

ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ИВАНОВА С.Г.,

кандидат юрид. наук, доцент,

e-mail: mail@law-books.ru

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПОДЪЕМА ЗАТОНУВШЕГО В МОРЕ ИМУЩЕСТВА

АННОТАЦИЯ. В статье автор исследует вопросы правового регулирования подъема затонувшего в море имущества, с учетом основных положений Международной конвенции об ответственности и компенсации ущерба в связи с перевозкой опасных и вредных веществ 1996 г. и Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г. В течение длительного времени правовое регулирование подъема затонувшего имущества осуществлялось исключительно на основе национального законодательства. Когда возник вопрос о целесообразности разработки международной конвенции, один из основных спорных вопросов заключался в том, следует ли создавать унифицированные гражданско-правовые нормы, которые будут применяться на территории договаривающихся государств или они также должны распространяться на другие пространства, над которыми эти государства обладают юрисдикцией.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: затонувшее в море имущество, перевозка опасных веществ, перевозка вредных веществ, подъем затонувшего имущества, Кодекс торгового мореплавания.

IVANOVA S.G.,

candidate juris. Sciences,

Associate Professor

LEGAL REGULATION OF THE RECOVERY OF PROPERTY SUNK AT SEA

ANNOTATION. In the article, the author explores the issues of legal regulation of the rise of property sunken at sea, taking into account the main provisions of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Transport of Hazardous and Harmful Substances of 1996 and the International Convention on Civil Liability for Damage from Bunker Fuel Pollution of 2001. For a long time, the legal regulation of the lifting of sunken property was carried out solely on the basis of national legislation. When the question arose as to whether an international convention should be drafted, one of the main points of contention was whether uniform civil law rules should be established and applied in the territory of contracting States, or whether they should also extend to other areas over which those States had jurisdiction.

KEY WORDS: sunken property at sea, transportation of hazardous substances, transportation of harmful substances, lifting of sunken property, Merchant Shipping Code.

Согласно ст. 1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (ФЗ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ; далее – КТМ) [1], отношения, возникающие из торгового мореплавания, регулируются издаваемыми в соответствии с КТМ, другими федеральными законами указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации. Имущественные отношения, возникающие

из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников, регулируются КТМ в соответствии с ГК РФ. К имущественным отношениям, не регулируемым или не полностью регулируемым КТМ, применяются правила гражданского законодательства РФ.

Отношения, о которых говорится в главе VII КТМ «Затонувшее имущество», в основном регу-

лируются нормами административного законодательства, на которых мы будем останавливаться постольку, поскольку это окажется необходимым для уяснения гражданско-правовых отношений, возникающих при подъеме затонувшего судна между его собственником и государственными властями.

Правила, установленные главой VII КТМ, применяются к подъему, удалению и уничтожению имущества, затонувшего в пределах внутренних морских вод или территориального моря Российской Федерации.

К затонувшему имуществу относятся потерпевшие крушение суда, их обломки, оборудование, грузы и другие предметы независимо от того, находятся они на плаву или под водой, опустились на дно либо выброшены на мелководье или берег.

Из приведенных положений КТМ следует, что нормы о подъеме затонувшего имущества применяются только в пределах территории РФ (о расширении сферы применения этих норм см. ниже).

Собственник затонувшего имущества, если он намерен поднять затонувшее имущество, должен известить об этом капитана ближайшего морского порта в течение одного года со дня, когда имущество затонуло. Капитан морского порта в течение трех месяцев со дня получения заявления собственника затонувшего имущества устанавливает для собственника порядок подъема, а также срок, достаточный для подъема затонувшего имущества, но не менее чем один год со дня получения собственником уведомления капитана морского порта о порядке и сроке подъема затонувшего имущества (ст. 108 п. 1, 2).

Если собственник затонувшего имущества не сделает заявление согласно пункту 1 статьи 108 КТМ РФ или не поднимет имущество в срок, установленный в соответствии с пунктом 2 статьи 108 КТМ, права собственника на затонувшее имущество определяются в соответствии с законодательством Российской Федерации. Такие действия, согласно статье 236 ГК РФ, рассматриваются как отказ от права собственности.

Так, гражданин или юридическое лицо может отказаться от права собственности на принадлежащее ему имущество, в частности совершив действия, определенно свидетельствующие о его устранении от владения, пользования и распоряжения имуществом без намерения сохранить какие-либо права на это имущество. Отсутствие заявления на подъем судна или работ, свидетельствующих о начале подъема к установленному сроку, может подтверждать отказ от права собственности на судно. Однако, согласно части 2 статьи 236 ГК РФ, отказ от права соб-

ственности не влечет за собой прекращения прав и обязанностей собственника в отношении соответствующего имущества.

