**ОТНОШЕНИЯ КАПИТАН-ЛОЦМАН**

**РОЛЬ ЛОЦМАНА В УПРАВЛЕНИИ РИСКАМИ**

**ДЖОРДЖ А. КВИК**

*Капитан Джордж А. Квик много лет занимал пост вице-президента членской группы лоцманов*

*международной организации капитанов, помощников капитанов и лоцманов*

*штата Мэриленд, США (http://www.bridge deck.org)*

Цель данной статьи не заключается в том, чтобы высказывать мнение и распространять тревожные слухи о том, что лоцманская проводка переживает кризис и должна управляться, реструктурироваться или регулироваться по-новому с установлением новых приоритетов. Я лично считаю, что лоцманы в целом очень хорошо справляются с работой в очень трудных условиях, и недавние случаи нападок на лоцманов не поддаются объяснению и ничем не обоснованы. В то время как любая система может быть улучшена, еще до того, как мы будем планировать какие-либо изменения, у нас должно быть понимание современных методик, как они развивались, какую цель они преследуют. Только тогда мы сможем сказать о том, какие улучшения могут быть приемлемыми и практичными.

В мою компетенцию не входит рассуждать о роли всех существующих в мире лоцманов, поэтому данная статья будет касаться только лоцманской проводки в моем регионе мира – в основном, в США, и в меньшей степени, в Канаде и Великобритании. Только в США существуют 25 отдельных законов о лоцманской проводке в различных прибрежных штатах. Некоторые из них более содержательны, чем другие, но в большинстве из них прослеживается общая концепция, которая, в целом, позволяет их обсуждать. Поскольку отношения судовладельца, капитана и лоцмана не могут быть поняты без указания ссылки на данные государственные или местные законы и их юридические толкования, я привел некоторые цитаты из правовых документов и других материалов, которые, как я считаю, составляют основу нашей государственной политики в отношении лоцманской проводки, что представлено в заключительных примечаниях, которые должны быть прочитаны наряду с данной статьей.

Некоторые работники судоходных компаний, которые, в основном, возглавляются Международной ассоциацией независимых владельцев танкеров (Intertanko) и сфокусированные на США; недавно высказали свое личное мнение о том, как следует выполнять лоцманскую проводку. Следует отметить, что мы не затрагиваем тему, в которой мы имели бы право строить взаимоотношения в соответствии с нашим личным мнением, существующим на данный момент, или формировать взаимные договоренности между судовладельцами и лоцманами. Мы рассматриваем взаимоотношения, которые имеют долгую историю и традиции. Они не существуют в правовом или в нормативном вакууме. В большинстве районов США все аспекты лоцманской проводки и взаимоотношения между сторонами тщательно регулируются (1). Несмотря на существующие законы и правила, они, в большинстве случаев, недостаточно хорошо понимаются руководством судоходства и капитанами, и не все лоцманы хорошо разбираются в своих обязанностях и тех обязанностях, которые предусмотрены нашими законами.

Судоходство и риск связаны с тех пор, как человек рискнул выйти в море на каком-то древнем плавучем средстве. В начале истории торговли экономические последствия несчастных случаев на море начали регулироваться путем распределения рисков посредством морского страхования (2). Фактические причины несчастных случаев и физических потерь кораблей и грузов, а также ущерба морской среде оказались более сложными в управлении. Стандарты строительства и оборудования могут быть установлены классификационным обществом. Правила могут предписывать стандарты обучения и компетентности для экипажей. Но хорошо снаряженные корабли с компетентным экипажем все еще терпят неудачу, так же, как и не отвечающие требованиям стандартов корабли с их равнодушным экипажем. Очевидно, что человеческая ошибка не ограничивается некомпетентными людьми, и центр внимания переместился на методы минимизации человеческой ошибки.

Хорошо обученные компетентные специалисты могут все еще иметь ошибочную ситуационную осведомленность, ошибочные суждения, недостаточный опыт работы в новых ситуациях или быть обремененными множеством задач или проблем в кризисной ситуации, что ослабляет их способность справляться с ситуацией. Это не связано с недостатком знания законов и правил. Нам не хватает только понимания существующих законов и четкого представления о том, какую практику или политику следует принять для повышения безопасности. Это особенно верно в отношении нынешней общественной дискуссии, касающейся лоцманской проводки, где стремятся использовать или улучшить человеческие отношения, чтобы минимизировать человеческие ошибки, а не полагаться исключительно на оборудование или стандарты компетентности.

Общепризнано, что управление судном в океане и навигация по нему требует иного набора навыков и опыта, чем осуществление лоцманской проводки в замкнутых водных пространствах. В районах лоцманской проводки рабочая нагрузка на мостик увеличивается, время между ошибкой и последствиями сокращается до очень короткого интервала, и требуются как специальные знания в управлении судами, находящихся в непосредственной близости, так и знания местных условий. В закрытых или стесненных водных пространствах возле портов, где допуск на ошибку является незначительным, а деятельность интенсивной, многие государства порта защищают свои интересы, требуя присутствия на борту местного лоцмана, вызываемого в обязательном порядке.

