

УДК 343.799.2:627.76:347.232.12

В. И. Задоя, аспирантка

Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова,
кафедра гражданско-правовых дисциплин,
Французский бульвар, 24/26, г. Одесса, 65058, Украина

К ВОПРОСУ О РАЗГРАНИЧЕНИИ ПОНЯТИЙ ПОДЪЕМА ЗАТОНУВШЕГО В МОРЕ ИМУЩЕСТВА И ЕГО СПАСЕНИЯ

В статье дана правовая оценка подъема затонувшего в море имущества и его спасения, выявлены проблемы соотношения этих двух ключевых институтов морского права. На основе научных данных и материалов практики приведены критерии классификации указанных операций, разграничения этих видов работ.

Ключевые слова: судно, затонувшее в море имущество, подъем, спасение на море, судоподъем, судоподъемная организация, договор спасения, договор подряда.

Схожесть институтов права в рамках одной отрасли по тому или иному признаку (их совокупности) не является редкостью на современном этапе развития юриспруденции. Для каждой из отраслей права характерны определенные коллизии, пробелы в регулировании тех или иных правоотношений, что, бесспорно, усложняет правовую регламентацию таких отношений, создает препятствия их безусловной юридической оценке, и, соответственно, приводит к ряду разногласий и сложностей в каждой конкретной ситуации при реализации субъектами своих прав. Нельзя не согласиться с тем, что в ряде случаев полное единообразие регулирования правоотношений невозможно, однако причины большинства недоработок заключаются в отсутствии четкой регламентации правоотношений, наличии противоречий в части их регулирования разными источниками права, а также отсутствию критериев их разграничения и классификации с целью нормативно-правового регулирования таких отношений, их документального оформления и т. д.

Указанная проблема возникает, в частности, при соотношении двух центральных институтов морского права — подъема затонувшего в море имущества и спасения на море судов, их грузов и т. д. Обратим внимание, что данные правоотношения регулируются нормами не только морского права, но и гражданского, что только подчеркивает значимость данных правовых институтов и бесспорную необходимость устранения существующих правовых коллизий.

Так в каких же случаях имеет место подъем имущества, а в каких — спасение судов, находящихся на них грузов, иных предметов? Как классифицировать данные правоотношения и какие нормы к ним правомерно применять? Эти и многие другие вопросы, вызывавшие многочисленные дискуссии среди ученых-теоретиков, практиков морского, гражданского права остаются открытыми и сегодня. Поэтому целью данной статьи является: дать правовую оценку подъему затонувшего в море имущества, спасанию имущества на море, выявить проблемы соотношения указанных институтов морского права и выделить критерии их разграничения.

Спасение на море судов, их грузов и т. д., с одной стороны, и подъем затонувшего в море имущества (судов, их грузов и т. д.) — с другой — различные правовые институты [2]. Следует, однако, иметь в виду, что отличие между ними не выражено с достаточной ясностью, и поэтому на практике могут возникнуть трудности с

Полезный результат спасательной операции — возвращение судна его владельцу в мореходном состоянии или таком, которое позволяет восстановить его мореходные качества. *Полезный результат операции по судоподъему* — предоставление заказчику поднятого объекта в том виде, в каком удалось его извлечь с морского дна на поверхность. Полезный результат спасательной операции и судоподъема может совпасть только в том случае, если владелец затонувшего судна заказывает производство работ по его подъему и если при этом судно поднимается на поверхность в состоянии, которое позволяет его использовать по прямому назначению.

Что касается цели спасательной операции и цели судоподъема, то, по мнению Т. А. Фаддеевой, они аналогичны, так как и в первом и во втором случае имеется в виду сохранить владельцу его имущество [6; 17–28]. С приведенной позицией не согласился А. И. Кирпичников, утверждая, что цель любых работ состоит в достижении определенного результата. Полезный результат спасания — возвращение судна его владельцу в мореходном состоянии — может совпадать с целью судоподъема, но может и не совпадать. При судоподъеме сохранение мореходных качеств судна — это лишь частный и довольно редкий случай. Поэтому суда, поднятые с морского дна, редко возвращаются его прежнему владельцу.