Таким образом, по нашему мнению, затонувшее судно в этом случае будет считаться бесхозяйной вещью, поскольку статья 225 ГК РФ определяет бесхозяйные вещи не только как вещи, не имеющие собственника или собственник которых неизвестен, но и вещи, от права собственности на которое собственник отказался. Согласно статье 130 ГК РФ, морское судно относится к недвижимым вещам. В этом случае, согласно пункту 3 статьи 225 ГК РФ, бесхозяйное имущество должно приниматься на учет органом, осуществляющим государственную регистрацию права на недвижимое имущество. Поскольку капитан порта осуществляет государственную регистрацию судов, представляется, что учет (не регистрация) затонувшего судна и находящегося на нем груза должен осуществляться капитаном морского порта, который ставит об этом в известность орган, уполномоченный управлять муниципальным имуществом. По истечении года со дня постановления такого судна и груза на учет орган, уполномоченный управлять муниципальным имуществом, может обратиться в суд с требованием о признании права муниципальной собственности на судно и груз [2].

Портовые власти в случаях, предусмотренных статьей 111 КТМ, имеют право поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его. В этом случае подъем, удаление или уничтожение имущества осуществляется за счет собственника такого имущества. Поднятое имущество может быть истребовано его собственником после возмещения понесенных в связи с этим расходов на подъем затонувшего имущества и других понесенных в связи с этим расходов при условии, если с момента подъема затонувшего имущества прошел не более чем один год.

Хотя КТМ возлагает обязанности по подъему на собственника имущества, на практике он редко осуществляет эти операции самостоятельно, а, как правило, прибегает к услугам организаций, специализирующихся на производстве подобного рода работ. Договор о подъеме затонувшего имущества относится к договорам подрядного типа, хотя и имеет ярко выраженную специфику, вытекающую из особенностей, присущих деятельности на море.

ГК РФ предоставляет сторонам широкие возможности самостоятельно урегулировать свои отношения: они могут заключить договор, предусмотренный и не предусмотренный законом или иными правовыми актами; заключить договор, в котором содержатся элементы раз-

личных договоров (смешанный договор). Условия договора определяются по усмотрению сторон, кроме случаев, когда содержание соответствующего договора предписано законом или иными правовыми актами. Таким образом, в настоящее время в значительной степени потеряла актуальность необходимость разработки и включения в КТМ правил, относящихся к договору на подъем затонувшего имущества.

Согласно статье 702 ГК РФ, по договору подряда одна сторона (подрядчик) обязуется выполнить по заданию другой стороны (заказчика) определенную работу и сдать ее результат заказчику, а заказчик обязуется принять результаты работы и оплатить его. Заказчиком при подъеме затонувшего имущества выступает его собственник, а подрядчиком – специализированная судоподъемная организация. Задание при подъеме обычно определяется проектно-сметной документацией, прилагаемой к договору. Если иное не предусмотрено договором, подъем осуществляется силами и средствами подрядчика. На нем же лежит риск случайной гибели и случайного повреждения поднятого (удаленного) имущества до его передачи заказчику.

В договоре указываются начальный и конечный сроки выполнения работ по подъему затонувшего имущества, согласованные с капитаном порта. Эти сроки могут быть изменены в случаях, предусмотренных договором. Так, начальный и конечный сроки изменяются, если погодные условия в районе производства работ не позволяют осуществлять их согласно действующим правилам.

Стоимость работы указывается в договоре и определяется на основании сметы (если смета составлена подрядчиком, она приобретает силу и становится частью договора с момента ее подтверждения заказчиком). Если цена определена приблизительно и возникла необходимость в проведении дополнительных работ, подрядчик обязан своевременно предупредить об этом заказчика. При существенном возрастании стоимости материалов и оборудования, а также оказываемых подрядчику третьими лицами услуг, которые нельзя было предусмотреть при заключении договора, подрядчик имеет право требовать увеличения установленной цены.

Порядок оплаты (предварительная оплата, оплата отдельных этапов, периодическая оплата и т.д.) обычно предусматривается договором. Если договором порядок оплаты не предусмотрен, то заказчик обязан уплатить подрядчику обусловленную цену после завершения работ, доставки поднятого имущества в обусловленное место и подписания соответствующего акта.

Закон (ст. 712 ГК РФ) предоставляет подрядчику право произвести удержание поднятого имущества при неисполнении заказчиком обязанности оплатить причитающуюся подрядчику сумму до ее уплаты заказчиком.

Согласно пункту 4 статьи 107 КТМ РФ, если подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества рассматривается как спасательная операция в соответствии с правилами, установленными главой XX КТМ, такие правила применяются к вознаграждению и специальной компенсации спасателей независимо от правил, установленных главой VII КТМ.

