

МОРСКОЕ ПРАВО

*В. Ф. Сидорченко**

ДЕЙСТВИЯ В СОСТОЯНИИ КРАЙНЕЙ НЕОБХОДИМОСТИ ПРИ УГРОЗЕ МОРСКИХ АВАРИЙ

Правовая конструкция «действий в состоянии крайней необходимости» достаточно часто используется в международном и национальном морском праве. Она встречается в большинстве правовых институтов, но особенно в институте общей аварии, под которой понимаются убытки и расходы, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов и жертвований в целях спасения судна, груза и фрахта от общей для них опасности.¹

В других правовых институтах «действия в состоянии крайней необходимости» регулируются не одной, а несколькими специальными нормами, применяющимися в соответствующих правовых ситуациях. При этом для каждой возможной ситуации сформулирована своя особая (по содержанию и цели) норма действий в состоянии крайней необходимости. Такого раздельного нормирования нет ни в уголовном, ни в гражданском праве.

В качестве примера правового института, в котором применяется многовариантное регулирование крайней необходимости, можно назвать институт предотвращения столкновения судов на море. Так, в Правиле 10 («е», «i») Международных правил предупреждения столкновения судов 1972 г. (МППСС-72) судну предписывается при следовании в системе разделения движения судов не входить в зону разделения движения судов или пересекать линию разделения движения, кроме «случаев крайней необходимости для избежания непосредственной опасности». Согласно Правилу 2 МППСС-72 «при толковании и применении этих Правил следует обращать должное внимание на всякого рода опасности плавания и столкновений и на все особые обстоятельства, в том числе и на недостатки самого плавучего средства, имея в виду, что все это может вызвать необходимость отступить от указанных выше Правил для избежания непосредственной опасности».²

* Сидорченко Виктор Федорович — доктор юридических наук, профессор кафедры международного права СПбГУ.

© В. Ф. Сидорченко, 2012

E-mail: info@lawpress.ru

¹ *Йорк-Антверпенские правила* 2004 г. // *Морское право и практика*. М., 2005. № 2/2005. С. 54–60; ст. 284 КТМ РФ 1999 г. // *Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Комментарий* / Под ред. Г. Г. Иванова. М., 2000. С. 477–481.

² *Международные правила предупреждения судов 1972 г.* // *Сборник документов о порядке плавания и ведения промысла*. Т. II. Л., 1973. С. 45.

Особо следует подчеркнуть, что в международном и национальном морском праве нет четкого и единого для всех правовых институтов определения понятия «крайняя необходимость». В связи с этим особое значение имеют анализ судебной и арбитражной практики по морским делам и доктринальное толкование понятия «крайняя необходимость» в морском праве. Кроме того, специфика морского права не позволяет использовать соответствующие нормы из других отраслей права.

Поскольку институт крайней необходимости тесно связан с институтом юридической ответственности в морском праве, то определенное значение имеют и особенности трансформации норм международного морского права в национальные законодательства. В связи с этим следует сказать, что в большинстве государств, особенно англо-американской системы права, действия в состоянии крайней необходимости рассматриваются как одно из оснований оправдания правонарушения и являются механизмом изменения объема или освобождения от ответственности за это правонарушение.

Возвращаясь к МППСС-72, следовало бы обратить внимание на то, что в результате длительного осуществления мореплавания и применения на практике МППСС выработались международные и национальные обычаи, требующие от судоводителей применения любого необходимого маневра для предотвращения столкновения.³ Иначе говоря, если судно могло, совершив маневр, даже нарушающий Правила МППСС, уйти от столкновения, но не прибегло к этому маневру, оно считается виновным в столкновении и несет ответственность за его последствия.

Например, в английском суде рассматривалось дело о столкновении судов «Помпей Поувер» и «Вайтеби Абби». Суд установил, что 9 сентября 1959 г. пароход «Помпей Поувер» вышел из дока в Гуле и начал двигаться вдоль левого по ходу своего движения берега реки. В то же время вверх по реке и по той же стороне следовал теплоход «Вайтеби Абби». Из-за ограниченной видимости суда обнаружили друг друга, когда расстояние между ними составляло всего 1 милю. Пароход подал два длинных звуковых сигнала, которые по действующим местным правилам означали, что он идет по «чужой» стороне реки. В то же время эти сигналы согласно Правилу 35(б) МППСС-72 означали, что подавшее их судно остановилось и не имеет хода относительно воды.⁴ Поскольку теплоход «Вайтеби Абби» не ответил на сигналы, то с парохода «Помпей Поувер» вновь подали такие же сигналы, хотя ответного сигнала так и не получили.

Поскольку суда продолжали сближаться и возникла непосредственная опасность столкновения, на теплоходе руль был положен лево на борт и было подано два коротких свистка. В тот же момент пароход дал полный ход назад с подачей трех коротких сигналов. Однако принятые меры оказались недостаточными, и произошло столкновение судов.

