

Эволюция развития спасения на море: правовые аспекты

Evolution of the development of rescue at sea: legal aspects

Бутакова Н.А.

Д-р юрид. наук, заведующий кафедрой государственного и международного права Санкт-Петербургского государственного морского технического университета
e-mail: nadbutakova@gmail.com

Butakova N.A.

Doctor of Law, Head of the Department of State and International Law
St. Petersburg State Maritime Technical University
e-mail: nadbutakova@gmail.com

Аннотация

В статье рассматриваются актуальные международно-правовые проблемы спасения на море, которые возникали и возникают в судебной и коммерческой практике. Морское спасение - важнейшая отрасль, которая защищает жизни, имущество и окружающую среду на море. Чтобы заявить о своих правах на спасение судна, следует ознакомиться с юридическими процедурами. Автор исследует проблемные вопросы спасания в практике торгового мореплавания. Рассматривает договорные тонкости спасания, а также основные признаки, позволяющие признать лиц, осуществляющих любые спасательные операции на море, спасателями, достойными вознаграждения за спасение.

Ключевые слова: спасение на море, морская перевозка, судовладелец, спасатель, вознаграждение за спасение, опасности на море.

Abstract

The article considers the current international legal problems of salvage at the sea, which appeared and appease in litigation and commercial practice. Marine salvage is the most important industry that protects life, property and the environment at sea. To claim your rights to salvage a ship, you should familiarize yourself with the legal subtleties and procedures. The author examines the problematic issues of salvage in the practice of merchant shipping. Examines the contractual subtleties of salvage, as well as the main signs that allow recognizing persons carrying out any salvage operations at sea as rescuers worthy of compensation for salvage.

Keywords: salvage, rescue at sea, sea transportation, shipowner, salvor, reward for salvage rescue, dangers at sea.

Необходимость спасать суда, грузы и людей, терпящих бедствие на море, неразрывно связана с развитием мореплавания, история которого уходит в глубь веков и тысячелетий. Морская аварийно-спасательная практика выработала средства и способы спасания.

Огромный толчок к решению проблем спасания на море был дан в период Великих географических открытий и плаваний Магеллана, Колумба, Васко да Гамы, во времена покорения и колонизации Америки, появления громадных флотов и вторжения на территорию Англии испанской «Непобедимой армады» в конце 1500-х годов. Много судов тонуло, а их груз и металлические части, в том числе якоря, пушки, представляли тогда значительную ценность. Необходимость их подъема после кораблекрушений, особенно в прибрежных водах, заставляла, например, решать водолазные проблемы,

а потребность предотвращать аварии – аварийно-спасательные задачи.

Помощь друг другу в море в случае опасности уже тогда было традицией мореходного братства, законом морского товарищества. На бескрайних просторах моря судно, находящееся в опасности, взывает к опытным и смелым — тем, кто ищет награды в виде прав на спасение.

Морское спасание является очень сложной операцией, осуществляемой немногими избранными, заключается в чрезвычайно сложных юридических процедурах и связанных с ними последствиях. Это делает крайне необходимым четкое понимание юридических терминов, концепций и последствий, связанных со спасанием.

В этой статье мы рассмотрим шесть факторов, которые НЕОБХОДИМО ЗНАТЬ при спасании на море. Знание этих юридических тонкостей важно для того, чтобы убедиться, что при найме кого-либо для проведения спасательных работ оговорены все необходимые аспекты. Эти знания также полезны лицам, осуществляющим спасательные операции, чтобы они были осведомлены об опасностях, процедурах и вознаграждении, которых следует ожидать при проведении операций по спасению терпящих бедствие судов.

Все юридические моменты, упомянутые в этой статье, соответствуют последнему изданию руководства Международной морской организации (ИМО) по поиску и спасанию на море. Они подпадают под действие статей Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 г. [1] и соответствуют современным нормам в области спасания.

1. Научно-технический прогресс ведет к насыщению Мирового океана новыми техническими средствами и к резкому увеличению числа людей, находящихся в нем, что приводит к изменению характера объектов спасания на море. Эти изменения приводят к тому, что научно-технический прогресс оказывает серьезное влияние на спасательные операции.