Спасательная операция начинается, обычно, когда судно еще на плаву, и ему только угрожает гибель или повреждение. Ее осуществление не терпит отлагательств, и усилие спасателей направлено на то, чтобы не допустить затопления судна. Поэтому работы ведутся непрерывно до достижения полезного результата. Подъем затонувшего судна производится спустя некоторое время (иногда весьма значительное, измеряемое месяцами и годами) после затопления. Поскольку время начала работ при судоподъеме не имеет такого решающего значения, как при спасании, можно определить их объем, способы производства, сроки и стоимость. Работа производится по предварительно составленному техническому проекту и в соответствии со сметой.

Операция по подъему затонувшего в море имущества требует значительных затрат, и заказчик обязан обеспечить финансированием весь объем работ. Работа оплачивается в соответствии со сметно-финансовым расчетом, который прилагается к договору. Порядок расчетов при судоподъеме зависит от соглашения сторон. Спасательные же работы производятся спасателем целиком своими средствами и за свой риск.

Работы по подъему затонувшего в море имущества прерываются, если им препятствуют неблагоприятные метеорологические условия. Ради достижения полезного результата судоподъемная организация не может ставить под угрозу повреждения или более того гибели свои плавучие и технические средства. Она должна принять все меры по уменьшению риска работы в море и сохранению своих судов. Поэтому на период неблагоприятных гидрометеорологических условий не только прерываются судоподъемные работы, но, если в этом есть необходимость, плавсредства судоподъемной организации убирают в укрытие. Срок окончания работ соответственно сдвигается, и заказчик должен возместить возникшие в связи с указанными обстоятельствами дополнительные расходы (если договором не установлено иное).

Операция по подъему затонувшего в море имущества должна производиться с соблюдением правил хорошей морской практики. Это означает безопасное плавание, маневрирование и проведение работ в море в любых условиях, в том числе и принятие мер предосторожности, не предусмотренных правилами судовождения и техническим проектом, но которые в конкретной ситуации могут оказаться необходимыми для безопасного проведения работ. Эти меры охватывают и общую организацию службы на плавсредствах судоподъемной организации, и учет гидрометеорологических и навигационных факторов, и организацию приема, сдачи вахты и др.

В отличие от судоподъема спасательные работы могут производиться в условиях, опасных не только для спасаемого судна, но и для самого спасателя.

Техника безопасности работ по подъему затонувшего в море имущества должна исключать опасность для судна, судоподъемной организации и его экипажа. Поэтому, если вознаграждение за спасание учитывает степень риска спасателя, оплата судоподъемной организации не может включать вознаграждение за риск при производстве работ. Поэтому в отличие от договора спасания, в основе которого лежит принцип «без спасения — нет вознаграждения», к договору судоподъема этот принцип не применим, даже если этот договор заключен на бланке спасательного контракта, включающего этот девиз [5; 32].

Возможно также, что операции по спасанию, начатые в отношении судна, находящегося на плаву, будут закончены работами по подъему этого судна. В этой связи интересен следующий случай: в Японском море потерпели аварию катер и баржа с генеральным грузом. Для оказания им помощи была направлена спасательная группа. Прибыв на место, она обнаружила, что катер находится в 15 метрах от берега среди камней в притопленном до уровня палубы положении, а баржа, получившая пробоины в районе форпика, выброшена на камни. Силами аварийно-спасательной группы баржа была снята с камней и отведена в безопасную зону бухты для ремонта. После этого приступили к заделке пробоин и откачке воды из катера. Однако эти меры не дали положительного результата, и катер затонул. Потребовалось применение специальных судоподъемных средств. Владельцу катера и баржи были предъявлены два счета. В первый входила стоимость спасания баржи и груза, во второй — стоимость работ по снятию с камней катера и его подъему после затопления. Владелец катера отказался оплачивать стоимость работ по снятию катера с камней на том основании, что она не привела к полезному результату. Арбитр при решении этого вопроса пришел к выводу, что в данном случае имел место не договор спасания катера, а договор подряда на подъем затонувшего судна. Поскольку работы по поднятию катера были подтверждены актами об их окончании, арбитраж удовлетворил иск в сумме, составляющей только стоимость работ по подъему [7; 51–52].