Рассматривавший дело суд установил:

1) пароход «Помпей Поувер» имел под килем всего 1 фут воды, поскольку шел по узкому доковому фарватеру вдоль берега реки, и поворот влево, где находились бровка канала и берег реки, грозил ему неизбежной посадкой на мель;

2) по сообщению администрации дока, всем судам запрещалось входить в район дока, если док поднимал соответствующий сигнал. В день столкновения такой сигнал

³ Зенкин И. В. Правовое регулирование предупреждения столкновения судов. М., 1988. С. 7–8.

⁴ Правило 35 (б) МППСС-72 // Сборник нормативных актов по рыбному хозяйству: В 7 т. Т. 4. Л., 1986. С. 41.

был поднят, и он показывал, что какое-то судно покидает док и другим судам не следует мешать его движению;

3) в соответствии с указанным суд признал виновность теплохода, который допустил нарушение местных правил плавания, так как не имел права входить в запретную зону дока и должен был при подходе к ней стать на якорь;

4) руководствуясь Правилем 27 действовавших в то время ППСС-1948 г., которое по смыслу фактически совпадает с Правилем 2 МППСС-72,⁵ виновным в столкновении признается также и пароход «Помпей Поувер»;

5) поскольку риск столкновения «опаснее риска посадки на мель», пароходу «Помпей Поувер» следовало совершить, будучи в состоянии крайней необходимости, поворот вправо, даже если бы это грозило ему неизбежной посадкой на мель;

6) учитывая в соответствии с обстоятельствами наличие виновности в столкновении обоих судов, суд следующим образом определил степень их вины: «Помпей Поувер» — 25 %; «Вайтеби Абби» — 75 %.⁶

Отступление от МППСС-72 предусмотрено только в исключительных случаях, когда возникает непосредственная опасность столкновения. Особенное значение это имеет при сближении судов на пересекающихся курсах. Так, согласно Правилу 15, когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность столкновения, — судно, которое имеет другое на своей правой стороне (это судно называется «уступающим дорогу»), должно уступить дорогу другому судну (называемому «судно, которому уступают дорогу») и при этом оно должно, если позволяют обстоятельства, избегать пересечения курса другого судна у него по носу. Каждое судно, которое обязано уступить дорогу другому судну, должно, насколько это возможно, предпринять заблаговременное и решительное действие с тем, чтобы чисто разойтись с другим судном (Правило 16 МППСС-72).

Судно, которому уступают дорогу, должно сохранять курс и скорость. Однако когда для него становится очевидным, что судно, обязанное уступить дорогу, не предпринимает соответствующего действия, оно может предпринять действие, чтобы избежать столкновения, только собственным маневром. Наконец, когда судно, обязанное сохранять курс и скорость, обнаруживает, что возникла реальная угроза столкновения, избежать которого уже нельзя только действиями судна, уступающего дорогу, оно должно предпринять маневр последнего момента для избежания столкновения, действуя в состоянии крайней необходимости (Правило 17 МППСС-72).⁷

Если рассматривать действия в состоянии крайней необходимости в более широком плане, а не только в случаях угрозы столкновения, то можно сказать, что профилактические меры (действия) по уменьшению или устранению опасности для людей и судна

⁵ Правило 2 МППСС-72 («Ответственность») гласит: «а) Ничто в настоящих Правилах не может освободить ни судно, ни его владельца, ни капитана, ни экипаж от ответственности за последствия, могущие произойти от невыполнения этих Правил или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной морской практикой или особыми обстоятельствами данного случая. При толковании и применении этих Правил следует обращать должное внимание на всякого рода опасности плавания и опасность столкновения и на все особые обстоятельства, включая особенности самих судов, которые могут вызвать необходимость отступить от этих Правил для избежания непосредственной опасности» // Там же. С. 20.

⁶ Lloyd's Law Reports. 1962. Vol. 2. P. 110-116.

⁷ Правила 15-17 МППСС-72 // Сборник нормативных актов по рыбному хозяйству: В 7 т. Т. 4. С. 27-28.

чаще всего рассчитаны на ситуации, когда у экипажа судна или спасателей, которые приглашены для оказания помощи, есть еще выбор между различными чрезвычайными действиями (стандартами чрезвычайных действий). Однако при спасании от близкой и реальной опасности у них выбор только один — применение такого стандарта чрезвычайных действий, который надежно позволит спасти людей, имущество и окружающую морскую среду.

