

# МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО В XXI ВЕКЕ

Касаткина А.С., Кобахидзе Д.И.

## О НЕКОТОРЫХ ИНСТИТУТАХ МЕЖДУНАРОДНОГО ЧАСТНОГО МОРСКОГО ПРАВА: МОРСКОЙ ЗАЛОГ, СПАСАНИЕ СУДОВ И ИНОГО ИМУЩЕСТВА НА МОРЕ

***Аннотация:** Настоящая статья посвящена исследованию основных тенденций по регулированию правоотношений, связанных с такими основными институтами международного частного морского права, как морской залог (maritime lien), спасание судов и иного имущества на море. Данные правовые институты не только имеют особое значение с точки зрения их теоретического изучения и научного анализа, но и играют важную роль в торговом мореплавании, которая, на сегодняшний день, многократно возрастает в международных торговых отношениях. В статье с помощью сравнительно-правового метода исследования авторами проведен детальный анализ правовой основы функционирования основных институтов международного частного морского права (морской залог, спасание судов и иного имущества на море), в качестве которой выступают как внутригосударственные источники, так и внешние (международные договоры; международные торговые обычаи). Авторы делают акцент на разнообразии и изобилии источников рассматриваемых институтов международного частного морского права, которое обусловлено спецификой отношений, связанных с иностранным правопорядком. Актуальность рассматриваемой проблематики подтверждается также наличием современных международных тенденций реформирования и унификации названных институтов частного морского права, о чем свидетельствуют принятие мировым морским сообществом новых конвенций, разработка международными организациями новых документов, широко применяемых в торговом мореплавании в качестве «мягкого права», а также имплементация государствами международных норм в национальное законодательство.*

***Ключевые слова:** Международное транспортное право, международные договоры, национальное законодательство, обычаи торгового мореплавания, унификация, морской залог, бодмерея, морские привилегированные требования, спасание судов, договор о спасании.*

***Abstract:** This article is dedicated to the research of the main trends in regulation of legal relations, pertaining to such key institutions of international private maritime law as maritime lien, and rescue of ships and other property at sea. These legal institutions not only carry great significance from the perspective of their theoretical cognition and scientific analysis, but also play an important role in merchant shipping, which at the present time increases exponentially in international trade relations. The authors make an accent on the multifacetedness and richness of sources of these institutions of international private maritime law that is substantiated by the specificity of relations associated with international law. The relevance of this problematic is also confirmed by the presence of modern international trends of reform and unification of these institutions of private maritime law, which is confirmed by new conventions passed by the global maritime coalition, development of new documents by international organizations that are widely applied in the merchant shipping as “soft law”, as well as implementation of international norms into national legislation by many countries.*

***Keywords:** Bottomry, maritime lien, unification, customs of merchant shipping, national legislation, international agreements, international transport law, maritime privileged requirements, vessel rescue, salvage contract.*

*Статья подготовлена в результате проведения исследования (проект № 15-05-0015) в рамках Программы «Научный фонд Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ) в 2015 г. и с использованием средств субсидии на государственную поддержку ведущих университетов Российской Федерации в целях повышения их конкурентоспособности среди ведущих мировых научно-образовательных центров, выделенной НИУ ВШЭ.*

**Н**а сегодняшний день, морской транспорт представляет собой одну из важнейших отраслей экономики Российской Федерации. Его значимость обусловлена как политическим так и экономико-географическим положением страны. Несмотря на то, что транспортной деятельности изначально был присущ вспомогательный, «обслуживающий» характер, на сегодня уместно говорить о том, что услуги морского флота, являющиеся неотъемлемым компонентом рыночного обмена вещественными товарами, стали самостоятельным объектом торговли [1]. Неравномерное распределение торгового морского флота среди государств, рассредоточение крупных производственных центров по разным точкам земного шара, деятельность транснациональных корпораций на мировых рынках производства и потребления объективно привели к осложнению отношений торгового мореплавания иностранным элементом, что повлекло за собой необходимость в создании особой группы правовых норм, регулирующих такие отношения. Данная обособленная группа норм получила название «международное частное морское право», предметом которого выступает правовое регулирование перевозок грузов, пассажиров и багажа в международном морском сообщении [2]. В настоящей статье авторами предпринята попытка анализа таких основных институтов международного частного морского права как морской залог, спасание судов и иного имущества на море. Данные правовые институты не только имеют особое значение с точки зрения их теоретического изучения и научного анализа, но и играют важную роль в торговом мореплавании, которая многократно возрастает в международных торговых отношениях.

### **Морской залог как институт морского частного права**

Морской залог как институт морского частного права является новеллой российского законодательства, введенной Кодексом торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (далее – КТМ РФ) (СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207). Предметом морского залога, является только судно, в связи с чем институт

содержит ряд специфических правил, не свойственных залогу в понимании гражданского законодательства. Закрепление морского залога в главе XXII КТМ РФ неразрывно связано с развитием международных норм и обычаев торгового мореплавания, поэтому следует обратиться к истории происхождения правовых институтов, предшествующих морскому залогу.

### **Бодмерея и *foenus nauticum***

Первоначально правила о морском залоге появлялись в форме обычаев в странах, служивших средоточием морской торговли. Как справедливо отмечал А.Ф. Федоров, «сфера правовых норм, регулирующих морскую торговлю, более чем какая-либо другая, носит отпечаток международного характера» [3], поскольку морская торговля чаще всего происходила между торговцами из различных государств на аналогичных условиях, и возникавшие на одной территории обычаи могли применяться и за пределами этой территории. Морской залог имеет свои корни в древней *lex maritima*, а схожие с ним институты можно найти в таких сборниках обычаев, как Родосский морской закон (*Lex Rhodia de jactu*), Морское право Амальфи (*Tavola di Amalfi*), Испанский (*Consulado del mar*), Висбийское морское право (*Hogeste Water-Recht to Visbi*).

Морской залог в чистом виде стал известен относительно недавно. Первоначально же наиболее законченной правовой конструкцией, явившейся родоначальницей как морского залога, так и ипотеки судов, стала бодмерея (*bottomry, bodmerei*). В целом, бодмерея представляет собой договор займа под залог судна, который заключался капитаном судна в пользу кредитора для обеспечения его обязательств по договору займа. Тем не менее, в научной литературе существовали разногласия о сущности этого института, чему немало внимания уделяет В.Б. Липавский. Одни ученые, в частности Г.Ф. Шершеневич и К. Победоносцев, определяли бодмерею как договор займа под заклад судна или груза, совершаемый капитаном в случае крайней необходимости, обнаружившейся во время пути. Л.А. Кассо, напротив, рассматривал бодмерею, прежде всего, как залоговую сделку, имеющую целью обеспечить кредит

корабельщика во время плавания и дающую займодавцу привилегированный иск, который удовлетворялся из продажи судна и груза. Разница в подходах вполне заметна: в первом случае акцент делается на займе, а во втором – на обеспечивающем займ залоге [4].

Для более глубокого анализа бодмереи, следует обратиться к истории её возникновения. В древнем мире выработался особый вид займа, практиковавшийся в морской торговле. Он был известен в Греции, а оттуда перешел в Рим под именем *foenus nauticum*. Это был договор, в силу которого одна сторона за особенно высокий процент давала займы сумму, и ее возвращение ставилось в зависимость от успешного исхода плавания. Потребность в таком договорном отношении вызывалась бедностью капиталов в древнее время. Лицо, не обладавшее достаточными средствами для снаряжения судна и снабжения его достаточным собственным грузом, обращалось к другим лицам, предлагая им разделить риск предпринимаемой операции [5]. В случае гибели судна кредитор терял право требовать от должника возврата суммы займа. Однако в случае успешного займа кредитор мог обратиться иск не только против судна и груза, но также и всего остального имущества должника [4].

Одновременно на севере Германии развивался вид договора займа, обусловленный успешным плаванием, но принявший иной характер. В то время как римское право сконструировало договор, из которого вытекал только личный иск (*actio in personam*), средневековая германская торговля установила вещное право на корабль и груз. Договор получил значение займа под заклад судна или товаров. Право требования кредитора ограничивалось ценностью залога в его первоначальном виде или в том виде, какой ему придан после испытанной бури или столкновения. Договор был рассчитан не на снабжение хозяина корабля или товаров капиталом перед отправлением в путь, а на помощь капитану, оказавшемуся в пути в затруднительном положении вследствие недостатка средств, необходимых для исправления пострадавшего от бури или пиратов корабля [6]. Именно этот договор получил название бодмереи.