Обязательная лоцманская проводка, вероятно, является одной из первых систем законов, целью которых было создание государственной политики по управлению физическим риском или его уменьшению в промышленных или коммерческих организациях. Она существует для управления судоходством с целью защиты торговли, водных путей в припортовых зонах и портовых сооружений с древних времен (3). Регулирование лоцманской проводки, роль лоцмана и его взаимоотношения с судовладельцами, капитанами и регулирующими органами сложно собрать в одно целое и точно описать в нескольких предложениях. Хотя в глобальном масштабе существует много общего в том, как функционирует лоцманская проводка. Существуют также различия в национальных законах о лоцманской проводке, которые разрабатываются законодательными органами и судами отдельных морских государств с учетом интересов государственной политики (4).

То, что содержится в таких местных законах и как они интерпретируются, отражает решения государственной политики государства порта относительно их взглядов на лоцманскую проводку как систему управления рисками. Хотя с точки зрения судовладельца/капитана, лоцманская проводка – услуга, которая способствует защите судна от опасностей порта. С точки зрения государств порта лоцманская проводка существует для защиты портов от опасностей, возникающих вследствие управления судном. Поскольку судно входит в территориальные воды государства порта и принимает их суверенную юрисдикцию в качестве условия входа, то именно государство порта устанавливает взаимоотношения между судовладельцем/капитаном и лоцманом в соответствии с их законами и политикой.

В зависимости от степени контроля, который, по мнению государства порта, является приемлемым, лоцманская проводка может варьироваться от факультативной добровольной лоцманской проводки, которая носит рекомендательный характер, до обязательной лоцманской проводки, при которой ответственность за руководство и управление навигацией возлагается на лоцмана.

В управлении судоходством всегда существовала тенденция игнорировать регулирующие аспекты лоцманской проводки и рассматривать ее как еще одну услугу по найму, которая покупается и контролируется или управляется, как и все другие услуги. Акцент делается на потребностях или целях оператора судна или, в последнее время, на определении взаимоотношений между капитаном и лоцманом в условиях, которые соответствуют плану или руководству компании "Bridge Team Management". Они стремятся определить роль и функции лоцмана с учетом своих собственных условий, приоритетов или точки зрения, которая имеет первостепенное значение.

В Северной Америке лоцманская проводка рассматривается как услуга, которая ускоряет бесперебойную транспортировку, и как регулирующий контроль перевозки, снижающий риск (5).

Мы пытаемся подчеркнуть то, что первостепенное обязательство лоцманов должно быть не перед судовладельцем или капитаном как частным поставщиком услуг, а перед обществом, представленным лоцманской организацией, которая его назначила, и законодательным органом, который создал систему лоцманской проводки. Государство определило условия представления услуг лоцманами в уставах и правилах (6). Такие лоцманские законы не позволяют судовладельцу или капитану выбирать, контролировать или вести переговоры с лоцманом, вызываемым в обязательном порядке по причинам, которые служат интересам государств. Признано, что в будущем найм лоцмана на работу не должен зависеть от того, насколько хорошо он отвечает коммерческим интересам судовладельца. Такое отсутствие свободы выбора и контроля со стороны судовладельца и необходимости согласовывать условия представления услуг защищают лоцмана от коммерческого давления, которое может использоваться в договорном соглашении. В результате лоцман получает свободу и имеет право принимать собственные решения в лоцманском деле, оценивая риски и коммерческие цели (7).

Капитан как наемный работник судовладельца и управляющего коммерческого предприятия в силу необходимости связан с экономической деятельностью, которая может повлиять на его мнение при оценке приемлемости рисков (8). Заявление о том, что ни один ответственный судовладелец не заставит капитана идти на чрезмерные риски, игнорирует тот факт, что, как известно, существуют безответственные судовладельцы, и что многие агенты и фрахтователи оказывают давление на судно, у которого может быть незначительный опыт судоходства или его отсутствие, или понимания рисков, связанных с этим. Лоцман является буфером для преодоления такого давления, и пока он защищен от ответных мер руководства уставом лоцманской проводки, он может выполнять важную общественную функцию (9).

Взаимоотношения капитан-лоцман на мостике корабля лучше всего понять, если провести различие между правомочиями и полномочиями. Правомочия могут определяться как способность действовать без учета права на действие, в то время как полномочия могут быть описаны как право действовать без учета средств или способности совершать действие. В море капитан обладает как правомочиями, так и полномочиями по отношению к кораблю и его экипажу, но при входе в район лоцманской проводки полномочия по управлению и контролю движения корабля переходят под действие наших законов по лоцманской проводке (10). Что связывает их отношения вместе, так это то, что полномочия лоцманов могут осуществляться только в сотрудничестве с полномочиями капитанов по руководству экипажем, а полномочия капитана по перемещению корабля могут осуществляться на законных основаниях только в сотрудничестве с полномочиями лоцманов по управлению и контролю движения данного корабля.

Для того, чтобы судно могло совершить транзит в водах обязательной лоцманской проводки, полномочия капитана и полномочия лоцмана должны совпадать. Должна быть общая договоренность или согласие между капитаном и лоцманом в отношении приемлемости предполагаемого транзита, поскольку ни один из них не может и не должен предпринимать действия без разрешения другого.

