

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 СПАСАНИЯ

В статье дана правовая оценка подъема затонувшего в море имущества и его спасания, 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, спасание на море, судоподъем, судоподъемная организация, договор спасания, 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 отсутствия 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 спасания 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 — спасание 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.

Спасание 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 спасения — 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.

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 мелкосидящим 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 (потоплено 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 мореплаванню*. — Вып. 9. — «Союзморниипроект», 1976. — С. 33.
2. Кодекс торговельного мореплавання 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.