Спасательные работы на море не ограничиваются единой обобщенной системой и во многом зависят от типа судна, терпящего бедствие, и его местоположения. Например, имеют свои особенности спасательные работы, проводимые на континентальном шельфе, или связанные с поднятием судна оффшорного флота^[1]. Определенной сложностью обладают спасательные работы в любом открытом водоеме, не окруженном береговой линией, и простирающемся за пределы территориальных вод. Возможно, потребуется осуществить спасательные операции в отношении судна, затонувшего или поврежденного вблизи порта или гавани. Затонувшее судно может заблокировать порт на длительный период времени, что приведет к экономическим потерям и скоплению судов. Здесь время имеет решающее значение, и необходимо позаботиться о том, чтобы не повредить портовые сооружения при спасении судна. Однако спасательные операции вблизи берега проще и легче, чем утилизация в открытом море, поскольку спасательное оборудование доступно благодаря близости к суше и близлежащим верфям.

Таким образом, в зависимости от местоположения терпящего бедствие судна придется применять различные методы и стратегии спасания, чтобы судно можно было спасти в максимальной степени и с минимальными затратами для владельца.

2. Владельцы терпящего бедствие судна и груза могут потребовать спасти только определенные части судна, но не все судно целиком.

Основной причиной путаницы, затяжных судебных разбирательств и финансовых потерь для сторон, участвующих в спасении, является то, что условия спасания четко не сформулированы и не понятны всем заинтересованным сторонам. Как правило, это сводится к явному недопониманию подлежит ли спасению все судно целиком, либо лишь его часть/груз. Главный спорный вопрос касается того объема имущества и оборудования, которые должны быть спасены в соответствии с договором. Поэтому для обеих сторон важно убедиться в том, что ожидания четко сформулированы до начала спасательной операции.

В большинстве случаев все судно придется спасти, чтобы предотвратить загрязнение окружающей среды или если затонувшее судно представляет потенциальную опасность для судов, проходящих через регион крушения. С другой стороны, оценив возможности подъема и буксировки потерпевшего крушение судна, может быть принято решение спасти только определенные, имеющие важное значение предметы. Сюда входят контейнеры и другие единицы грузов, оборудование на борту судна или

морские установки и т.д.

3. Существуют очень конкретные условия, установленные для определения действий, которые считаются спасательными.

Спасение может иметь широкое значение в зависимости от контекста. Эта двусмысленность может привести к разногласиям или юридическим проблемам после осуществления спасательных операций. Простое возвращение части имущества владельцу судна не является актом спасения. Спасатели, чтобы иметь право на вознаграждение, должны придерживаться определенных правил. Аналогичным образом, судовладельцы также должны быть осведомлены об условиях спасения, чтобы их не заставляли выплачивать ненужные премии.

Правилами, по которым такая оказанная услуга должна рассматриваться как акт спасения на море, являются [2, 1022]:

- a) Спасенное имущество включает в себя: судно, груз на борту или подлежащий оплате фрахт. Ответственность за утилизацию влечет за собой принятие мер по защите окружающей среды от ущерба.
- b) Упомянутому имуществу должна угрожать реальная опасность, но не обязательно абсолютная или немедленная.
- c) Услуги спасателя должны быть добровольными, т.е. они не должны действовать в соответствии с предыдущими контрактами или обязательствами. Здесь не должно быть никаких интересов самосохранения.
- d) Наконец, должен быть достигнут определенный уровень успеха, в противном случае по закону спасатель не имеет права на вознаграждение (в отрасли это называется «Нет спасения; нет вознаграждения»).

4. Существуют конкретные условия, определяющие размер вознаграждения по договору о спасании, присуждаемое спасателю.

Наряду с договорами, гарантирующими выплаты спасателю по завершении успешной спасательной операции, существует несколько условий, определяющих размер вознаграждения, на которое можно рассчитывать. Эти условия включают, но не ограничиваются следующим (ст. 13 Международная конвенция о спасании 1989 г.) [1]:

- a) Степень успешности спасательных работ.
- b) Степень потенциальной опасности, с которой сталкивается спасатель.
- c) Оценка стоимости спасенного имущества.
- d) Соблюдение предложенных сроков завершения работ по спасению.

5. В последнее время еще одним фактором, определяющим размер вознаграждения, является то, были ли предприняты разумные усилия для предотвращения ущерба окружающей среде (ст. 14 Международная конвенция о спасании 1989 г.) [1].