Существует также баланс интересов. Капитан несет ответственность перед государством флага за свои действия и представляет интересы судовладельца. Лоцман подотчетен местному органу управления лоцманской службой и должен учитывать заинтересованность государств порта в безопасности на море. В правильно регулируемой системе управления лоцманской службой существует понимание необходимости сдержек и противовесов в отношениях капитан-лоцман и понимание интересов, представленных на мостике судна, проходящего в районах лоцманской проводки.

Путаница в вопросе о сдержках и противовесах в отношениях является ошибочным представлением о том, что лоцман находится на борту в качестве консультанта. Это неверно в существующей практике в районах лоцманской проводки или в законодательстве, применяемом в Северной Америке. Лоцман, "ведущий" судно, дает все указания относительно движения судна, и именно капитан может консультировать лоцмана относительно функциональных возможностей корабля, его оборудования или экипажа. Если бы капитан фактически давал указания лоцману, судно не находилось бы под лоцманской проводкой и не соответствовало бы местному законодательству (11).

Такое разграничение важно, потому что, если бы лоцман был просто консультантом, совет которого мог быть принят или отклонен по желанию, то он не смог бы выполнять свою роль независимого эксперта по приемлемым рискам. Его могли бы убедить поступить вопреки своему личному мнению, полагая, что капитан будет нести окончательную или единоличную ответственность за принятие совета лоцмана в случае аварии.

Хотя ни в одном американском правовом решении никогда не указывалось то, что обязательная лоцманская проводка носила рекомендательный характер, путаница в этом вопросе может подорвать восприятие лоцманом его роли. Миф о "лоцмане-консультанте" сохраняется, подкрепленный записью в некоторых журналах "Выполнение указаний капитана и советы лоцманов", который может быть основан за пределами нашей правовой системы в некоторых решениях судов в континентальной Европе (12).

Такая запись не изменяет наши местные законы в Северной Америке и не вводит в заблуждение наши суды после того, как несчастный случай произойдет в результате фактических взаимоотношений, но она может внести путаницу на мостике в отношении ответственности и подотчетности между капитаном и лоцманом.

В практическом и реалистичном законе признано то, что могут возникнуть ситуации, когда капитан будет оправданно выполнять свои действия при замене лоцмана, вызываемого в обязательном порядке, а в судебных решениях по данному вопросу разработано руководство. Если лоцман явно некомпетентен, или находится под действием токсических веществ, или иным образом лишен возможности действовать, или если действия лоцмана ставят судно под непосредственную и неминуемую угрозу, то капитан может вмешаться, а если безопасность судна находится под угрозой, то он обязан вмешаться (13).

Хотя и понятно, что капитан может заменить лоцмана при наличии причины и никогда не снимает с себя ответственность за безопасность своего судна, это не означает того, что он имеет ничем не оправданную свободу действий, меняя решение лоцмана на свое собственное или освобождая лоцмана от принятия решения по своему желанию (14). В случае замены лоцмана капитаном он не может продолжать самостоятельно действовать, прежде он должен пригласить другого лоцмана или решить проблемы с лоцманом на борту. С практической точки зрения, при возникновении других решений выхода из ситуации капитан выражает свою обеспокоенность, и вопрос решается до того, как возникает какая-либо неминуемая опасность.

Поскольку существует разногласие по поводу различий между полномочиями, ответственностью и обязательствами, любое рассуждение на тему взаимоотношений судовладелец-капитан-лоцман должно быть направлено на решение вопроса об ответственности за ущерб, причиненный во время обязательной проводки судна лоцманом. Одно время суды Соединенного Королевства, Канады и США применяли общие принципы агентского права и освобождали судно от ответственности за ущерб, причиненный исключительно действиями лоцмана, вызываемого в обязательном порядке. Поскольку у судовладельца не было выбора или контроля над лоцманом, вызываемым в обязательном порядке, не было никаких взаимоотношений капитан-подчиненный или агент, которые могли бы приписать судну ответственность за действия лоцмана. Учитывая чрезвычайно большие денежные потери, которые могут быть понесены в результате несчастного случая на море, и относительные финансовые ресурсы судовладельца, судна, груза и лоцмана, очень огорчает то, что применение чисто юридической теории, ограничивающей ответственность "толстых кошельков" в отношениях, создал дилемму для пострадавших сторон. По сравнению с потенциальной ответственностью лоцманов существовали общеизвестные "толстые кошельки", и пострадавшая сторона оставалась без эффективных средств защиты после столкновения, если можно было доказать, что был виноват только лишь лоцман, вызываемый в обязательном порядке.

