



Спасание яхт



Н. МЕЛЬНИКОВ

Николай МЕЛЬНИКОВ, CNI, 2010
melnykov@interlegal.com.ua
Партнёр, специалист по морскому праву

Вячеслав ЛЕБЕДЕВ, 2010
Эксперт-консультант, ст. преподаватель Одесского
института предпринимательства и права
Lebedev@interlegal.com.ua

Международная юридическая служба
Украина, Киев — Одесса- Николаев
www.interlegal.com.ua



В. ЛЕБЕДЕВ

Деятельность, связанная с мореплаванием, всегда была, есть и будет рискованной как для человека, его жизни и здоровья, так и для имущества, вовлечённого в такую деятельность. Правовые нормы отношений, складывающихся при осуществлении морской деятельности, имеют значительную специфику. Правовыми средствами регулируются и отношения безопасности мореплавания, и иные отношения, в частности, возникающие в коммерческой сфере. Спасание на море — правовой институт, в котором органично сочетаются правовые нормы, характерные для морского права и свойственные различным сферам общественных отношений — как гуманитарные, так и экономические, как частноправовые, так и публичноправовые.

Яхты и другие малые суда особенно часто попадают в сложные ситуации, требующие проведения спасательных операций. Отношения по поводу спасения судов и другого имущества на море нередко связаны со спасением человеческой жизни, а уж этот аспект вообще никоим образом не может оставить безразличным. Таким образом, институт спасения на море очень актуален. Особенно для Украины, поскольку, к сожалению, приходится констатировать значительную отсталость правового регулирования этого института в украинском законодательстве. Даже название главы 6: «Вознаграждение за спасение на море», которое законодатель

употребил в Кодексе торгового мореплавания Украины — КТМ, отдаёт нафталином.

Например, в КТМ Российской Федерации (государстве очень схожего законодательства) институт спасения на море регулируется уже в соответствии с новейшим международным стандартом — Конвенцией о спасении (SALVAGE), подписанной в Лондоне 28.04.1989 и вступившей в силу 14.07.1996. Украина не является членом этой Конвенции.

Некоторые сведения о спасении на море

Здесь уместно повторить «к сожалению», поскольку в древности пра-

во Руси — право наших общих предков — было в некоторых аспектах даже прогрессивнее римского частного права. У Древней Руси при князе Олеге был договор с Византией, по которому предусматривалось оказание помощи иностранному судну, терпящему бедствие. Однако в эпоху рабовладения (да и в Средние века) такие отношения были скорее исключением. Имущество иностранцев считалось ничейным (бесхозным) и подлежало оккупации, то есть захвату.

Такое положение радикально изменилось, когда 23 сентября 1910 г. в Брюсселе была подписана Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно спасения и оказания помощи на море. Главные проблемы, которые потребовали дальнейшего пересмотра правового регулирования отношений по поводу спасения, связаны с экологическими правоотношениями. В рамках SALVAGE их решение и было найдено. Однако правовой механизм, предусмотренный SALVAGE, оказался несовершенным. Он стал подвергаться особо жёсткой критике в 90-е годы XX в. В связи с этим Международная группа клубов P&I предложила особую поправку к LOF-1995 (Lloyd's standard form of salvage agreement — Ллойдовская открытая форма договора спасения). Это так называемое Условие о специальной компенсации клубов Пи энд Ай (the Special Compensation P&I Clubs Clause), а по первым буквам английского названия кратко — Scopic Clause (Скопик клоуз). Таким образом, был предложен иной механизм определения специальной компенсации, которая причитается спасателю, если имущество спасено не было, но спасатель предотвратил угрозу загрязнения окружающей среды. Скопик клоуз было одобрено Международным спасательным союзом, большинством клубов P&I, а также лондонскими страховщиками. В настоящее время имеется уже LOF-2000.

Правовая природа института спасения на море

В частноправовом плане институт спасения весьма своеобразен. По своей правовой природе институт спасения на море является внедоговорным. Когда же заключается договор спасения, отношения по поводу спасения становятся договорными.

Любой договор, который заключается с целью осуществления спасательной операции по отношению к судну или дру-



гому имуществу, находящемуся в опасности (причём, не ранее возникновения такой опасности), — это договор о спасании. Таким образом, договор о спасании может быть заключён только в момент возникновения опасности или позднее. В соответствии с п.2 ст.6 SALVAGE капитан судна вправе заключать договоры о спасании от имени как судовладельца, так и от имени владельца имущества, находящегося на борту судна, в частности грузовладельца. Так что капитан может быть законным представителем и судовладельца, и грузовладельца, а судовладелец также может быть представителем владельца имущества, находящегося на борту судна. Это значит, что владелец имущества, находящегося на борту судна или находившегося на борту, не имеет права оспорить договор спасания только на том основании, что он не участвовал в заключении такого договора, причём возможность или невозможность получить указания грузовладельца, степень срочности проведения спасательной операции, даже последующее сообщение или несообщение грузовладельцу о проведенной спасательной операции правового значения не имеют.