Л.А. Кассо отмечает, что институты *foenus nauticum* и бодмереи служили различным целям. *Foenus nauticum* играл роль морского страхования: кредитор отдавал деньги займы перед отплытием корабля с целью получить за них усиленный рост, а судовладелец занимал их, имея при этом в виду возможность пропажи корабля, так как он в этом случае освобождался от обязанности возвращать деньги. Бодмерея носила характер

операции, вызванной неожиданным событием, породившим денежную потребность; в ней отсутствовал спекулятивный момент [6]. Г.Ф. Шершеневич выделяет три характерные черты договора бодмереи: сделка совершается 1) только капитаном, 2) во время пути, но не при отправлении, 3) в состоянии крайней необходимости. Предметом бодмереи может быть одно судно, или судно и фрахт, или судно, фрахт и груз. Фрахт может быть заложен – как тот, который причитается за уже выполненную часть рейса, так и тот, который ожидается при окончании его; только не тот, который следует за товары, уже доставленные и потому находящиеся вне риска мореплавания [5].

Таким образом, можно перечислить следующие параметры различий между указанными выше институтами: кто выступает на стороне должника (судовладелец или капитан судна), при каких обстоятельствах заключается тот или иной договор, что может являться обеспечением и каковы пределы исковых требований кредитора. По поводу последнего стоит сказать, что кредитор по бодмерее получал квалифицированную защиту своего требования в виде возможности предъявить привилегированный иск, который удовлетворялся из стоимости судна и груза. Вместе с тем при недостаточности средств, вырученных от продажи предмета залога, кредитор не мог предъявить иск к заемщику и обратиться с иском на его остальное имущество. Соответственно, ответственность заемщика была ограничена предметом залога – судном, грузом и фрахтом. При *foenus nauticum* если судно удачно завершило рейс, а хозяин судна отказывается возвращать сумму займа и проценты, то займодавец мог обратиться с иском на предмет залога, а при его недостаточности – и на остальное имущество должника. В.Б. Липавский подчеркивает слияние при бодмерее залогового и долгового прав в единое целое, чем и объясняется что одни учёные видели бодмерею договором займа, обеспечиваемым залогом, а другие – договором залога, обеспечивающим займ [4].

В российском дореволюционном праве бодмерея существовала в несколько своеобразном виде. Как отмечает А.Ф. Федоров, еще в «Уставе купеческого водохозяйства» о морском страховании от 25 июня 1781 года (ст. 46) содержалась норма, позволявшая корабельщику, в случае необходимости, прибегнуть к кредиту за границей при наличии в его распоряжении только судна и груза, заложив эти предметы. При издании Свода законов Российской империи нормы о бодмерее были дополнены положением о том, что удовлетворение требований кредитора осуществляется по общим

правилам об удовлетворении требований заимодавца, имеющего заклад (ст. 429-433 Устава торгового Свода законов Российской империи) [3]. Чтобы оправдать такое решение, кодификаторы сделали под статьей примечание, которое, видимо, объясняет это как логический результат кодификационной работы: «Сие явствует из того, что в законах нет особенных правил об удовлетворении по письмам бодмерейным» [5].

Во второй половине XIX века бодмерея стала постепенно утрачивать своё значение: снизились риски кораблекрушений в связи с улучшением технологий судостроения, а концентрация капиталов крупных судоходных компаний и появление у них собственной сети агентов, готовых снабжать капитана необходимыми средствами, обусловило уменьшение потребности в срочном и неотложном финансировании. Одновременно стали издаваться законы о морской ипотеке, которые предусматривали отмену для кредиторов – держателей ипотек положения, при котором их требования удовлетворялись после требований, основанных на бодмерее. Несмотря на это, бодмерее удалось сохраниться юридически – в английском праве она рассматривается как одно из оснований морского залога [4].

### **Морские привилегированные требования и *maritime lien***

В XIX веке возникают новые тенденции развития морских частных правоотношений, возникающих по поводу обеспечения требований. С одной стороны, в континентально-правовой системе растёт значение института привилегированных требований. Суть заключается в том, что денежные претензии к судовладельцу, вытекающие из самой эксплуатации судна, обособились и получили привилегированный характер в том плане, что при обращении взыскания на судно такие требования удовлетворяются не только ранее всяких личных обязательств судовладельца, но и ранее претензий, обеспеченных залогом судна. Как отмечает А.Ф. Федоров, основанием для закрепления привилегированного характера этих претензий является то, что в плавании бывают случаи, когда необходимо произвести расходы, с тем чтобы судно или груз могли спастись от гибели и прибыть в место назначения. «Поэтому такие расходы считаются произведенными в интересах всех кредиторов, и их удовлетворение поставлено раньше удовлетворения всех прочих обязательств» [3]. Интересно, что обстоятельства, при которых совершаются указанные расходы, схожи с основаниями для распределения общей аварии.

В то же время в английских и американских судебных прецедентах начинает формироваться концепция «*maritime lien*» (дословный перевод – морской залог). Она была основана на том, что само судно является «юридическим лицом» и «несет ответственность» за исполнение обязательств, связанных с судном [7]. Имеется ввиду, что морской залог как обеспечение требования или привилегии следует за вещь независимо от того, в чьем владении она находится. Такое требование реализуется в форме судебного процесса по иску *in rem*, которое направлено против конкретного судна в отношении, например, оказанных ему услуг или причиненного ущерба. То есть ответчиком по иску выступает само судно независимо от того, кому оно принадлежит. Как отмечают авторы, «право на судно может переходить из рук в руки и зачастую его собственника (судовладельца) трудно установить, кроме как по свидетельству о праве собственности на судно и договору сдачи его в аренду, во фрахт» [8]. Несмотря на то, что фактически *maritime lien* реализуется в судебном порядке, право требования считается существующим с того самого, начального момента, когда оно возникло, причем возникновение происходит в отсутствие договора и не требует формальных процедур. Кредитор вправе также требовать задержания судна до окончания судебного производства по делу, а в случае решения судом дела в его пользу – продажи судна в удовлетворение обеспеченных им требований [9]. В действительности, определенный перечень требований, обеспеченных морским залогом, устанавливался на уровне национального законодательства и мог отличаться по содержанию или по очередности исполнения в том или ином правовом порядке.

Все вышеуказанные особенности существенно отличают морской залог от института залога и удержания по общему праву (*common law possessory lien*). С.В. Сарбаш однозначно указывает, что *lien* является правом удержания, а *maritime lien* – «невладельческим правом удержания», которое соответствует континентальному «праву привилегии» [10]. Можно говорить, что в законодательствах различных стран предусматривалось существование либо морского залога, либо специальных привилегированных требований. При этом в общем праве есть ещё как минимум две разновидности залога: *pledge* (передача предмета залога залогодержателю) и *mortgage* (применяется при залоге недвижимого имущества), которые, в отличие от *lien*, возникают только в силу договора. На основе этого С.В. Сарбаш делает вывод, что наличие «невладельческого удержания» – *maritime lien* – обусловлено тем, что английское право

не знает понятия законного залога. С одной стороны, такие свойства *maritime lien*, как следование за судном, возникновение в отсутствие договора, позволяют сравнивать *maritime lien* с известным континентальному праву законным залогом. С другой стороны, как справедливо обращает внимание А.А. Шашорин, *maritime lien* обладает такими специфическими чертами, как преимущественное удовлетворение требований, обеспеченных морским залогом, перед требованиями, обеспеченными ипотекой судна [11].

Таким образом, можно представить, что попытки унификации норм о морском залоге на международном уровне сталкивались с проблемой квалификации понятий, ведь различия существовали не только между институтами континентального и общего права, но и внутри самого общего права. Тем не менее, 10 апреля 1926 г. в Брюсселе была подписана Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся морских ипотек и морского залогового права (далее – Конвенция 1926 г.) (Конвенция на русском языке опубликована: Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли. Т. I. – Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1971. С. 292 – 299. Конвенция на английском языке опубликована в издании: Register of Texts of Conventions and Other Instruments Concerning International Trade Law. Volume I. – New York: United Nations, 1971. P. 245 – 251. Конвенция вступила в силу 02 июня 1931 г. Российская Федерация не участвует). Конвенция 1926 года не дает определения морского залога, а лишь приводит перечень привилегированных морских требований (*maritime liens*), которые им обеспечиваются. Некоторые положения Конвенции 1926 г., в частности о вещном характере привилегированных требований, об удовлетворении требований в порядке, обратном времени рейса их возникновения, были восприняты законодательствами ряда государств, в том числе неприсоединившихся к ней. Участниками Конвенции 1926 года является 31 государство, среди которых Аргентина, Бельгия, Бразилия, Италия, Испания, Португалия, Франция. Тем не менее, Конвенция 1926 г. не выполнила поставленных перед нею задач, в связи с чем стала объектом критики не только со стороны стран, которые не присоединились к ней, но и со стороны её участников [12]. Новая конвенция с аналогичным названием была разработана и принята в мае 1967 года. Практически 40 лет на исправление и доработку предыдущей конвенции, а участие в этом процессе приняло гораздо больше стран, в том числе СССР. К основным изменениям можно отнести обновленный перечень

морских привилегий (*maritime liens*) и закрепление за ними свойства следования за судном независимо от каких-либо изменений в праве собственности на судно или в его регистрации. Данная Конвенция 1967 г. также не сыскала большой поддержки.