Такая очевидная несправедливость и противоречия между законами разных морских государств касательно того, как они справляются с ответственностью судовладельцев и судов, когда судно находится под принудительной лоцманской проводкой, рассматривались в Брюссельской конвенции 1910 года, которая предусматривала в части (15):

"*ответственность должна быть предусмотрена в тех случаях, когда столкновение вызвано ошибкой лоцмана, даже если проводка лоцманом является обязательной*"

Соединенное Королевство согласовало свои законы о лоцманской проводке с положениями Брюссельской конвенции в Законе о лоцманской проводке 1913 года. Данный закон также развивался дальше и наложил ограничение на ответственность лоцмана, вызываемого в обязательном порядке, в результате чего судно стало основным источником возмещения убытков. Лоцман, вызываемый в обязательном порядке, оставался ответственным в теории, но его финансовый вклад был ограничен номинальной суммой. Канада последовала примеру Великобритании. США благодаря сочетанию судебных решений и законодательства достигли того же результата, хотя не все штаты ограничивают ответственность лоцмана, вызываемого в обязательном порядке, в той же степени, что и Великобритания и Канада.

Обоснование возложения ответственности на судно независимо от статуса лоцмана согласуется с современной государственной политикой в области распределения затрат на риски в промышленной деятельности. Экономические последствия несчастных случаев на производстве являются распределением затрат по организациям посредством страхования. Стоимость страхования является фактором конечной цены продукта или товара и передается конечному потребителю или организации в целом. В основе решения о том, будет ли судно или лоцман нести финансовую ответственность за последствия аварии, лежит политическое решение о том, должны ли расходы по страхованию записываться на счет судна или на счет лоцмана. Лоцманские сборы, которые поддерживают систему лоцманской проводки, оплачиваются судном, и любые страховые расходы, необходимые для покрытия ответственности лоцмана, по необходимости будут записываться или учитываться в лоцманских расходах с существенным увеличением. Маловероятно, что страховые взносы за судно были бы уменьшены на такую же сумму, если бы лоцман также имел страхование обязательства, и в результате судно заплатило бы дважды за один и тот же покрытый риск. В обоснование также входит вопрос соразмерности. Распределение стоимости страхования по относительно большой доходной базе судна оказывает минимальное влияние на эксплуатационные расходы, а возмещение тех же расходов из относительно низких тарифов на лоцманскую проводку может оказать существенное влияние и исказить экономику представления эффективного обслуживания. В то время как лоцманская проводка является хорошим способом минимизации физических рисков, она была бы плохим средством для распределения экономических последствий потерь.

Нынешние взаимоотношения между судовладельцем/капитаном и лоцманом развивались на протяжении веков как одно из основных средств защиты интересов государств порта в их безопасности на море (16). Закон принят, и его действие должно быть признано и послужить отправной точкой для любого обсуждения улучшений в лоцманском деле (17). Некоторые отрасли не имеют полной оценки нынешней роли обязательной лоцманской проводки в управлении рисками посредством сдержек и противовесов во взаимоотношениях капитан-лоцман и хотят начать реструктуризацию и управление взаимоотношениями с помощью новых глобально применяемых международных норм (18).

Помимо нашей оговорки о том, что лоцманская проводка является, в первую очередь, обязанностью государства порта, которая регулирует судоходство в территориальных водах в рамках права суверенитета; лоцманская проводка – та область, где мы считаем, что неуместно действовать поспешно, регулируя глобальные решения. В мире много культурного, политического, экономического и правового разнообразия. Проблемы и последствия недостаточно хорошо поняты всем сторонам диалога, и нет единого мнения относительно масштабов любой проблемы или соответствующего решения.

Любые изменения в процедурах на ходовом мостике для лоцманов должны основываться на концепциях или принципах, которые учитывают реальные условия, встречающиеся на борту судов в международном морском мире. Они не могут основываться на идеализированном представлении об условиях эксплуатации, которые предположительно существуют на судах некоторых жестко управляемых судоходных компаний. Не вдаваясь в обсуждение многих проблем, которые влияют на международные перевозки, достаточно сказать, что существует большое несоответствие в стандартах, как для персонала, так и для оборудования, обнаруженное на судах, проходящих районы лоцманской проводки. Подавляющее большинство судов находится под флагами, плавание под которыми является наиболее выгодным, предлагая наименьшее регулирование и налогообложение. Многие из них работают в условиях экономической конкуренции, вознаграждающей судовладельца небольшими и невысокооплачиваемыми экипажами, которые вкладывают меньше всего средств в оборудование и техническое обслуживание. В течение многих лет я наблюдал, что трамповые или грузовые судна обычно тяготеют к самым дешевым зонам в мире по уровню оплаты экипажей и поддерживают оборудование на минимальном уровне, что соответствовало бы нормативным требованиям, предъявляемым к ним. Они мотивированы не поиском качества, а необходимостью выжить в безжалостной конкурентной экономической среде. Линейные перевозки отличаются тем, что качество обслуживания может быть фактором конкуренции, который может оправдать затраты на соблюдение стандартов. Нефтяные компании только недавно сменили трамповые судна, в которых задействован оператор с наименьшими затратами, на признание того, что качество может стоить премии. Мотивация была не идеализмом, а общественным протестом, направленным на них после громких происшествий, а в США – строгой ответственностью, наложенной на них Конгрессом в Законе о загрязнении нефтью 1990 г.