В связи с этим возникает следующий вопрос: что такое спасательная операция? В соответствии со ст.1(a) SALVAGE *спасательная операция — это любое действие или деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу, находящемуся в опасности в любых судоходных или иных водах.*

Из этого определения извлекаются следующие признаки спасательной операции, при наличии которых у спасателей возникает право на вознаграждение:

- а) наличие опасности для имущества;
- б) действия или деятельность спасателей, направленные на устранение, предотвращение или уменьшение грозящей опасности;
- в) успешный результат спасательных действий по устранению, предотвращению или уменьшению грозящей опасности;
- г) причинная связь между действием или деятельностью спасателей и успешным результатом спасания;
- д) добровольность услуг спасателей.

Субинститут спасания на море — спасание людей. В публично правовом

плане обязанность оказания помощи человеку, нуждающемуся в ней и его спасания, если он подвергается опасности погибнуть, — это естественное проявление гуманности. В частном праве такая обязанность также имеется, так что говорить о доброй воле при спасании человека не приходится, ведь обязанность оказывать помощь бедствующим на море всегда может быть выведена из правовых норм. Конечно, опасность часто бывает комбинированной, поскольку она угрожает как судну, так и находящимся на нём людям. Пожалуй, важнейшим принципом института спасания людей есть следующее положение: никакого вознаграждения от спасённых людей не полагается (п.1 ст.16 SALVAGE), а п.2 ст.16 этой Конвенции предусматривает, что человек, принявший участие в спасании, имеет право на справедливую долю вознаграждения, присуждённого за спасание судна или другого имущества либо предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде. Однако в законодательстве Италии и Нидерландов предусмотрена выплата вознаграждения за



спасение человеческой жизни, даже если не спасено имущество. Уплата за него — обязанность владельца аварийного судна. Основным субъектом обязанности по спасанию человеческой жизни выступают капитаны судов. Например, ст.10 SALVAGE предусматривает обязанность капитана оказывать помощь любому лицу, которому угрожает гибель в море, в той мере, в которой капитан может это сделать, не подвергая серьёзной опасности своё судно и находящиеся на нём люди. В Международной Конвенции об охране человеческой жизни на море от 01.11.1974 (SOLAS) также закрепляется обязанность капитана, получившего сообщение о бедствии, полным ходом следовать на помощь людям, терпящим бедствие. Если же он лишён какой-либо возможности в силу особых обстоятельств или считает ненужным/ излишним следовать на помощь, то должен сделать соответствующую отметку в судовом журнале с указанием причин, в силу которых не последовало на помощь людям, терпящим бедствие (Правило 10(a) Главы V SOLAS).

Таким образом, институт спасания — это институт не только частного права, но и публичноправовой институции. На Международной конференции в Гамбурге 27.04.1979 была принята Международная конвенция по поиску и спасанию на море (SAR). Эта конвенция является ключевой для организации международной системы поиска и спасания людей на море.

В основании всех публичноправовых отношений по поводу спасания на море лежит обязанность оказывать помощь бедствующим на море. Эта обязанность и детализируется упомянутой конвенцией. В соответствии с Конвенцией государства-участники обязаны обеспечить принятие необходимых мер по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море у своих берегов. Каждое государство-участник координирует проведение поисково-спасательных операций в своём районе, границы которого устанавливаются соглашением между государствами. Государство создаёт национальные спасательно-координационные центры (СКЦ), если необходимо, то и спасательные центры, призванные оказывать помощь СКЦ в определённой части поисково-спасательного района.

В Украине организация аварийно-спасательной деятельности регу-



лируется Законом «Об аварийно-спасательных службах» от 14.12.1999, а также целой серией подзаконных актов, например: приказ Министерства транспорта Украины «Об утверждении нормативных актов по поиску и спасанию на море» от 10.09.2002 № 643, которым утверждены:

- Временное положение о порядке проведения и документального оформления аварийно-спасательных работ в морской зоне ответственности Украины;
- Временное положение о Штабе руководства операцией по поиску и спасанию в морской зоне ответственности Украины;
- Временное положение об организации аварийно-спасательной готовности на морском транспорте Украины;
- Временное положение о Морской системе поиска и спасания на морском транспорте Украины.

Заключение

В современном мире ускорение темпа жизни вызвало столь стремительное ускорение и нормативно-правовых актов, что законодательство не успевает отреагировать.

Единственная возможность избежать такого негативного сценария — это прислушиваться к мнению учёных правоведов-маринистов и практиков, имеющих значительный опыт в сфере морехозяйственной деятельности. Уже сейчас очевидны недостатки в сфере правового регулирования в Украине отношений по поводу спасания на море и в смежных областях деятельности. Работа по устранению имеющихся недостатков не будет иметь успеха, если Украина не имплементирует в своё национальное право достижения в сфере международных правовых стандартов, в частности, и в особенности SALVAGE — Международную конвенцию о спасании (от 1989 г.).

Яхтсменам желаем безаварийного плавания. И смеем вас заверить, что «Международная юридическая служба» всегда готова прийти на помощь в случае возникновения спорных ситуаций или трудных вопросов, связанных с чрезвычайными морскими происшествиями, если избежать их не удастся.