество новых железнодорожных линий на важнейших направлениях, и таким образом общая эксплуатационная длина железнодорожных линий в Китае достигла 91 тыс. км, в т.ч. высокоскоростных линий — 5904 км;

— активно применялись и внедрялись технические инновации в области железнодорожного транспорта, в сфере высокоскоростной техники осваивались новые инженерные сооружения, современные высокоскоростные поезда, системы управления поездами, осуществлено строительство пассажирских вокзалов, произведено системное интегрирование и ряд других технических и технологических новшеств; создана техническая система китайских высокоскоростных железных дорог;

— в области строительства высокогорных железнодорожных линий: при строительстве и после сдачи в эксплуатацию Цинхай—Тибетской железной дороги были преодолены многочисленные трудности инженерного порядка — тяжелые условия проведения грунтовых и земляных работ в условиях вечной мерзлоты, суровые климатические условия и нехватка кислорода, тем самым обеспечив высокую эксплуатационную эффективность;

— в области крупнотоннажных перевозок железнодорожным транспортом успешно применяются мощные локомотивы и другое передовое оборудование; на многих тяжелогрузных железнодорожных линиях, например, на линии Датун—Циньхуандао уже беспрепятственно курсируют крупнотоннажные длинносоставные поезда грузоподъемностью 10 тыс. т и 20 тыс. т;

— объем перевозок пассажиров и грузов на железнодорожном транспорте постоянно возрастает: в 2010