В качестве одной из причин неудач Конвенций об унификации некоторых правил, касающихся морских ипотек и морского залогового права 1926 г. и 1967 г., является проблема, скрытая в понимании различными правовыми порядками понятия «*maritime lien*». СССР также не ратифицировала ни одну из данных конвенций по этой причине. Так, ранее отмечалось, что дословно «*maritime lien*» на русский язык переводится как «морской залог», однако по содержанию имеются ввиду только привилегированные требования, которые обеспечены морским залогом. На эту проблему обращает внимание В.Б. Липавский: «Исследование морского залога осложняется тем, что в законодательствах, международных конвенциях, а также в научной литературе зачастую происходит смешение разнопорядковых понятий, таких как собственно морской залог и обеспечиваемые им привилегированные требования. Во многом такое смешение вызвано самим историческим развитием морского залога и предшествующих ему институтов. ... Смешение сохранилось несмотря на то, что действующие правовые порядки в большинстве своем отошли от понимания морского залога как случая предметно ограниченной ответственности» [4].

Закрепленный в Главе XVII Кодекса торгового мореплавания СССР 1968 года (далее – КТМ СССР 1968 г.) институт о привилегированных требованиях, в отличие от *maritime lien*, не выделял обеспечительную составляющую. Главная функция этого института заключалась в возможности первоочередного и принудительного удовлетворения кредитором своего требования в случае неисполнения должником основного обязательства. Т.А. Фаддеева подчеркивает, что правила о привилегированных требованиях применимы лишь к таким правам и обязанностям, которые уже существуют и возникли на основе других правовых институтов, предшествующих институту привилегированных требований. «Последние как бы заключают серию обязательств, возникающих в связи с торговым мореплаванием, и создают дополнительные гарантии их исполнения» [9]. В связи с этим автор указывает на акцессорный характер обязательств по применению требований о привилегиях, что выражается в невозможности их возникновения до обеспечиваемого (основного) обязательства. Из этого вытекает, что при недействительности основного обязательства не действуют условия о при-

вилегированных требованиях, а в случае прекращения основного обязательства прекращается обязанность по соблюдению норм о привилегированных требованиях.

Т.А. Фаддеева также указывает на два существенных различия между привилегиями и залогом. Во-первых, при возникновении нескольких залоговых прав на одно и то же имущество в первую очередь удовлетворяются ранее возникшие залоговые права, тогда как приоритет удовлетворения привилегированных требований строится в обратном отношении: преимущество имеют позднее возникшие требования. Во-вторых, залоговое право обладает правом следования за вещью, тогда как КТМ СССР 1968 г. не закрепляет такое свойство за привилегированными требованиями (хотя в Кодексе торгового мореплавания СССР 1929 года (далее – КТМ СССР 1929 г.) право следования предусматривалось) [9]. При отчуждении судна кредитор уже не мог удовлетворить своё требование из стоимости судна, находившегося в руках нового собственника, что исключает возможность подачи иска *in rem*.

#### **Современный подход к регулированию морского залога**

Современное развитие института морского залога связано с принятием в Женеве Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г. (далее – Конвенция 1993 г.) (СЗ РФ. 2004. № 43. Ст. 4170). Российская Федерация присоединилась к настоящей Конвенции Федеральным законом от 17 декабря 1998 г. № 184-ФЗ. Конвенция вступила в силу, в том числе для Российской Федерации, 5 сентября 2004 г.). В Конвенции 1993 года отражен новый подход к морскому залого, который не сразу был воспринят государствами, о чём свидетельствует вступление Конвенции в силу лишь в 2004 году. Однако Российская Федерация, присоединившись к Конвенции 1993 года (Федеральный закон от 17 декабря 1998 г. № 184-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года» // СЗ РФ. 1998. № 51. Ст. 6266), имплементировала ее правила в новый КТМ РФ 1999 года исходя из того, что «правила, получившие закрепление в Конвенции, хорошо известны и отражают последние тенденции в области морского залогового права» [13]. Новелла заключается преимущественно в том, что в Конвенции 1993 года и в КТМ РФ речь идет только об одном виде имущества – морском судне, и только применительно к этому виду имущества требования могут быть обеспечены морским залогом. КТМ РФ более не содержит термин «привилегирован-

ное требование». Это связано с тем, что Конвенция 1993 года морские требования рассматриваются лишь как основание для возникновения морского залога. Сам термин «морской залог» (в значении *maritime lien*) используется для обозначения соответствующего средства обеспечения. Как утверждает В.Б. Липавский: «В нынешней ситуации, когда требование и залог отделены друг от друга, само по себе требование никакой привилегии не предоставляет, привилегированным является морской залог, поскольку он удовлетворяется ранее всех других залогов и ипотек» [4].

Морской залог является акцессорным правом – он существует не сам для себя, а для того, чтобы обеспечить удовлетворение соответствующего требования. Без морского требования морской залог существовать не может. Субъект морского требования, таким образом, имеет два иска: иск обязательственный предъявляется непосредственно к должнику, другой же иск – из залогового права – предъявляется к любому, в чьих руках находится судно [4]. Предметом морского залога может быть только судно – материальная наличествующая вещь. Правило о замене предмета залога в случае его гибели к морскому залогоу применяться не может, так как предметом морского залога может быть только конкретное судно, с которым связано возникновение морского требования. Также следует добавить, что предметом залога является именно морское судно – к речным судам и судам смешанного плавания нормы КТМ РФ не применяются, а Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (далее – КВВТ) (СЗ РФ. 2001. № 11. Ст. 1001; 2015. № 1. Ст. 55) предусматривает только ипотеку судов, правила которого определяются нормами Гражданского кодекса Российской Федерации от 30 ноября 1994 г. (СЗ РФ. 1994. № 32. С. 3301) (далее – ГК РФ) и Федерального закона от 16 июля 1998 г. № 102-ФЗ «Об ипотеке (залоге недвижимости)» (СЗ РФ. 1998. № 29. Ст. 3400; 2015. № 1. Ст. 52).

Заметим, что глава XXII КТМ РФ предусматривает такие разновидности залога судна, как морской залог и ипотека судна или строящегося судна. Разница между данными видами залога прежде всего в том, что морской залог не требует заключения соответствующего договора, так как возникает в силу указания закона и только при наступлении указанных в законе обстоятельств, обеспечивая лишь требования, прямо указанные в законе (ст. 367 КТМ РФ). Ипотека судна, в том числе строящегося, возникает на основании договора, и перечень материальных требований (денежных обязательств), которые могут обеспечиваться ипотекой,

закон не ограничивает [14]. Важно то, что морской залог «ослабляет» институт ипотеки судна, поскольку требования, обеспеченные морским залогом, следуют перед требованиями, обеспеченными ипотекой [13]. Приоритет морского залога перед зарегистрированной ипотекой судна прямо предусмотрен в п. 1 ст. 5 Конвенции 1993 года и в ст. 368 КТМ РФ.

Статья 4 Конвенции 1993 года и п. 1 ст. 367 КТМ РФ содержат идентичные перечни требований, обеспеченных морским залогом на судно:

1) заработная плата и другие суммы, причитающиеся капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходы на репатриацию и уплачиваемые от имени капитана судна и других членов экипажа судна взносы по социальному страхованию;

2) возмещение вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина на суше или на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;

3) вознаграждение за спасение судна;

4) уплата портовых и канальных сборов, сборов на других судоходных путях и лоцманских сборов;

5) возмещение реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы, контейнеры и вещи пассажиров.

Можно отметить, что в тексте Конвенции 1993 года упоминаются субъекты, к которым предъявляются такие требования: собственник, фрахтователь по димайз-чартеру, управляющий или оператор судна. То есть судно может стать предметом залога по обязательствам не собственника независимо от воли и желания собственника судна. В этом заключается существенное отличие морского залога от иных его видов (в том числе от ипотеки судна или строящегося судна). С другой стороны, серьезно усиливаются гарантии кредиторов по правам, вытекающие из соответствующих обязательств судовладельцев [15]. Это подтверждается общим правилом о следовании морского залога за судном независимо от любого перехода права собственности или изменения регистрации или флага, закрепленное в ст. 8 Конвенции 1993 года и в ст. 370 КТМ РФ. Исключением из этого правила является принудительная продажа судна.

Из анализа норм КТМ РФ и Конвенции 1993 года можно предположить о существовании двух видов принудительной продажи судна. В первом случае речь идет о принудительной продаже судна вообще, в связи с чем морской залог досрочно прекращает свое действие в отношении этого судна (ст. 9 Конвенции 1993 г. и ст.