Активное участие в улучшении стандартов и расширении круга ответственности за счет задействования лоцманов, портовых властей, операторов терминалов, операций VTS, средств обслуживания каналов и навигации, а также всех различных регулирующих органов в сфере порицания после того, как несчастный случай кажется некоторым из нас стратегией по связям с общественностью, направленной на снижение внимания к владельцу танкера после аварии. Мы сочувствуем их тяжелому положению, но боимся, что диалог перемен ведется с неправильной повесткой дня. Мы подозреваем, что в этом заключается недавний стимул кампании Intertanko по лоцманской проводке к признанию совместной ответственности и участия лоцмана в работе команды. Что касается лоцманов, то система сдержек и противовесов, основанная на одновременной ответственности капитана и лоцмана, уже существует в соответствии с действующими процедурами и законами лоцманской проводки. Она должна быть полностью признана и реализована соответствующим образом с некоторыми незначительными корректировками, чтобы стать более эффективной.

В диалоге, который состоялся до этого момента между представителями отрасли по управлению судами и представителями лоцманов, очевидно, нет единого понимания роли и функций лоцмана. Данный факт очень беспокоит нас, поскольку вполне возможно, что эксплуатационные процедуры могут быть рекомендованы или даже предписаны на основе представлений о роли лоцманов, которые, с нашей точки зрения, являются ошибочными и потенциально наносят ущерб эффективным системам лоцманской проводки. Необходимо, чтобы до начала какого-либо обсуждения эксплуатационных процедур мы достигли общего понимания роли и функции лоцмана. Признание того, как управляют лоцманами, цель ассоциаций лоцманов, почему лоцман находится на мостике, что он на самом деле делает и как он это делает, должно быть приоритетом, который стоит на повестке дня перед обсуждением рабочих процедур или процедур, которым необходимо следовать. В попытке начать вводить поправки в этот разрыв в восприятии, чтобы диалог мог начаться на общей основе, Американская ассоциация лоцманов приняла политическое заявление о соответствующих ролях капитана и лоцмана, которое можно найти в заключительных примечаниях (18).

Очень сложная коммуникационная проблема возникает, если мы на самом деле обсуждаем роль и функции лоцмана под видом процедур. Как только общее понимание достигнуто, у нас будет общая концепция роли лоцманов, возможен продуктивный диалог по процедурам управления судном с мостика или управлению ресурсами, обмену информацией между капитанами и лоцманами, планированию прохождения маршрутной лоции и другим вопросам.

Я полагаю, что можно существенно улучшить безопасность на море, если руководство судоходства и лоцманы смогут преодолеть разрыв в коммуникациях и начать обсуждение с общей точки зрения, и я с нетерпением жду участия в этом.

**ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ**

(1) Законодательный орган штата Флорида в преамбуле к своему Закону "О лоцманской проводке" выразил озабоченность в отношении государственной политики на следующем языке, принятом в качестве рабочего:

"310.001 Цель:

*Законодательный орган признает, что воды, гавани и порты государства являются важными ресурсами, и в интересах общественного здравоохранения, безопасности и благосостояния необходимо обеспечить принятие законов, регулирующих лоцманскую проводку судов, использующих судоходные воды государства для того, чтобы такие ресурсы, как окружающая среда, жизнь и имущество могли быть защищены в максимально возможной мере. С данной целью законодательное намерение состоит в том, чтобы регулировать лоцманов и лоцманскую проводку в полном объеме любых полномочий, предоставленных конгрессом, за исключением случаев, ограниченных настоящей главой.*

310.0015 Регулирование лоцманской проводки, основные положения:

*1) Лоцманская проводка – важнейшая услуга, имеющая первостепенное значение, поэтому ее дальнейшее существование должно быть обеспечено государством и не должно оставаться открытым для рыночных сил.*

*2) Поскольку безопасность является главной целью в регулировании лоцманской проводки государством и по причинам значительной экономии за счет масштаба при оказании услуг, необходимости крупных капиталовложений для предоставления требуемой услуги, а также на основании того факта, что лоцманы представляют услуги, которые считаются важнейшими для экономики и общественного благосостояния, определено, что экономическое регулирование, а не конкуренция на рынке, будет лучше служить защите общественного здоровья, безопасности и благосостояния.*

*3) Процесс установления тарифов, выдачи лицензий только в необходимом или обоснованном количестве, а также другие аспекты экономического регулирования лоцманской проводки, установленные настоящей главой, предназначены для защиты государства от неблагоприятных последствий неограниченной конкуренции, которые будут результатом появления неограниченного числа лицензированных лоцманов, которым будет разрешено продавать свои услуги на основе более низких цен, а не на основе соображений безопасности. Данная система регулирования приносит выгоду и защищает общественные интересы, максимизируя безопасность, избегая неэкономичного дублирования капитальных затрат и средств, а также усиливая государственный надзор со стороны регулирующих органов. Система направлена на представление лоцманам обоснованных доходов, принимая во внимание обычную неопределенность движения судов и использования портов, достаточную для поддержания надежной и стабильной деятельности по лоцманской проводке. Лоцманы имеют определенные ограничения и обязательства согласно данной системе, включая, помимо прочего, следующее...*