На основании доводов, приведенных в данной статье, укажем, что различие между операциями по спасанию и подъему затонувшего имущества заключается также в экономической сущности этих операций и условиях их производства. Операции по спасанию в техническом отношении представляют собой оказание помощи или услуг, предпринятых для спасания судна, находящихся на нем грузов и иного имущества в условиях грозящей им опасности или гибели, когда терпящее бедствие судно фактически еще не лишилось владельца. Именно поэтому любое, имеющее полезный результат действие по спасанию указанного имущества, дает право на получение справедливого вознаграждения. Операции по подъему — это всегда производство работ в отношении затонувшего в море имущества (и в этом смысле уже погибшего), когда его собственник (владелец) лишился фактического обладания им. Поэтому и право на вознаграждение при производстве этих операций обусловлено достижением не любого полезного, а лишь конечного результата — подъема затонувшего имущества и восстановления фактического владения им. Соответственно, неодинаков и полезный результат, достигаемый при спасании и подъеме. При спасании — это предотвращение повреждения или гибели вещи, а при подъеме — подъем затонувшего имущества и восстановление фактического обладания им.

Следовательно, если операции по подъему начинаются в отношении погибшего судна, то есть судна, мореходные качества которого не могут быть восстановлены одним только извлечением из глубин моря, и работы по подъему предпринимаются спустя некоторое время после затопления, то в этом случае его извлечение является не спасанием, а судоподъемом. Время начала работ и темпы их производства при

подъеме, как правило, не имеют такого решающего значения, как при спасании. После того, как положение затонувшего судна определено, еще до начала работ можно установить способ и средства подъема, объем, сроки и стоимость этих работ.

Если же судно затонуло при таких обстоятельствах и в таких условиях, когда его нельзя считать окончательно погибшим и ему еще угрожает опасность гибели, то подъем судна немедленно после затопления должен считаться спасанием [6; 17–28]. Иллюстрацией к этому положению может служить следующее дело, рассмотренное МАК еще в 1964 г. Обстоятельства дела таковы. 30 ноября 1963 г. самоходная баржа МСБ-5 «Комсомольская», находившаяся в аренде у треста «Мангышлакнефтегазразведка», потерпела аварию на открытом рейде и затонула вместе с грузом. По просьбе арендатора баржи к месту аварии Каспийским пароходством был направлен д/э «Вулкан», прибывший туда 3 декабря 1963 г. Обследованием спасателя было установлено, что баржа «Комсомольская» наполнена водой во всех отсеках, включая жилые помещения и машинное отделение, и находится на грунте на левом борту в затопленном состоянии. Д/э «Вулкан» не мог непосредственно подойти к затонувшему судну и должен был производить спасательные работы вместе с мелководным водолазным ботом. В период с 1 января по 13 февраля 1964 г. затонувшая и занесенная грунтом баржа была развернута буксиром, продута воздухом и с помощью лихтера поднята на поверхность, отбуксирована к берегу и перевернута на киль тракторными тягачами. Произведенные операции были расценены МАК как действия по спасанию, поскольку они были немедленно предприняты в отношении затонувшего судна и имели полезный результат. Баржа была поднята и отбуксирована в место убежища, одновременно был спасен груз [8; 23–25].

Данный пример из практики свидетельствует о том, что в силу отсутствия законодательно установленных четких критериев, позволяющих классифицировать работы в море как спасательные или судоподъемные (грузоподъемные), в случае возникновения спора они определяются по решению судебных органов.

Таким образом, между действиями по спасанию и операциями по подъему имущества существует отличие, предопределяющее различное правовое регулирование отношений, складывающихся в связи с его спасанием и подъемом.