371 КТМ РФ). Конкретнее эта норма сформулирована в п. 1 ст. 12 Конвенции (п. 1 ст. 386 КТМ РФ), согласно которой при принудительной продаже судна все зарегистрированные ипотеки или обременения, за исключением тех, которые приняты на себя покупателем с согласия их залогодержателей, а также все залоговые и другие обременения любого рода прекращают свое действие в отношении этого судна. Во втором случае принудительной продаже подвергается севшее на мель или затонувшее судно. Если подъем такого судна осуществляется администрацией морских портов в целях обеспечения безопасности мореплавания или защиты от загрязнения морской среды, расходы на такую операцию оплачиваются за счет суммы, вырученной от его продажи, до удовлетворения любых требований, обеспеченных морским залогом на судно (п. 3 ст. 13 Конвенции 1993 г., п. 3 ст. 386 КТМ РФ). Из толкования данной нормы следует, что морской залог сохраняется, однако «привилегированные требования», которые им обеспечиваются, удовлетворяются только после возмещения затрат администрации морского порта.

Требования, обеспеченные морским залогом, удовлетворяются в определенном порядке, если одновременно предъявляется сразу несколько таких требований. Требования вознаграждения за спасение судна удовлетворяются перед всеми другими обеспеченными морским залогом требованиями, возникшими раньше, чем были осуществлены спасательные операции, дающие право морского залога на судно. Это связано с тем, что успешная спасательная операция сама по себе сделала возможным удовлетворение требований, обеспеченных морским залогом, хотя эти требования и возникли раньше, чем была осуществлена операция [13]. Остальные требования удовлетворяются в том порядке, в котором они изложены в перечне (п. 1 ст. 367 КТМ РФ), в пределах каждой очереди пропорционально размеру требований. Здесь же можно указать на исключения, когда морским залогом на судно не обеспечиваются требования, предусмотренные пп. 2 и 5 п. 1 ст. 367 КТМ РФ:

- причинение ущерба от загрязнения с судов нефтью или ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ;
- воздействие радиоактивных свойств ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов либо воздействие радиоактивных свойств в сочетании с токсичными, взрывными или другими опасными свойствами ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов (п. 2 ст. 367 КТМ РФ, п. 2 ст. 4 Конвенции 1993 года).

Вопрос о регистрации морского залога заслуживает отдельного внимания. В соответствии со ст. 33 КТМ РФ все ограничения и обременения прав на судно подлежат регистрации в одном из судовых реестров, в котором зарегистрировано судно. Морской залог, очевидно, может толковаться как обременение прав на судно, однако ни КТМ РФ, ни Конвенция 1993 года специально не предусматривают регистрацию морских залогов. А.А. Шашорин указывает, что, как правило, привилегированные требования не подлежат регистрации. «Исторически отсутствие регистрации являлось одним из основных отличий морского залога. Из этого же исходит и Конвенция 1993 года» [11]. В.Б. Липавский аргументирует это тем, что вследствие возникновения морского залога в отношении судна никаких дополнительных особенностей в отношении владения, пользования и распоряжения судном не появляется. «В отличие от гражданского залога никаких ограничений по распоряжению собственником своим судном не возникает, о чем свидетельствует, в частности, ст. 370 КТМ РФ. Этим объясняется и отсутствие в главе XXII КТМ РФ того массива норм о морском залоге, который мы можем наблюдать в ГК РФ применительно к залoгу гражданскому» [4]. Можно добавить, что морской залог является гибким механизмом в том смысле, что является исключением из правового режима морских судов, которые согласно российскому праву отнесены к недвижимому имуществу, и все вещные права, их ограничения и обременения в отношении них подлежат государственной регистрации. Тем не менее, И.А. Загребельный усматривает фактические проблемы отсутствия регистрации прав, обеспеченных морским залогом: для членов экипажа и иных заинтересованных физических лиц предоставить документы, идентифицирующие судно, а также подтверждающие наличие морского залога, может оказаться весьма непростой задачей [16].

Сравнивая морской залог с гражданским залогом, необходимо отметить, что в ст. 372 КТМ РФ использован термин «уступка» применительно к морскому залoгу, однако в указанной статье говорится не об уступке права морского залога как такового, а лишь о том, что уступка или переход морского требования также означает уступку или переход права морского залога. При этом не может производиться суброгация предъявителей требований, обеспеченных морскими залoгами, в отношении возмещения, причитающегося собственнику судна на основании договора страхования. Таким образом, можно сделать вывод, что уступка права морского залога в отрыве от морского

требования не допускается [4]. В гражданском законодательстве уступка залога не является автоматической: в п. 2 ст. 354 ГК РФ говорится, что уступка прав и обязанностей по договору залога допускается при условии одновременной уступки тому же лицу права требования к должнику по основному обязательству, обеспеченному залогом.

Действие морского залога на судно ограничено определенным временем. Общий срок, по истечении которого морской залог на судно прекращается, составляет один год. Следовательно, в указанный срок необходимо успеть подать исковое заявление для судебного признания за лицом права на морской залог и его принудительного осуществления в отношении судна. Такой относительно короткий срок связан с преимуществами, которыми обладают требования, защищенные морским залогом: право следования, отсутствие регистрации, преимущественное удовлетворение перед зарегистрированными ипотеками [13]. Статья 371 КТМ РФ устанавливает, что по требованиям членов экипажа по выплате заработной платы этот срок начинает течь с момента увольнения с судна члена экипажа, имеющего такое требование, а по остальным требованиям – с момента их возникновения. Кроме того, сокращенный срок не может меняться, а течение срока в один год также приостанавливается на период, на который арест судна не допускается в силу закона. Приостановление срока означает, что период, в течение которого судно не может быть арестовано в силу закона, в годичный срок не засчитывается [14]. Пропуск срока, установленного ст. 371 КТМ РФ, лишает кредитора права на удовлетворение этого требования как привилегированного, однако оно может быть предъявлено в качестве обычного требования.

Следует подчеркнуть, что морской залог как обеспечительная мера реализуется только в судебном порядке. Правила КТМ РФ о морском залoге на судно не содержат порядка реализации прав, вытекающих из морского залога. Тем не менее, из анализа п. 1 ст. 371 КТМ РФ следует, что в случае неисполнения требования, обеспеченного морским залогом, залогодержатель вправе арестовать судно и подвергнуть его принудительной продаже. Это подтверждается и судебной практикой. Так, Федеральный арбитражный суд Дальневосточного округа в своём постановлении по делу № А51-10092/2000 (Постановление ФАС Дальневосточного округа от 01 декабря 2009 г. № Ф03-2502/2009) прямо указал, что морской залог возникает одновременно с возникновением права на требование, обеспеченное морским залогом и лицо, владеющее правом морского залога, вправе аресто-



вать судно и требовать его продажи для удовлетворения своих требований. В данном деле истец – Автономная некоммерческая организация «Владлоцманы» требовала взыскания задолженности с ОАО «Дальневосточное морское пароходство» и Компании NS «Shipping Trading LTD» по оплате лоцманских услуг за счет стоимости судна, находящегося в морском залоге. Однако суд указал, что истец не воспользовался предоставленным ему правом ареста судна и не подвергнул его принудительной продаже в течение годовичного срока, установленного статьей 371 КТМ РФ, и пришел к выводам о прекращении морского залога и об отсутствии в связи с этим оснований для удовлетворения исковых требований. Стоит отметить, что в России подавляющее большинство судебных дел по взысканию задолженностей по требованиям, обеспеченным морским залогом, заканчиваются не в пользу истца именно из-за истечения годовичного срока исковой давности.

Конвенция 1993 года позволяет государствам – ее участникам предусмотреть в своем внутреннем законодательстве морские залоговые требования по иным требованиям, чем те, которые указаны в Конвенции (ст. 6). В связи с этим национальные законодательства большинства стран несколько отличаются в отношении того, какие требования считаются обеспеченными морским залогом, а также очередности удовлетворения требований. Поэтому российский закон предписывает применять к возникновению морского залога на судно и очередности удовлетворения требований, обеспеченных им, закон государства, в суде которого рассматривается спор (*lex fori*) (ст. 424 КТМ РФ). В случае же принудительного осуществления требований, обеспеченных морским залогом на судно, в соответствии со ст. 2 Конвенции 1993 года, применяется законодательство государства, на территории которого производятся действия по их принудительному осуществлению [17]. Таким образом, можно сказать, что в российском законодательстве сделано исключение из общего коллизионного правила, согласно которому право собственности и иные вещные права на недвижимое и движимое имущество определяются по праву страны, где это имущество находится (ст. 1205 ГК РФ).