ГЛАВА 310, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ ФЛОРИДЫ

(2) "*Морское страхование – наиболее давняя форма возмещения, о которой есть записи...*

*Несколько государств претендовали на славу того, что они изобрели данную систему возмещения, но убедительные доказательства свидетельствуют о том, что евреи во время их изгнания из Франции во второй половине двенадцатого века внедрили такую систему страхования для защиты их имущества при вывозе из Франции. Виллани, историк XIV века, являющийся авторитетом по данной теории, утверждает, что система разработана в Ломбардии в 1182 г. Является это верным или нет, не имеет большого значения, ... факт остается фактом, что в начале развития торговых отношений возникла необходимость в установлении какой-либо системы распределения морских убытков, и данный метод страхования вступил в свое действие*"*.*

МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ: ЕГО ПРИНЦИПЫ И ПРАКТИКА, 2-Е ИЗДАНИЕ, УИЛЬЯМ Д. ВИНТЕР, МАКГРОУ-ХИЛЛ БУК КО.

(3) *"Лоцманы были известны еще в древности, и правила их поведения были предусмотрены еще в римские времена и в средние века. Первый случай обязательной лоцманской проводки был, вероятно, закреплен в* "*Ordonances de Wisbuy*"*, своде правил, выдвинутых органами власти Дании в XII веке. В XVI и XVII веках все основные морские государства Европы имели законы или нормативно-правовые акты, предусматривающие обязательную лоцманскую проводку судов в определенных областях. В Англии история организованной лоцманской проводки началась с учреждения Trinity House королем Генрихом VIII в 1514 г. Первый случай столкновения с участием обязательно нанятого лоцмана, управляющего судном, произошел в Англии 27 лет спустя, в 1541 г."*

ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА И РАННЕЕ ЧАСТНОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО О ГРАЖДАНСКИХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ, ДЭВИД ДЖ. БЕДЕРМАН, ТОМ 64, ОБЗОР ТУЛАНСКОГО ПРАВА, С. 1041.

(4) *"Данное рассмотрение тех причин, которые сделали лоцманскую проводку обязательной, показало, что органы власти XIX века сознательно взвесили вопросы государственной политики. Они поняли, что любая политика должна отвечать на три элементарных вопроса: "Кто получит выгоду?", "Кто решает?", а также "Кто платит?". Как обсуждалось выше, риски самостоятельной навигации в оживленных и загруженных портах значительно перевешивали затраты на создание системы обязательной лоцманской проводки. Выгоду от данной системы получило все морское сообщество: портовые органы власти, судовладельцы и владельцы грузов, а также "молчаливые наблюдатели."*

*Поэтому обязательная лоцманская проводка являлась механизмом распределения рисков. Также имел место налог, потому что система обязательной лоцманской проводки была установлена суверенным государством в соответствии с принятым законодательным актом. Говоря кратко, именно правительство решило, перевесили ли выгоды риски. В аспектах налогообложения законодательство об обязательной лоцманской проводке также проявило некоторые транснациональные тенденции. Сам характер морской торговли требовал чрезвычайной чувствительности к реалиям конкуренции. Если налог на обязательную лоцманскую проводку, взимаемый с иностранных и неприбрежных судов, был слишком велик, это могло привести к уходу судов из государственных портов. Как оказалось, все основные морские государства мира взвесили затраты и выгоды примерно одинаково и установили политику обязательной лоцманской проводки."*

ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА И РАННЕЕ ЧАСТНОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО О ГРАЖДАНСКИХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ, ДЭВИД ДЖ. БЕДЕРМАН, ТОМ 64, ОБЗОР ТУЛАНСКОГО ПРАВА, С. 1046

(5) Обсуждая обоснование обязательной лоцманской проводки в Канаде, "Королевская комиссия по лоцманской проводке" дала следующий комментарий:

*"С точки зрения услуг лоцманская проводка определена как окончательное средство для укрепления безопасного и быстрого транзита судов через фарватер, ограниченный по глубине и ширине. Это государственная услуга в полном смысле слова, когда она контролируется, поддерживается или предоставляется, в первую очередь, для служения высшим интересам государства: это частная услуга, в то время как ее главная цель состоит в том, чтобы обслуживать частные нужды, но безопасность остается главной целью в обоих случаях: в первом – "безопасность или судовождение" по водным путям Канады, во втором – "безопасность судна", включая безопасность портовых сооружений, находящихся в частной собственности."*

КАНАДА, ОТЧЕТ КОРОЛЕВСКОЙ КОМИССИИ ПО ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКЕ, ЧАСТЬ 1, С. 473

(6) Верховный суд США в прецедентном историческом деле, касающемся характера регулирования лоцманской проводки, заявил:

*"Государственная система лоцманской проводки, смотря на то, как она развивалась с 1805 г., типична той, которая проходила становление в большинстве приморских государств и в зарубежных странах. С 1805 г. лоцманы Луизианы были государственными должностными лицами, работа которых контролировалась государством. Данный закон запрещал любую деятельность, кроме ограниченного числа лоцманов, которые назначались губернатором с целью службы на этой должности...*