Спасательные операции необязательно бывают успешными из-за целого ряда факторов. Если будет установлено, что при соблюдении условий договора была проведена спасательная операция, но судно все же затонуло, спасателю может быть предоставлено небольшое вознаграждение по усмотрению судовладельца. В таких случаях оставшая часть затонувшего или севшего на мель судна может представлять серьезную экологическую опасность, особенно в случае сухогрузов и танкеров, перевозящих загрязняющие вещества, такие как сырая нефть, сжиженный газ, уголь и другие опасные вещества. В таких случаях, когда спасатель прилагает усилия для предотвращения экологических опасностей в меру своих возможностей, определенных независимым арбитром, ему предоставляется специальное вознаграждение за заботу об окружающей среде.

Такие вознаграждения не являются распространенными, но недавно были введены для обеспечения того, чтобы предпринимались все усилия по сохранению окружающей среды. Однако судовладелец не обязан выплачивать такое вознаграждение и все зависит от ряда других факторов. В случае возникновения коллизии, решение обычно принимается соответствующим судом по морскому праву. Некоторые правительства самостоятельно выплачивают вознаграждение за ликвидацию последствий экологических катастроф.

6. Спасательные работы могут включать военно-морскую помощь, но не распространяются на иностранные военные корабли и подводные лодки.

В море терпят бедствие все виды судов, начиная от небольших рыбацких лодок и заканчивая крупными танкерами и пассажирскими судами. Часто они могут находиться вблизи территориальных вод другой страны и казаться без помощи какого-либо другого судна, находящегося поблизости. В таких случаях военно-морские суда обязаны оказывать помощь в спасательных операциях, чтобы предотвратить возможные потери. В их обязанности входит оказание помощи пострадавшему судну, экипажу и пассажирам, при этом их действия могут охватывать дальнейшие спасательные операции, которые не могут быть безопасно проведены гражданскими спасателями.

Права на спасение - это юридическая концепция, которая позволяет физическому или юридическому лицу, успешно спасшему судно, получить вознаграждение за свои усилия. Риск и трудности - постоянные спутники, но награда за спасение на море огромна. Спасатели претендуют на компенсацию за свои усилия, часто в процентах от стоимости имущества, которое они спасают. Спасатели получают не только материальную выгоду, но и честь защищать жизни и имущество на море, обеспечивая безопасный проход судов и грузов по всему миру.

По сути, спасение на море — это борьба с опасностью - игра с высокими ставками, балансирующая между риском и вознаграждением, требующая опыта, специализированного оборудования и готовности противостоять неизвестному. Для тех, кто достаточно смел, чтобы принять вызов, морское спасение предлагает полезный и значимый путь.

Морское спасение, опасный и масштабный бизнес, привлекает спасателей к борьбе с чрезвычайными ситуациями, когда минуты драгоценны. Быстрая и эффективная работа необходима для предотвращения дальнейшего повреждения судна или груза. Спасательные операции вынуждают их бороться с неблагоприятными погодными условиями, покровом ночи и беспокойным морем. Неизвестное - их противник, а адаптация - их оружие.

Соблюдение строгих правил и руководств по технике безопасности не подлежит обсуждению, и безопасность ценится превыше всего. Важное значение имеет готовность к чрезвычайным ситуациям, а также наличие специализированного оборудования для выполнения спасательных задач.

Тем не менее, несмотря на такие меры предосторожности, морские спасательные работы сопряжены с риском для тех, кто в них участвует. Спасатели сталкиваются с множеством опасностей: среди них опасные материалы, взрывы и пожары. Постоянная бдительность по отношению к своему окружению имеет решающее значение, как и минимизация риска. Скрытая сторона спасения показывает, что время от времени происходят несчастные случаи, когда спасатели идут на крайние жертвы в своих усилиях по спасению судов и грузов. Операции сложны, и командная работа спасателей необходима для обеспечения безопасности.