#### **Спасание судов и иного имущества на море Возникновение и основные элементы института спасания**

Институт спасания на море сложился на основе морского права и принципов справедливости (*equitable principles*). Это важная часть более широкого институ-

та, регулирующего морские угрозы и безопасность на море. Данный институт, как и ранее рассмотренные, возник еще в античности и упоминается в Родосских законах, законах Римской Империи, в Дигестах Юстиниана, в Средневековых законах *Oleron*, а также в Кодексе Ганзейского союза. Правила, содержащиеся в указанных памятниках права, впервые позволяли спасателю предъявлять требование о вознаграждении, сумма которой составлял определенный процент от спасенного имущества и учитывала степень опасности спасательной операции [18]. Важнейшую роль в развитии института спасания сыграли английские и американские суды. Именно они выработали основные принципы спасания, которые известны и применяются сегодня по всему миру. Западная доктрина во многом сводится к анализу и систематизации судебных дел.

В.Ф. Сидорченко считает, что возникновение института спасания неразрывно связано с таким уникальным морским феноменом, как пиратство. Автор отмечает, что из обычаев морского права пираты выбрали для своего использования в первую очередь те, которые были связаны с безопасностью мореплавания и в определенной мере оправдывали их пиратский промысел, т. е. захват добычи [19]. Самые первые пираты – береговые, грабившие потерпевшие крушение суда, помимо ссылок на «право возмездия», оправдывали пиратство тем, что владельцы и экипажи аварийных судов и грузов утратили контроль над ними под влиянием стихии или из-за собственной неопытности и ошибок, иными словами, они как бы потеряли свое имущество, ибо, когда случилась авария, они сами не смогли его спасти. Именно поэтому береговые пираты считали, что аварийное имущество является ничейным и они могут его грабить, т. е. «спасать» от полного уничтожения под действием стихии. Отсюда следует, что первые «морские спасатели» были береговыми пиратами. Впоследствии береговые пираты не ограничивались пассивным ожиданием того, что у их берегов произойдет кораблекрушение и они смогут разграбить судно с грузом и захватить пленников. Они начали строить суда, на которых подстерегали проходившие вблизи берегов торговые суда и нападали на них, «спасая» имущество и людей от подстерегающих их морских опасностей [19].

В современном понимании (т.е. приблизительно начиная с конца XVIII – начала XIX века) спасание определяется как добровольно оказанная услуга по сохранению имущества от надвигающейся угрозы на море или других судоходных водах лицами, не имеющими юридической обязанности по оказанию такой услуги.

Термин «спасание» сам по себе является принципом, который, в свою очередь, происходит из латинского принципа *jus liquidissimum*, означающего, что за сохранение имущества следует справедливое вознаграждение. Спасание может возникнуть при любом происшествии, в результате которого судно или груз требуют посторонней помощи для сохранения, например, посадка на мель, пожар, авария (столкновение), повреждение двигателя, поломка конструкций, тяжёлые повреждения вследствие погодных условий, а также опрокидывание и затопление. Таким образом, как пишет авторитетный английский юрист В. Кеннеди, институт спасания применяется, когда 1) есть признаваемый объект спасания, 2) который находится в состоянии опасности и требует спасательной операции для предотвращения его потери или повреждений, а 3) лицо, подпадающее под классификацию спасателей (*volunteer*) 4) успешно или со значимым вкладом в успех уберег объект от опасности [20].

Первым элементом данного определения является возможность имущества, участвующего в морском предприятии, быть объектом спасания. Такое имущество включает в себя судно, груз на его борту, фрахт и топливные бункеры. Также судно должно быть способно к навигации. Например, буровая установка, зафиксированная на дне моря, не является судоходной, поэтому не может быть спасена. Второй элемент – спасаемое имущество должно находиться в опасности. Это не обязательно означает, что имущество должно находиться под угрозой полной потери, а опасность должна быть постоянной или неминуемой. В данном случае критерием реальной опасности выступает невозможность сохранения или дальнейшей транспортировки объекта без помощи третьего лица. В деле *Markakis v. S/S Volendam* Окружной суд штата Нью-Йорк указал, что существование морской угрозы (*marine peril*) в целях возникновения права на вознаграждение подтверждается, если на момент оказания помощи судно находилось в такой ситуации, которая могла подвергнуть его убыткам или уничтожению, если бы помощь не была оказана (*Markakis v. S/S Volendam*. 486 F. Supp. 1103. (S.D.N.Y. 1980)).

Доказательством наличия опасности могут служить следующие обстоятельства:

- 1) состояние судна – горит, тонет, не поддаётся контролю, нет топлива, брошено;
- 2) местонахождение судна – на подветренном берегу, на мели или идёт к опасности;
- 3) экипаж судна ранен или неспособен устранить опасность;

4) существует угроза причинения вреда окружающей среде по указанной выше причине [18].

По иску о спасании бремя доказывания существования реальной опасности лежит на истце-спасателе. Также в качестве доказательств он может сослаться на свидетельские показания о наличии сигнала бедствия или утверждать, что экипаж спасённого судна с готовностью принял помощь. Более того, реальная опасность может быть доказана не только исходя из состояния судна, но и через небрежность или отсутствие навыков у капитана и экипажа судна. Следует также иметь в виду, что актом спасания будет считаться и такое поведение, в результате которого последуют действия, непосредственно обеспечивающие безопасность судна и другого имущества, например, консультирование, предоставление снаряжения и оборудования или предупреждение о возникающей опасности. Однако для предъявления требования о вознаграждении судно должно находиться в лучшем состоянии или в большей безопасности, чем до совершения такого поступка. Таким образом, спасатель вовсе не должен самостоятельно совершать какие-либо опасные для него действия, как, например, тушение пожара, чтобы иметь право на вознаграждение [18].

Спасателем является лицо, которое добровольно оказывает услуги в отношении морского имущества, в результате которых сохраняет или способствует их сохранению. Добровольность таких услуг заключается в том, что спасатель не связан ни существующими на момент спасания договорными или служебными обязанностями с владельцем спасённого имущества, ни интересами самосохранения. Спасателями могут быть:

- 1) владелец спасательного судна, в том числе, если он одновременно является владельцем спасаемого судна (*sister ship*);
- 2) капитан, офицеры и экипаж спасательного судна;
- 3) экипаж буксира, оказывающего спасательные услуги.

Автор обращает внимание на то, что полицейские, сотрудники береговой охраны и капитан порта обязаны спасать жизни и имущество в силу служебного долга, и поэтому они не могут считаться добровольцами, участвующими в спасательной операции. Следовательно, они могут претендовать на вознаграждение за спасание только если их действия выходят за пределы их должностных обязанностей. Капитан и экипаж судна также не могут быть спасателями этого судна пока находятся на его борту и исполняют обязанность по сохранению морского предприятия. Однако если судно было брошено, а капитан и экипаж возвращаются для спасения предприятия, они рассматриваются как спасатели и в общем порядке вправе требовать вознаграждения [18].

В литературе можно встретить позицию, согласно которой добровольность не является определяющим моментом для возникновения спасания. Так, А.П. Бабин считает, что принцип добровольности не относится к числу основных принципов международно-правового института спасания, а играет вспомогательную роль, конституируя правовой статус спасателя, «поскольку наличие «добровольности» в услугах спасателя равнозначно подтверждению того, что услуги спасателя не вытекают из договорных или служебных юридических обязанностей, что предопределяет право спасателя на вознаграждение и его размеры» [21]. Представляется, что такая позиция является неверной, а добровольность действий третьих лиц, оказывающих помощь нуждающемуся судну, является ключевым моментом для квалификации их действий в качестве спасания.

### Вознаграждение за спасание

Фундаментальной концепцией права спасания является стимулирование потенциального спасателя перспективой получения надлежащего вознаграждения (компенсации) за вмешательство на море в любую опасную ситуацию с целью спасания человеческих жизней, судна, имущества или предотвращения загрязнения окружающей среды. Право спасателя на вознаграждение основано на принципе «естественной справедливости» (*natural equity*), который позволяет квалифицировать действия спасателя как направленные в пользу и судовладельца, и самого судна, и груза на борту [18]. Таким образом, вознаграждение должно быть уплачено спасателю всеми заинтересованными лицами, участвующими в морском предприятии, пропорционально спасенному имуществу. Вознаграждение за спасение имущества может включать компенсацию убытков, если имущество спасателя погибло или повреждено в процессе оказания услуг по спасению. Спасатель также может потребовать возмещения расходов, понесенных при попытке спасения судна вдобавок к вознаграждению за спасение. Но общая сумма, полагающаяся спасателю, не может превышать общую стоимость спасенного им имущества.

Выделяют два типа распределения вознаграждения: между владельцем, капитаном и экипажем спасавшего судна и между несколькими спасателями. В первом случае размеры вознаграждения обычно устанавливаются договорами между указанными лицами, в противном случае они определяются законом государства флага судна. Если в спасании участвует несколько спасателей, то обычно более щедрое вознаграждение получает пер-

вый приступивший к спасательной операции, однако профессиональным спасателям предоставляются более значимые компенсации, нежели случайным спасателям, в связи с их уникальными навыками и инвестициями в специализированное оборудование [22]. Напротив, небрежность спасателя может привести к уменьшению компенсации за спасение судна, к полному отказу в любой компенсации, и ответственности за убытки.