*Таким образом, очевидно, что в Луизиане, как и в любых других местах, на раннем этапе признано, что в деле лоцманской проводки, в отличие от других профессий, имела место конкуренция за назначение, за возможность обслуживать конкретные суда и возможность получения вознаграждений, что отрицательно сказывалось на государственных интересах в лоцманской проводке."*

КОТЧ против СОВЕТА УПОЛНОМОЧЕННЫХ ЛИЦ РЕЧНОГО ПОРТА ПО ЛОЦМАНСКОМУ ДЕЛУ (67, Верховный суд, 910)

(7.1) После проведения слушаний во Флориде в Сенат Флориды подан Отчет, содержащий следующую рекомендацию:

*А. Конкуренция среди лоцманов*

*"Судовладелец несет экономические убытки, когда судно существенно задерживается при входе или выходе из порта. На движение судна через порт влияют погодные условия, ветры, течения, приливы, характер груза, движение в порту, видимость, а также ограничения по осадке по причине глубины канала. Консервативные оценки вышеуказанных условий могут быть затратными. Кроме того, чем тяжелее судно, тем больше осадка, а также больше прибыль для судовладельца. Тем не менее, чем больше осадка, тем меньше килевой донный зазор и, следовательно, тем больше вероятность посадки на мель или повреждения корпуса и аварии. Следовательно, лоцману постоянно приходится взвешивать конкурирующие соображения безопасности и затрат для судовладельца. Лучше всего удовлетворяются государственные интересы тогда, когда фактор безопасности имеет приоритет над отчетом о прибылях и убытках судовладельца.*

*Клиентами лоцманских услуг являются суда под иностранным флагом, заходящие в порты государства, владельцы которых заинтересованы в получении прибыли. Существует значительный конфликт интересов между экономическими потребностями судовладельца и государственной заинтересованностью в безопасном прохождении. В наилучших интересах государства, чтобы решение лоцмана было абсолютно независимым от экономических соображений судовладельца во время лоцманской проводки его судна. Если лоцманы должны конкурировать друг с другом, чтобы заполучить назначения, то существует вероятность того, что лоцман подвергнет риску соображения безопасности для того, чтобы учесть финансовые интересы судовладельца, поскольку при этом он будет иметь конкурентное преимущество перед другим лоцманом."*

ЗАКАТНЫЙ (В СВЯЗИ С ОКОНЧАНИЕМ МЕР) ОБЗОР ГЛАВЫ 310, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ ФЛОРИДЫ. ЛОЦМАН И ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА – СУДЬЯ ДЖОН ДЖ. АПЧЕРЧ, СПЕЦИАЛЬНЫЙ МАГИСТР, НАЗНАЧЕННЫЙ ПОЧТЕННЫМ ГАРРИ ДЖОНСТОНОМ, ПРЕЗИДЕНТОМ, СЕНАТ ФЛОРИДЫ.

(7.2) В другом решении Верховного суда США, касающемся отношений между судовладельцами, капитанами и лоцманами, было решено следующее:

*"Лоцманы занимают уникальное положение в морском деле и всесторонне регулируются как государством, так и федеральным правительством. Согласно некоторым государственным законам они назначаются государственными должностными лицами, преимущественно несущими ответственность перед государством, а не перед каким-либо частным работодателем. По закону и обычаю они имеют независимость, полностью несовместимую с общими обязательствами подчинения, которые обычно возлагаются на работника его работодателем. Их вознаграждения устанавливаются законом и не должны быть дискриминационными. Как правило, ни один работодатель и ни одно лицо не может указать, как им выполнять свои должностные обязанности по лоцманской проводке."*

BISSO против INLAND WATERWAYS CORP. (349, США, 85)

(8) Обсуждая человеческие факторы и их влияние на несчастные случаи на судне, г-н Уильям О. Грей, управляя безопасностью в Exxon Corporation, заявил:

*"Детальный опрос выявил несколько случаев, когда принятие риска способствовало возникновению несчастного случая или ситуации, близкой к нему. Например на вопрос о выборе одного из 12 критериев, применяемых компаниями для оценки эффективности капитана, 40 % из ответивших на вопрос указали, что составление графиков было основным критерием. На вопрос о том, как компании относятся к графикам встреч в плохих условиях, 50 % ответивших ответили, что имело место сильное давление с целью соблюдения графиков. Почти все из ответивших сообщили о плавании на корабле, который, как они были сами осведомлены, не был пригоден для мореплавания.*

*Возможно, наиболее показательным из всех собеседований стало раскрытие информации о компании, которая в 1969 г. отказалась от программы обеспечения безопасности, что дало хороший бонус буксирам и экипажам с наименьшим количеством исков в связи с несчастными случаями, поскольку эта программа приводила к снижению продуктивности и замедлению выполнения задач."*

МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ ФОРУМ НЕФТЕДОБЫВАЮЩИХ КОМПАНИЙ. СИМПОЗИУМ ПО БЕЗОПАСНОМУ СУДОВОЖДЕНИЮ.