Анализ признаков, особенностей и характеристик институтов подъема затонувшего в море имущества и спасания имущества на море позволяет выделить основные, по нашему мнению, критерии их разграничения:

а) внешний признак (затоплено имущество или находится на плаву, при этом необходимо учитывать степень повреждения судна, имущества, утратило ли оно свои полезные свойства (качества), или остается пригодным для использования (эксплуатации) по целевому назначению и т. п.);

б) цель проведения работ;

в) юридический объект;

г) характер и степень опасности условий проведения работ;

д) иные риски, которым подвергались исполнители работ или их оборудование;

е) временной интервал между происшествием (аварией, повреждением и т. п.) и началом работ и др.

Следует учесть, что для разграничения подъема затонувшего в море имущества и спасания имущества на море недостаточно какого-либо одного критерия или признака. Только их совокупность может быть достаточным основанием для проведения соотношения и только с учетом особенностей каждой конкретной ситуации.

Анализ соотношения институтов подъема затонувшего в море имущества и спасания на море судов, их грузов и т. д. позволил сделать вывод о том, что отсутствие надлежащего нормативного обеспечения договорных отношений по подъему затонувшего в море имущества задерживает развитие соответствующей деятельности судоподъемных организаций (подрядчиков). Особенности подъема затонувшего в море имущества, отличающие производство этих работ от всех прочих, должны

найти отражение в специальных правовых нормах, которые позволят формально закрепить выделение договора на подъем затонувшего в море имущества в особый и самостоятельный вид обязательств.

Литература

1. Бозриков О. В. Допуск иностранных судов к спасательным и судоподъемным операциям в прибрежных водах (практика НРБ, ГДР, ПНР и СССР) // *Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию*. — Вып. 9. — «Союзморниипроект», 1976. — С. 33.
2. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95–ВР // *Відомості Верховної Ради України*. — 1995. — № 47–52. — Ст. 349.
3. Борисов А. Г., Карев В. И., Хигер С. А. Правовой режим судоподъемных работ. — В кн.: *Анализ характерных аварийных случаев с судами флота рыбной промышленности и рекомендации по их предупреждению*. Вып. 19. — Л.: «Транспорт», 1971. — С. 40.
4. Кирпичников А. И. Правовые вопросы подъема затонувшего в море имущества. — В кн.: *Актуальные проблемы морского права. Труды Советской ассоциации морского права*. — М.: «Транспорт», 1978. — 136 с.
5. Егоров К. Ф., Шмигельский Г. Л. Правовые вопросы оказания помощи и спасания на море. — М.: «Морской транспорт», 1961. — 147 с.
6. Фаддеева Т. А., Смирнов В. Т. Правовое регулирование подъема затонувшего в море имущества // *Морское право и практика*. — 1969. — № 42 (255). — С. 17–28.
7. Дело Госарбитража при Исполкоме Приморского краевого Совета депутатов трудящихся № 3–844 от 6 марта 1964 г. по иску Дальневосточного пароходства к автоэкспедиционной базе Крайпотребсоюза // *Морское право и практика*. — 1964. — № 28(144). — С. 51–52.
8. Дело МАК № 52/1964 по иску Каспийского морского пароходства «Каспар» к тресту «Мангышлакнефтегазразведка» о вознаграждении за спасение баржи и находящегося на ней груза // *Морское право и практика*. — 1969. — № 42 (225). — С. 23–25.

В. І Задоя, аспірантка

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова,
кафедра цивільно-правових дисциплін,
Французький бульвар, 24/26, м. Одеса, 65058, Україна

ДО ПИТАННЯ ПРО РОЗМЕЖУВАННЯ ПОНЯТЬ ПІДЙОМУ МАЙНА, ЩО ЗАТОНУЛО У МОРІ, ТА ЙОГО РЯТУВАННЯ

РЕЗЮМЕ

Рятування на морі суден, вантажів, що транспортуються ними, і т. д., з одного боку, та підйом майна, що затонуло у морі (судна, вантажі і таке інше) — з іншого, різні правові інститути. Проте, враховуючи той факт, що відмінність між ними не достатньо чітко визначена, на практиці можуть виникнути труднощі із класифікацією відносин, що виникли, з метою їх правового регулювання (застосування належних правових норм).

Ключові слова: судно; майно, що затонуло у морі; підйом; рятування на морі; суднопідйом; суднопідйомна організація; договір рятування; договір підряду.