У экипажа, спасающего свое судно, или у спасателей, которых капитан нанял на основе своего правомочия быть представителем судна, груза и плавания, нет в запасе периода безопасного времени, в течение которого можно размышлять, перебирать варианты чрезвычайных действий спасательного характера, торговаться со спасателями относительно суммы спасательного вознаграждения и пр. Если капитан не осознает степень опасности и ее реальность, то это чревато фатальными ошибками для людей, судна и груза. Важно также, чтобы капитан понимал, с какой конкретно опасностью он столкнулся и какие чрезвычайные действия допустимы в данном случае.

Например, во время погрузки на американский теплоход «Гранкам» в порту Тексас-Сити (Техас) груза нитрата аммония, упакованного в 40-килограммовые мешки, произошел пожар. На борт судна уже было погружено 2300 тонн нитрата аммония, когда грузчики заметили, что из трюма № 4, в котором находилось 1400 тонн аммония, появился небольшой дым. Попытка погасить огонь с помощью огнетушителей и бачков с водой не только не увенчалась успехом, но, наоборот, усилила пожар, что заставило грузчиков и членов экипажа покинуть трюм № 4. Сразу был подготовлен шланг от главной пожарной магистрали, однако из-за опасения повредить водой груз воду через него не подавали. Вместо этого старший помощник распорядился закрыть трюм в надежде, что пожар прекратится сам по себе. Одновременно в трюм стали подавать пар. Через несколько минут такого «пожаротушения» крышки люка трюма № 4 были сорваны вырвавшимся из трюма огнем, который намного усилился. Только через час после начала пожара на помощь была вызвана городская пожарная охрана. Экипаж покинул судно как раз перед прибытием пожарных, в момент появления которых произошел взрыв, который полностью разрушил судно.

В результате взрыва вся пожарная команда, экипаж и люди, собравшиеся на причале и набережной, были мгновенно убиты, а горящие обломки вызвали пожары во многих местах порта. Здания на большей части порта были разрушены или сильно повреждены. Только убитых было более 400 человек. Большая приливная волна, вызванная взрывом, залила порт. Сорванный со швартовых т/х «Хайфлайер» с большой силой ударился о другой теплоход, стоявший рядом (т/х «Вильсон Кини»). Спустя некоторое время взорвался груз нитрата аммония на т/х «Хайфлайер», в результате чего погиб не только «Хайфлайер», но и «Вильсон Кини», а также ряд мелких судов, находившихся поблизости. Появились новые жертвы среди людей и новые повреждения в порту.⁸

Анализ причин «техасской катастрофы» (как ее называли) показал, что капитан и экипаж судна не оценили степень опасности и ее особенности, вследствие чего выбрали непригодный стандарт чрезвычайных действий, что не только не помогло избавиться от опасности, но и усугубило ситуацию. Так, при горении нитрата аммония ни в коем случае нельзя закрывать трюм, а для тушения пожара нужно использовать только воду

⁸ Короткин И. М. Аварии и катастрофы кораблей. Л., 1977. С. 92–96.

и в большом количестве, следя за остойчивостью судна, поэтому водяные шланги на судах с нитратом аммония должны быть готовы к немедленному действию.

Недопустима задержка и с вызовом пожарных. При тушении пожара в таких случаях запрещено использовать пар, а также двуокись углерода или пену, что связано с окисляющей способностью нитрата аммония, которая ведет к усилению пожара и практически к неизбежному взрыву, что реально и произошло. В общем, экипаж сделал все наихудшим образом: были допущены все возможные нарушения правил пожаротушения при горении аммония, в то время как существовал простой и опробованный многолетней практикой стандарт чрезвычайных действий в виде затопления очага пожара водой из шлангов или через искусственную пробоину в борту судна.

Отсюда можно сделать вывод, что международные стандарты чрезвычайных действий, с помощью которых обеспечивается безопасность мореплавания в экстремальных ситуациях, когда надо действовать в состоянии крайней необходимости, — это не просто стандарты безопасности, это императивные условия безопасности человеческих жизней, судов, грузов, окружающей среды. Их нельзя безнаказанно нарушать, чем бы ни руководствовался нарушитель (капитан аварийного судна), их нельзя не знать, их нужно уметь применить на практике. Неверный выбор международного стандарта безопасности мореплавания должен квалифицироваться как противоправное поведение, ибо многие стандарты чрезвычайных действий давно уже стали общепризнанными морскими обычаями (например, Йорк-Антверпенские правила общей аварии) или конвенционными нормами.