Для выплаты вознаграждения спасателю необходим успех его операций, это так называемый принцип «без спасения – нет вознаграждения» («*no cure – no pay*»). Слово «*cure*» в данном контексте означает достижение успеха в результате проведения спасания, т. е. реальное наличие после завершения спасания каких-то материальных благ, которые удалось спасти и вернуть собственнику [19]. Указанный принцип был впервые зафиксирован в решении Верховного суда США по делу *The Blackwall* еще в 1869 году, в соответствии с которым право вознаграждения спасателя возникает лишь если его усилия по спасению были успешными. Как отметил Верховный суд, «Успех является существенным условием для возникновения права требования; а если имущество не было сохранено, или оно погибло, или в случае его захвата оно не было возвращено владельцу, компенсация не может быть взыскана». Суд также указал, что государственная политика поощряет «усердных и предприимчивых моряков участвовать в трудных и иногда даже опасных операциях, а чтобы предотвратить соблазн повести недобросовестно и присвоить чужое имущество, закон обеспечивает им, в случае успеха, щедрую компенсацию» (*The Blackwall*, 77 U.S. 1. (1869)).

Каждая ситуация со спасением является уникальной, и обстоятельства каждого дела должны быть учтены при установлении размера компенсации. В деле *The Blackmall* Верховный Суд перечислил список факторов, которые должны быть учтены в установлении суммы компенсации:

- 1) труд, потраченный спасателями при оказании услуг по спасению;
- 2) быстрота, навыки и энергия, продемонстрированные при оказании услуг и спасании имущества;
- 3) стоимость имущества, использованного спасателями при оказании услуг, и уровень опасности, которому было подвергнуто это имущество;
- 4) риски, понесенные спасателями при защите имущества от надвигающейся опасности;
- 5) стоимость спасенного имущества; и
- 6) уровень опасности, от которого спасалось имущество [23].

Все эти факторы должны быть учтены при определении суммы вознаграждения за спасание. Все перечисленные факторы неравнозначны между собой. Более того, как пишет автор, многие суды изменили порядок следования этих факторов таким образом, что большее значение уделялось стоимости спасённого имущества, которое включает как судно, так и груз, а также уровень опасности в данной ситуации, допуская, таким образом, более реалистичную оценку соответствующих расходов и выгод для сторон [22].

### **Институт спасания и институт находок**

Споры, возникающие вследствие обнаружения и экскавации обломков исторических судов, требуют от судов умения различать право, регулирующее спасание судов и право, регулирующее находки. В доктрине общего права этому уделено немалое внимание. Спасание является институтом морского права, которое используется в целях поощрения за спасение имущества на море. Потенциальному спасателю гарантируется вознаграждение, если у него есть намерение и способность успешно осуществить спасательную операцию. При этом, как отмечает автор, право спасателя на вознаграждение обеспечено морским залогом на имущество, что создает трезубец прав требования: сумма залога может быть взыскана по иску *in personam* против судовладельца, по иску *in rem* против спасенного судна или по иску *in rem* против «сестринского» судна (*sister ship*) [24]. Однако презюмируется, что титул всё ещё находится у первоначального владельца. Институт находок предоставляет возможность приобрести титул на имущество в соответствии с принципом «находка принадлежит нашедшему» (*finders keepers*) после установления того факта, что имущество 1) никогда не имело собственника или 2) было навсегда покинуто [25]. Возникновение права находок можно обнаружить ещё в XII веке, например, в деле *Armory v. Delamire* (*Armory v. Delamire*. 1 Strang 505. (К.В. 1172).

Разрешение вопроса о применимом институте требует от судов изучения всех фактов и обстоятельств по каждому отдельному делу. Ключевой вопрос состоит в том, были ли затонувшее судно и его груз покинуты судовладельцем или страховщиком, заявляющим о своём праве собственности на имущество посредством суброгации. Истцы в этом случае заявляют о титуле на «затонувшее и оставленное» (*wrecked and abandoned*) судно и могут требовать предварительного судебного запрета на проведение индивидуальных подводных исследований затонув-

шего судна. Абандон (оставление, отказ) в контексте морского спасания определяется как «акт оставления или отказа от имущества теми, кто был ответственен за него, без всякой надежды с их стороны восстановить его или без намерения вернуться за ним». Однако простой факт того, что имущество было потеряно в море не лишает владельца его титула. Как отмечает автор, адмиралтейские суды, исходя из общепринятого принципа, отдают предпочтение применению института спасания, нежели института находок, так как право спасания в большей степени направлено на поддержание публичной политики по сохранению морского имущества и возвращения потерпевшего бедствие имущества (судна и груза) к полезному для общества использованию. Таким образом, право находок применяется лишь в двух случаях: 1) когда собственники имущества явно и публично заявили об отказе (абандоне) их имущества, и 2) когда из старого затонувшего корабля извлекаются предметы, на которые впоследствии никто не имеет притязаний [23].

Право спасания и находок может стать предметом регулирования со стороны законодательных инструментов, которые дают право государственным органам осуществлять контроль над историческими структурами. Так, в попытке защитить артефакты, которые могут быть найдены в обломках исторических судов на территории США, Конгресс принял Закон о защите археологических ресурсов в 1979 года (*The Archeological Resources Protection Act of 1979*). Также в соответствии с Законом об оставленных останках судов 1987 года (*The Abandoned Shipwreck Act of 1987*), США заявляет право собственности на все останки судов на земле, находящихся в территориальных водах, и в свою очередь, переводит право собственности на эти судна в пользу штата, где эти останки находятся. Указанные законы предусматривают, что ни право спасания, ни право находок не применяются к найденным артефактам и останкам судов [22].

### **Современное правовое регулирование спасания на море**

Рассмотренные выше принципы и правила о спасании, выработанные многолетней судебной практикой в рамках системы общего права, впоследствии были унифицированы и закреплены в международном договоре. Международная конвенция по унификации некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море, принятая в Брюсселе в 1910 г. (далее – Конвенция 1910 г.), вступила в силу в 1913 г. и являлась

одной из первых универсальных конвенций в области международного частного морского права. В 1967 г. был принят Протокол к Конвенции, предусматривающий распространение ее норм на случаи спасания военных и других государственных судов, а также на случаи спасания этими судами других судов. Однако в конце 70-ых возникла причина для ее полного пересмотра. Ею послужила авария танкера «Амоко Кадис», груженного нефтью, когда ни танкер, ни груз спасти не удалось. Проблема заключалась в том, что спасатели вели очень длительную, опасную и затратную операцию, в результате которой, несмотря на полную потерю имущества, удалось предотвратить значительный ущерб, вызванный загрязнением моря нефтью [13]. Конвенция 1910 г. не предусматривала в такой ситуации никакой компенсации. В новой Международной конвенции о спасании 1989 г. (далее – Конвенция 1989 г.) (Treaty Series. Volume 1953. – New York: United Nations, 2001. P. 165 – 326), разработанной под эгидой Международной морской организации (ИМО) и вступившей в силу 14 июля 1996 г., для такого случая была предусмотрена специальная компенсация спасателю, уплачиваемая судовладельцем в размере и порядке, определёнными в ст. 14 Конвенции 1989 г. Кроме того, в новой Конвенции 1989 г. были отражены последние тенденции судебной и арбитражной практики по разрешению споров о спасании.

Необходимо отметить, что Глава XX КТМ РФ «Спасание судов и другого имущества» базируется на нормах Конвенции 1989 года. Саму Конвенцию Россия ратифицировала в 1998 году (Федеральный закон от 17 декабря 1998 г. № 186-ФЗ «О ратификации Международной конвенции о спасании 1989 года» // СЗ РФ. 1998. № 51. Ст. 6268). Впоследствии на основе требований Конвенции 1989 г. было утверждено Положение о функциональной подсистеме организации и координации деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб (как российских, так и иностранных) при поиске и спасании людей и судов, терпящих бедствие на море в поисково-спасательных районах Российской Федерации единой государственной системы предупреждения к ликвидации чрезвычайных ситуаций (Приказ Минтранса РФ от 26 ноября 2007 г. № 169. Официально опубликован не был). Статья 30 Конвенции 1989 г. предоставляла право при ратификации сделать оговорку о том, что положения Конвенции не будут применяться, когда спасательная операция имеет место во внутренних водах и все вовлеченные суда являются судами внутреннего плавания. Поскольку Россия такой оговорки не сделала, правила Конвенции 1989 г. в настоящее время

применяются и при осуществлении спасательных операций на внутренних водных путях [13].