СЕССИЯ 2. ДОКЛАД № 3: ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ, ПОДГОТОВЛЕННЫЙ В. ГРЕЕМ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ В ВАШИНГТОНЕ, ОКРУГ КОЛУМБИЯ, 17-18 ЯНВАРЯ 1978 Г.

(9) В докладе с изложением позиции, поданном в Международную морскую организацию (IMO), Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (Intertanko) признала, что коммерческое давление на лоцманов привело к несчастным случаям и что существует необходимость в системах лоцманской проводки для изолирования лоцманов от такого давления:

*"Есть еще один аспект ответственности, который Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (Intertanko) хотела бы рассмотреть в рамках данного подкомитета, – лоцман никогда не должен попадать под коммерческое давление, по причине которого он мог бы принять какое-либо решение, которое может противоречить безопасному решению лоцмана. К такому влиянию на лоцмана можно отнести ряд несчастных случаев, случившихся в прошлом. Лоцман должен иметь поддержку системы лоцманской проводки для обеспечения того, чтобы оценка лоцмана брала верх над какими-либо коммерческими требованиями, и лоцман не испытывал бы никакого давления, подчиняясь коммерческим требованиям. Это будет дополнением к комментариям, сделанным в Пункте 5 Приложения 2 к Резолюции А.485, относящемуся к праву лоцмана на отказ от управления судном, которое он считает не пригодным для мореплавания, что также следует учитывать."*

ДОКЛАД В МЕЖДУНАРОДНУЮ МОРСКУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ (IMO), STW 29/7/5 (СТАНДАРТЫ ОБУЧЕНИЯ И НЕСЕНИЯ ВАХТЫ), ПОДАННЫЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ АССОЦИАЦИЕЙ НЕЗАВИСИМЫХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТАНКЕРОВ (INTERTANKO), 10 НОЯБРЯ 1997 Г.

(10) Лернед Хэнд, Судья Верховного Суда Соединенных Штатов, обсудил роль лоцмана в следующем решении:

*"Конечно, верно, что капитан не отдает свой корабль лоцману, и что остаются случаи, когда он должен вмешиваться и даже заменять его. Первый случай, насколько нам известно, возник в Англии в 1817 году, после чего вскоре был принят обязательный Закон "О лоцманской проводке" (Гипси Кинг 2, В. Робинсон 537). Он мог касаться правильного взятия якоря на судне, за которое отвечает лоцман, и д-р Люшингтон, оправдывая владельца, поскольку взятие якоря было ответственностью лоцмана, говорил следующее (с. 547):*

*"Я полагаю, что согласно установленному правовому принципу, способ, время и место постановки судна на якорь находятся в особой области знаний ответственного лоцмана."*

Только через три года Тайный совет, выступая в лице Барона Парке (Кристиана, 7 Мур П.С. 160, 172), сказал об обязательном найме лоцмана:

*"Это была его единственная должностная обязанность – выбрать подходящее место для якорной стоянки, способ постановки на якорь и выполнить подготовку к постановке на якорь."*

И ранее на этой же странице:

*"Лоцман, несомненно, выполняет единоличное управление судном в тех областях, где предположительно необходимы его знания местных особенностей: направление, курс и маневры судна во время плавания находятся в его компетенции."*

В 1857 г. д-р Люшингтон в Арго. Свейби, 462, объявил об ограничении в этом отношении, которое было общепринятым и которое Верховный суд признал обязательным в Китае: и вновь, в несколько урезанной форме в Орегоне. Высказывание было таким:

*"Капитан не имеет права вмешиваться в работу лоцмана, за исключением случаев опьянения лоцмана, его явной недееспособности, в случаях опасности, которую лоцман не предвидит, или в случаях крайней необходимости."*

Далее он сказал:

*"Вождение корабля снято с капитана и передано лоцману."*

ЮНИОН ШИППИНГ В. Ю. С. 127 Ф. 2Д 775 (1942)

(11.1) "Отчет Королевской комиссии по лоцманской проводке" содержит подробный анализ британского и канадского законодательного определения термина "лоцман":

*"Лоцман" означает любое лицо, не относящееся к судну и которое ведет его".*

Королевская комиссия далее рассмотрела значение слова "ведет" и определила, что оно означает:

*"иметь полномочия и контроль в вождении; другими словами, движение судна. Аналогично, если кто-либо просто используется в качестве советника и ему не доверяется вождение судна, он не является лоцманом данного судна."*

Королевская комиссия после обзора фактических практик на судне пришла к выводу:

*"Лоцман не выступает в роли советника капитана, но фактически водит корабль. В действительности, капитан, в некоторой степени, является советником лоцмана, когда он указывает на особенности корабля. ... Данная фактическая ситуация, соответствующая правовому определению "лоцмана", фактически является единственным реалистичным решением, поскольку, если бы лоцманы использовались просто в качестве советников, вождение было бы очень опасным, а порой было бы невозможно безопасно продолжать дальнейший ход... Первый курс, которого придерживается судно, часто является последним. Если было применено неправильное решение, то результат неизбежен и быстр... Законодательство большинства стран признает реалистичную ситуацию, когда нет времени для советов, консультаций и обсуждения, осуществляемых между […]."*