Например, в Правиле V/I Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. говорится, что капитаны судов, перевозящих химические грузы (подобные нитрату аммония), которые несут непосредственную ответственность за погрузку и выгрузку, меры предосторожности во время перевозки груза и обращения с ним, должны иметь надлежащий опыт, соответствующий их обязанностям, пройти курс подготовки по специальной программе, которая, в частности, охватывает вопросы безопасности химовозов, меры пожаробезопасности и системы пожаротушения, меры предотвращения и контроля загрязнения, практику эксплуатации и обязанности, вытекающие из соответствующих правил и законов.⁹

Иначе говоря, стандарты безопасности в международном праве, нарушение которых чревато гибелью людей, материальных ценностей и ущербом окружающей среде, императивны по своей сути, что накладывает на капитана аварийного судна особую ответственность, ибо он должен выбрать из двух-трех императивных стандартов чрезвычайных действий самый эффективный и гарантирующий успех спасания от опасности. Ошибки при спасании наказываются так же сурово, как и ошибки, повлекшие возникновение аварийной ситуации и вынужденное выполнение действий в состоянии крайней необходимости.

Особенность правового регулирования в данном случае проявляется в том, что, во-первых, выбирая один из императивных стандартов чрезвычайных действий, следует помнить, что речь идет о правовых стандартах, но сами эти стандарты предусматривают выполнение чрезвычайных действий, т. е. совершение чего-то такого, что находится на грани или даже за гранью нормального, урегулированного международным

⁹ *Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (ПДМНВ-78), измененная конференцией 1995 г., вместе с документами конференции. СПб., 1996. С. 84.*

и национальным морским правом поведения; во-вторых, неправильный выбор стандарта чрезвычайных действий, которые, взятые сами по себе, могут быть признаны неправомерными (намеренная посадка судна на мель, заполнение трюма водой через искусственно и намеренно сделанную пробоину в борту, выбрасывание груза за борт и пр.), если такой выбор окажется ошибочным и не позволит спасти судно, будет квалифицироваться как неправомерное поведение.

На первый взгляд, мы сталкиваемся с парадоксом, поскольку неправомерным признается неправильный выбор варианта неправомерного (с точки зрения нормального международного морского права) поведения. Однако если вспомнить, что речь идет о стандартах чрезвычайных действий, когда нормы нормального поведения уже не действуют, то станет понятной возможность нормирования кажущихся неправомерными чрезвычайных действий.

Данная правовая аномалия имеет в своей основе состояние крайней необходимости, заключающееся в том, что ради сохранения более ценного объекта приходится идти на затраты и жертвования, стоимость которых меньше стоимости или ценности сохраненных объектов (человеческих жизней, судна, груза, окружающей среды).

Так, согласно ст. 10 Международной конвенции о спасании 1989 г. каждый капитан обязан, насколько он может это сделать, не подвергая серьезной опасности свое судно и находящихся на нем людей, оказывать помощь любому лицу, которому угрожает гибель на море. Часть 2 ст. 10 Конвенции 1989 г. предусматривает, что государства-участники принимают необходимые меры для выполнения обязанности, указанной в ч. 1 ст. 10. Аналогичное положение содержится в ст. 62 КТМ РФ.

Из приведенных положений явствует, что при определенных обстоятельствах (наличие серьезной опасности для судна спасателя и людей на его борту) капитан, получивший сигнал бедствия от какого-либо судна или самолета на море, вправе, действуя в состоянии крайней необходимости, не оказывать помощь погибающим людям. Обязательным требованием в подобных случаях является требование, адресованное капитану потенциального судна-спасателя, сделать подробную запись в судовом журнале с указанием всех данных об аварийном судне (самолете), о своем судне и людях и особенно о причинах, по которым невозможно оказать помощь бедствующим людям, поскольку это повлечет за собой чрезмерный и намного больший риск, чем тот, в котором находятся бедствующие люди.¹⁰

Вместе с тем действия в состоянии крайней необходимости обретают статус допустимых лишь при определенных условиях: наличие серьезной опасности для защищаемого объекта, причинение ущерба меньшего, чем предотвращаемый. Стандарты чрезвычайных действий на море также требуют наличия указанных условий. Однако «морская» специфика чрезвычайных действий требует дополнительного условия: в результате таких действий должен быть достигнут положительный результат. Любые безуспешные чрезвычайные действия, в том числе ставшие таковыми из-за неправильного выбора международно-правового стандарта чрезвычайных действий, будут рассматриваться как неправомерные, как составная часть тех упущений и ошибок капитана и экипажа, которые привели к возникновению опасности.

Отсюда можно сделать вывод о том, что чрезвычайные действия в состоянии крайней необходимости при спасании людей, судна, груза и окружающей среды от общей

¹⁰ Зеленин В. И., Сидорченко В. Ф. Тайны покинутых судов. СПб., 1995. С. 8–14.

для них опасности представляют собой особый вид крайней необходимости, присущий только международно-правовому институту общей аварии.

При этом важно отметить, что «генетическое» начало чрезвычайных действий заложено в правовом институте обеспечения безопасности международного мореплавания, который содержит целый ряд международно-правовых стандартов чрезвычайных действий, применяемых в состоянии крайней необходимости.

Статья поступила в редакцию 20 июня 2012 года