Конвенция 1910 года оперирует понятиями «оказание помощи» и «спасание», но не даёт их содержательное определение. Так, в некоторых государствах под «спасанием» рассматривалось не только спасание одного судна другим, но и спасание судна с берега, с помощью береговых средств. Как отмечает С.А. Гуреев, в доктрине некоторых стран настойчиво высказывалась мысль о необходимости проведения разграничения между этими понятиями. Предложения такого рода были выдвинуты в литературе по морскому праву Польши, Испании, Португалии, Бразилии. Сторонники этой точки зрения имелись и среди советских юристов. Они подчеркивали, что в условиях научно-технического прогресса в торговом мореплавании настоятельность разграничения отношений по спасанию судов и оказанию им помощи становится все более очевидной [26]. В Конвенции 1989 года разграничение указанных понятий также не проводится. Однако в ней вводится новое понятие «спасательная операция», которое означает любое действие или деятельность, предпринимаемые для оказания помощи судну или любому другому имуществу, находящимся в опасности в судоходных водах или в любых других водах. Самостоятельно слово «спасание» фигурирует в тексте Конвенции 1989 г. лишь несколько раз, и по смыслу означает «спасательную операцию». Таким образом, проблема соотношения понятий «оказание помощи» и «спасание» была искусственно снята.

В наибольшей степени различие между конвенциями проявляется в установлении критериев определения размера вознаграждения спасателя. В ст. 8 Конвенции 1910 года установлены основные факторы, которые должны учитываться судебными органами при определении спасательного вознаграждения, при этом в первую очередь идут обстоятельства, связанные с спасателями: их успех, расходы, убытки, риски, которым они подвергались, а во вторую очередь – ценность спасенного имущества. Конвенция 1989 года изменила подход, расширив перечень факторов и устранив очередность между ними. Быстрота оказания услуг, наличие и использование предназначенного для спасательных операций оборудования, состояние готовности оборудования спасателя, эффективность и стоимость такого оборудования являются новыми критериями, выработанные более современной судебной и арбитражной практикой. Однако если посмотреть, какие критерии перечислены вначале, а именно а) спасенная стоимость судна другого имущества и б) мастерство и усилия спасателей в предотвращении

или уменьшении ущерба окружающей среде, то можно понять, на что суды и арбитражи обращают особое внимание при определении размера вознаграждения. Не так давно российский арбитражный суд разъяснил, что статьей 342 КТМ РФ, как и статьей 13 Конвенции 1989 года, не устанавливается четкий порядок определения размера вознаграждения за осуществление спасательных операций, однако подчеркивается, что вознаграждение устанавливается в целях поощрения спасательных операций, хотя для профессионального спасателя оно является и средством поддержания этой деятельности. Статья 342 КТМ РФ содержит десять критериев, важность которых не зависит от порядка их перечисления, да и сам перечень отражает лишь наиболее известные критерии и не является исчерпывающим (Постановление ФАС Дальневосточного округа от 10 апреля 2014 г. № Ф03-1135/2014 по делу № А51-7200/2012).

В Конвенции 1989 года введено правило, согласно которому вознаграждение уплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и другом имуществе, пропорционально их соответствующей спасенной стоимости (п. 2 ст. 13). Однако государство – участник может предусмотреть в своем национальном законодательстве, что вознаграждение должно уплачиваться одним из этих лиц, при условии предоставления ему права регресса к другим заинтересованным лицам в размере их соответствующих долей. КТМ РФ сохраняет положение, согласно которому вознаграждение уплачивается не одним лицом, а всеми лицами (п. 2 ст. 342). Основным правилом определения вознаграждения остается невозможность его превышения спасенной стоимости судна и другого имущества, однако при этом не учитываются проценты и возмещаемые судебные и арбитражные расходы (п. 3 ст. 13 Конвенции 1989 года).

Капитан судна обязан, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море (п. 1 ст. 62 КТМ РФ). Такая обязанность закреплена и в ст. 10 Конвенции 1989 года. За нарушение этой обязанности капитан судна несёт уголовную ответственность (п. 2 ст. 62 КТМ РФ). Примечательно, что в данной норме не говорится об обязанности оказать помощь судну. Если проводить сравнение, то в соответствии с п. 1 ст. 63 КТМ РФ капитаны столкнувшихся судов обязаны оказать помощь не только пассажирам и членам экипажа другого судна, но и самому судну, что соответствует требованию Конвенции 1910 г. Таким образом, можно подчеркнуть добровольность возникновения правоот-

ношений по спасанию судна и вывести правило, что экипаж столкнувшегося судно не может быть спасателем для судна, с которым произошло столкновение, так как для них оказание помощи в такой ситуации является обязанностью.

### Договор о спасании

Довольно часто спасание осуществляется на основании договора, хотя он и не является необходимым для этого условием. Конвенция о спасании 1989 года и Глава XX КТМ РФ в таком случае применяются в части, не противоречащей договору о спасании, т.е. носят диспозитивный характер, за исключением вопросов аннулирования договора и исполнения обязанностей по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде. Особенностью договора о спасании является то, что он может быть заключен только в момент возникновения опасности для судна и/или иного имущества на его борту или позднее. Это вытекает из самой сущности понятия спасания. Заключение договора до возникновения необходимости спасания создаст для лица-исполнителя предварительную обязанность, которая идет в разрез с принципом добровольности. Следует заметить, что оказание помощи в отсутствие договора принято называть «чистым спасанием» (*«pure salvage»*).

Стороны договариваются об условиях и размере вознаграждения до того, как будет проводиться спасательная операция. Договор может предусматривать компенсацию по установленной цене или курсу, выплачиваемом вне зависимости от успеха, или может включать оговорку «без спасения – нет вознаграждения», где компенсация будет зависеть от успеха спасательной операции. Договор, основанный на принципе «без спасения – нет вознаграждения» может быть отменен судом, если будет установлено, что он был заключен посредством мошенничества, обмана или другого принуждения [22]. Капитан судна, заключая договор о спасании, формально признает, что ему требуется помощь. При этом он действует в качестве агента судовладельца, что закономерно как для общего права, так и для Конвенции 1989 года.

На практике большинство спасательных услуг по всему миру оказываются в соответствии с открытыми договорами о спасании, в которых не указывается размер вознаграждения за спасание на море или этот размер указывается только приблизительно. Известной конструкцией открытого договора спасания является Открытая форма Ллойда (*Lloyd's Open Form* (далее

– LOF)). В таком договоре содержатся положения Конвенции 1989 года, поэтому государства, не являющиеся участниками данной Конвенции, будут обязаны применять ее при выборе сторонами соответствующей LOF. Текст первой такой Формы был принят в 1892 году и стандартизирован в 1908 году. С тех пор LOF эволюционировала и позволяла быстрее принимать решение о привлечении спасателей, когда судно находилось в бедственном положении. Форма позволяла сторонам инициировать проведение спасательной операции, а в случае, если они не смогут договориться о сумме вознаграждения заслуги спасателя, ее определит специальный арбитр, назначенный Лондонским Ллойдом. На протяжении столетия договор спасания развивался, в ней отражались решения возникавших на практике проблем. Последняя редакция LOF была запущена 9 мая 2011 года и в настоящий момент её администрирует Отделение арбитража по спасанию (*Salvage Arbitration Branch*) Ллойда в Лондоне [18].

\*\*\*

На основании проведенного исследования таких институтов международного частного морского права, как морской залог и спасание судов и другого имущества на море, можно утверждать, что данные правовые институты играют важную роль в торговом мореплавании, которая многократно возрастает в международных торговых отношениях. Их длительная эволюция из морских обычаев до унифицированных международных правовых норм была сопряжена ростом числа нормативных источников регулирования в области морского права, а также увеличением активности правоприменительных инстанций по разрешению споров в сфере морской торговли. Что не менее важно, каждый из этих институтов имеет самостоятельное правовое регулирование и применение, однако при этом они тесно переплетены и дополняют друг друга в рамках морских правоотношений.

В результате анализа института морского залога можно сделать вывод, что он с самого начала своего развития является институтом морского права. Зародившись в древней *lex maritima*, морской залог развивался достаточно обособленно от гражданско-правового залога. Во-первых, ряд особенностей морского залога, таких как возникновение в силу закона, отсут-

ствие обязательств владельца заложенного имущества в рамках залогового правоотношения, скрытый характер залога, повышенный уровень связанности с вещью, позволяют говорить о том, что морской залог, по сравнению с гражданско-правовым залогом, ближе к тому, чтобы называться вещным правом. Во-вторых, институт морского залога является эффективным средством обеспечения имущественных интересов участников морских правоотношений. Представляется, что правила КТМ РФ о морском залоге достаточно четко и полно регулируют отношения, связанные с морским залогом, и соответствуют последним мировым тенденциям, воплощенным в Международной конвенции 1993 года. В связи с этим особую важность представляет уяснение сути, правовой природы морского залога с целью его правильного применения как участниками торговых отношений, так и правоприменительными инстанциями.