Размер вознаграждения определяется впоследствии на "слушании по существу" морским судом в соответствии со ст. 13 и 14 Международной конвенции о спасании 1989 г. Концепция спасения по общему праву была установлена Английским Адмиралтейским судом и определяется как "добровольная успешная услуга, оказываемая с целью спасения морского имущества, находящегося в опасности на море, дающая право спасателю на вознаграждение"; это определение было дополнительно уточнено Конвенцией 1989 г. Размер и стоимость терпящего бедствие судна и груза в значительной степени влияют на вознаграждение спасателям, в то время как степень опасности и сложность операции еще больше влияют на прибыльность предприятия. Тем не менее в рамках этих проблем кроется потенциал для получения существенной финансовой выгоды. Спасатели получают процент от стоимости имущества — премии за спасение — в диапазоне от скромного 1% до полных 100%, в зависимости от обстоятельств операции.

Следует отметить, что затраты на морское спасение могут быть высокими, и эти расходы могут повлиять на прибыль спасателей. Спасательные операции требуют специального оборудования, квалифицированной рабочей силы и достаточных ресурсов для обеспечения безопасного и эффективного их выполнения. Прибыльность морских спасательных работ трудно предвидеть, но вознаграждение может быть щедрым для тех, кто достаточно смел, чтобы противостоять рискам и вызовам, присущим этой важнейшей отрасли.

Чтобы заявить о правах на спасение судна, спасатели должны выполнить несколько шагов. Должно быть сделано действительное заявление о спасении, что означает, что спасатель внес значительный вклад в

операцию по спасению. Заявление о спасении подается, когда спасатель помог судну, находящемуся в опасности, и его вклад имел решающее значение для успеха операции. Заявление о спасении должно доказывать, что спасатель играл значимую роль в спасательной операции, предоставляя оборудование, рабочую силу или экспертные знания, которые помогли спасти судно или груз.

Если судовладелец согласится с заявлением спасателя о спасении, согласуется вознаграждение за спасение, которое составляет процент от стоимости спасенного имущества.

При согласовании вознаграждения за спасение спасатель должен предоставить доказательства вклада в операцию по спасению и стоимости сохраненного имущества. Этими доказательствами могут быть счета-фактуры, квитанции или другая документация, демонстрирующая роль спасателя в операции и стоимость сохраненного имущества.

Заявка на права по спасению судна - сложный процесс, требующий тщательного внимания к деталям. Но если спасатель выполнит все процедурные шаги, то сможет увеличить свои шансы на успех и гарантировать, что его усилия будут справедливо вознаграждены.

Подводя итог, можно сказать, что эволюция индустрии спасения и морского права была обусловлена меняющимися потребностями и вызовами морской отрасли. От древних обычаев до современных правовых рамок морское законодательство о спасении адаптировалось для обеспечения справедливого и эффективного разрешения спасательных операций по всему миру. Развитие технологий, возрастающая сложность судов и акцент на безопасность и охрану окружающей среды - все это сформировало современную индустрию аварийно-спасательных работ и ее правовые последствия. По мере того, как отрасль продолжает развиваться, растет и потребность в постоянном развитии морского права для решения новых задач и использования возможностей.

Литература

1. Международная конвенция о спасании 1989 г. (SALVAGE) (Заключена в г. Лондоне 28.04.1989) Россия ратифицировала данный документ 25 мая 1999 года с оговоркой (Федеральный закон от 17.12.1998 N 186-ФЗ). // Бюллетень международных договоров. 2001. N 4. С. 5 - 12.
2. Международная конвенция по поиску и спасению на море 1979 г. (SAR-79) с поправками 2004г., - СПб.: ЗАО ЦНИИ МФ, 2005г.
3. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), 2-е изд., исправленное и дополненное, - СПб.: ЗАО "ЦНИИМФ", 2009 г. - 272 с.
4. Бутакова Н. А., Иванова Т. Н. Спасение на море: проблемы международного права // Научно-техническая революция: вчера, сегодня и завтра. Springer Nature
5. Джон Ридер. Цена морского права спасения. 5-е издание. Великобритания: Thomson Reuters, 2011. стр. 413.

[1] Суда оффшорного флота — это суда специального назначения обеспечивающие такие отрасли как нефтегазовая индустрия (разведка месторождений, бурение скважин, установка стационарных платформ, создание подводной инфраструктуры, прокладка трубопроводов, обеспечение нефтяных и газовых платформ), ветроэнергетика (установка и обслуживание ветрогенераторов), дноуглубительные операции, прокладка и ремонт кабелей и многое другое.