Спасание судов и иного имущества на море является такой же древней деятельностью, как и само судоходство, и необходимость в унификации правил в этой области была очевидна. Как показывают результаты изучения данного института, специфика спасания заключается во всех его элементах, прежде всего в добровольности такого акта, необходимости успешного его совершения и порядке определения вознаграждения за оказанную спасателями помощь судну и грузу. Современное правовое регулирование спасания базируется на выработанной на протяжении последних нескольких веков правоприменительной практике судебных и арбитражных инстанций. Основным выводом заключается в том, что институт спасания судна и другого имущества на море постоянно развивается, воплощая в себе как современные реалии коммерческого и технического развития морского судоходства, так и последние мировые тенденции, связанные с охраной окружающей среды.

**Статья подготовлена в результате проведения исследования (проект № 15-05-0015) в рамках Программы «Научный фонд Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ)» в 2015 г. и с использованием средств субсидии на государственную поддержку ведущих университетов Российской Федерации в целях повышения их конкурентоспособности среди ведущих мировых научно-образовательных центров, выделенной НИУ ВШЭ.**

#### Библиография:

1. Рылов С.И., Мимха А.А., Березов П.Н. Внешнеторговые операции морского транспорта. М., 1996. С. 9.
2. Ерпылева Н.Ю. Понятие и источники международного частного морского права // Транспортное право. 2010. № 2. С. 12-17.

3. Федоров А.Ф. Морское право. Одесса, 1913.
4. Липавский В.Б. Правовое регулирование морского залога. М.: Юрист, 2004.
5. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. 3. СПб., 1909.
6. Кассо Л.А. Понятие о залоге в современном праве. Серия «Классика Российской цивилистики». М., 1999. С. 85-87.
7. Michael A. Orlando. A Lien is a Lien, but a Maritime Lien is Not. IRMI, 2003.
8. Каргополов С.Г., Сидорук А.А. Три подхода к аресту морских судов по морским требованиям // Российский судья. 2002. № 6. С. 16.
9. Фаддеева Т. А. Привилегированные требования в морском праве // Правоведение. 1971. № 2.
10. Сарбаш С.В. Право удержания как способ обеспечения исполнения обязательств. М., 2003. С. 106-107.
11. Шашорин А.А. Ипотека морских судов и морской залог // Закон. 2006. № 12.
12. Барина И.И. Международная унификация правил о морских залогах и ипотечках // Морское право и международное судоходство на современном этапе: Сборник научных трудов. М., 1986. С. 37.
13. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во РИЦ «Морские вести России», 2009.
14. Симоненко А.М. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации // СПС «КонсультантПлюс», 2008.
15. Милякина Е.В., Росса А.А. Экономико-правовые проблемы обеспечения экономической безопасности на морском транспорте // Законодательство и экономика. 2006. № 8. С. 35.
16. Загребельный И.А. Особенности морского залога на судно // Транспортное право. 2002. № 1. С. 16.
17. Воробьев Д. В. Коллизионное регулирование залоговых правоотношений в Российской Федерации // Международное публичное и частное право. 2002. № 4. С. 48.
18. Alba T.P. An Introductory View of Salvage Claims: Master thesis. Technical University of Catalonia, 2013.
19. Сидорченко В.Ф. Спасание человеческих жизней и имущества на море «по-пиратски» // Вестник Санкт-Петербургского университета. 2010. № 2.
20. Rose F.D. Kennedy & Rose-The Law of Salvage. Sweet and Maxwell. London, 2002. P. 1.
21. Бабин А.П. Международно-правовой статус спасателей человеческих жизней и имущества на море: Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. М., 1998.
22. Force R. Admiralty and Maritime Law. W., Federal Judicial Center, 2013.
23. Wilder M.A. Application of Salvage Law and the Law of Finds to Sunken Shipwreck Discoveries // Defense Counsel Journal. 2000. Vol. 67, № 1.
24. Eng T.T. Can Intellectual Property Rights Form A Part of The Salvors' Traditional Rights, and Can A Balance Be Achieved Between Them? The Position of English, American and South African Salvors in Light of The Recent Decisions of The 'R.M.S. Titanic' Cases in The United States of America: Diss. ... LLM Shipping Law. University of Cape Town, 2014. P. 14.
25. DuClos J.S. A Conceptual Wreck: Salvaging the Law of Finds // Journal of Maritime Law & Commerce. 2007. Vol. 38, No. 1. P. 26.
26. Гуреев. С.А. Коллизионные проблемы морского права. М.: Междунар. отношения, 1972. С. 184.

**References (transliterated):**

1. Rylov S.I., Mimkha A.A., Berezov P.N. Vneshnetorgovye operatsii morskogo transporta. M., 1996. S. 9.
2. Erpyleva N.Yu. Ponyatie i istochniki mezhdunarodnogo chastnogo morskogo prava // Transportnoe pravo. 2010. № 2. S. 12-17.
3. Fedorov A.F. Morskoe pravo. Odessa, 1913.
4. Lipavskii V.B. Pravovoe regulirovanie morskogo zaloga. M.: Yurist, 2004.
5. Shershenevich G.F. Kurs torgovogo prava. T. 3. SPb., 1909.
6. Kasso L.A. Ponyatie o zaloge v sovremennom prave. Seriya «Klassika Rossiiskoi tsivilistiki». M., 1999. S. 85-87.
7. Michael A. Orlando. A Lien is a Lien, but a Maritime Lien is Not. IRMI, 2003.
8. Kargopolov S.G., Sidoruk A.A. Tri podkhoda k arestu morskikh sudov po morskim trebovaniyam // Rossiiskii sud'ya. 2002. № 6. S. 16.
9. Faddeeva T. A. Privilegirovannye trebovaniya v morskome prave // Pravovedenie. 1971. № 2.
10. Sarbash S.V. Pravo uderzhaniya kak sposob obespecheniya ispolneniya obyazatel'stv. M., 2003. S. 106-107.
11. Shashorin A.A. Ipoteka morskikh sudov i morskoi zalog // Zakon. 2006. № 12.
12. Barinova I.I. Mezhdunarodnaya unifikatsiya pravil o morskikh zalogakh i ipotekakh // Morskoe pravo i mezhdunarodnoe sudokhodstvo na sovremennom etape: Sbornik nauchnykh trudov. M., 1986. S. 37.
13. Ivanov G.G. Pravovoe regulirovanie morskogo sudokhodstva v Rossiiskoi Federatsii. 2-e izd., pererab. i dop. M.: Izd-vo RITs «Morskie vesti Rossii», 2009.
14. Simonenko A.M. Kommentarii k Kodeksu torgovogo moreplavaniya Rossiiskoi Federatsii // SPS «Konsul'tantPlyus», 2008.
15. Milyakina E.V., Rossa A.A. Ekonomiko-pravovye problemy obespecheniya ekonomicheskoi bezopasnosti na morskome transporte // Zakonodatel'stvo i ekonomika. 2006. № 8. S. 35.
16. Zagrebel'nyi I.A. Osobennosti morskogo zaloga na sudno // Transportnoe pravo. 2002. № 1. S. 16.
17. Vorob'ev D. V. Kollizionnoe regulirovanie zalogovykh pravootnoshenii v Rossiiskoi Federatsii // Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo. 2002. № 4. S. 48.



18. Alba T.P. An Introductory View of Salvage Claims: Master thesis. Technical University of Catalonia, 2013.
19. Sidorchenko V.F. Spasanie chelovecheskikh zhiznei i imushchestva na more «po-piratski» // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. 2010. № 2.
20. Rose F.D. Kennedy & Rose-The Law of Salvage. Sweet and Maxwell. London, 2002. P. 1.
21. Babin A.P. Mezhdunarodno-pravovoi status spasatelei chelovecheskikh zhiznei i imushchestva na more: Avtoref. diss. ... kand. yurid. nauk. M., 1998.
22. Force R. Admiralty and Maritime Law. W., Federal Judicial Center, 2013.
23. Wilder M.A. Application of Salvage Law and the Law of Finds to Sunken Shipwreck Discoveries // Defense Counsel Journal. 2000. Vol. 67, № 1.
24. Eng T.T. Can Intellectual Property Rights Form A Part of The Salvors' Traditional Rights, and Can A Balance Be Achieved Between Them? The Position of English, American and South African Salvors in Light of The Recent Decisions of The 'R.M.S. Titanic' Cases in The United States of America: Diss. ... LLM Shipping Law. University of Cape Town, 2014. P. 14.
25. DuClos J.S. A Conceptual Wreck: Salvaging the Law of Finds // Journal of Maritime Law & Commerce. 2007. Vol. 38, No. 1. P. 26.
26. Gureev. S.A. Kollizionnye problemy morskogo prava. M.: Mezhdunar. otnosheniya, 1972. S. 184.