Дело в том, что в рамках Международной морской организации (ИМО) была разработана Международная Конвенция о спасании 1989 г [3]. Глава XX КТМ, базируется на нормах этой Конвенции. Положения Конвенции и статьи 343 КТМ «Специальная компенсация» предусматривают, что, если спасатель осуществил спасательные операции по отношению к судну, которое само или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде, и не смог заработать соответствующее вознаграждение, по крайней мере равное специальной компенсации, он имеет право на получение от владельца такого судна специальной компенсации, равной расходам спасателя.

Если спасатель предотвратил или уменьшил ущерб окружающей среде в результате проведенной им спасательной операции, специальная компенсация, уплачиваемая владельцем спасателю, может быть увеличена максимум до тридцати процентов понесенных им расходов. Суд, арбитражный суд или третейский суд может, если сочтет это справедливым и разумным, увеличить такую специальную компенсацию, однако общее увеличение не может превышать ста процентов понесенных спасателем расходов.

Расходами спасателя являются фактические расходы, разумно понесенные спасателем при осуществлении спасательной операции, и справедливая плата за оборудование и персонал, фактически и разумно использованные в ходе спасательной операции.

Собственнику предоставлено право истребовать затонувшее имущество, поднятое портовыми властями, если:

- а) собственник не поднял имущество, которое создавало угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением либо препятствовало деятельности порта и т.д., в срок, установленный портовыми властями;
- б) затонувшее имущество создавало серьезную и непосредственную угрозу безопас-

ности мореплавания или непосредственную угрозу причинения значительного ущерба морской среде загрязнением либо значительно препятствовало деятельности порта и т.д. и было поднято портовыми властями даже без установления собственнику срока на подъем;

- с) собственнику не было разрешено осуществить подъем своими средствами либо средствами избранной им судоподъемной организации.

Поднятое имущество может быть истребовано после возмещения собственником расходов на подъем и других понесенных в связи с этим расходов. Таким образом, если затонувшее имущество не поднимается ни собственником, ни портовыми властями, утрата права на него может иметь место только в соответствии с законодательством РФ. Если же подъем имущества был осуществлен портовыми властями, собственник утрачивает на него право, если не истребует имущество в течение одного года с момента подъема.

В течение длительного времени правовое регулирование подъема затонувшего имущества осуществлялось исключительно на основе национального законодательства. Когда в ИМО возник вопрос о целесообразности разработки международной конвенции, один из основных спорных вопросов заключался в том, следует ли создавать унифицированные гражданско-правовые нормы, которые будут применяться на территории договаривающихся государств или они также должны распространяться на другие пространства, над которыми эти государства обладают юрисдикцией.

Разработка Конвенции осуществлялась в течение 12 лет, и компромисс был достигнут принятием в 2007 г. Найробийской Международной конвенции об удалении затонувших судов.

Согласно пункту 1 статьи 1 Конвенции, «район действия Конвенции» означает исключительную экономическую зону государства-участника, установленную в соответствии с международным правом, либо, если государство-участник не установило такую зону, район, находящийся за пределами территориального моря этого государства и прилегающий к нему, установленный этим государством в соответствии с международным правом и простирающийся не более чем на 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина его территориального моря.

Применение Конвенции в пределах этого района действия Конвенции не дает государству-участнику права претендовать на суверен-

ные права или осуществлять их в отношении какой бы то ни было части открытого моря.

Важное условие Конвенции заключается в том, что государство-участник вправе распространить применение Конвенции на затонувшие суда, находящиеся в пределах его территории, включая территориальное море, направив соответствующее уведомление депозитарию Конвенции. В этом случае на территории государства не будут применяться положения Конвенции о необходимости уведомления государства флага судна относительно мер, которые необходимо предпринять в отношении затонувшего судна; затронутое государство вправе принимать те меры, которые оно считает необходимым для эффективного удаления с учетом безопасности и защиты морской среды; государство вправе удалить затонувшее судно наиболее практическими и быстрыми доступными средствами, если в установленный срок зарегистрированный собственник не удалил затонувшее судно; государство вправе не информировать государство регистрации в обстоятельствах, когда необходимо предпринять немедленные действия по удалению судна; затронутое государство может без разрешения государств-участников действовать на своей территории при обеспечении ограничений по подъему, когда это требуется. Государство-участник вправе не прибегать к процедурам урегулирования споров, предусмотренных Конвенцией.

Таким образом, Конвенция содержит исключения, которые учитывают суверенитет прибрежного государства. В этом случае с соблюдением национального законодательства затронутого государства зарегистрированный собственник может от имени собственника заключить контракт с каким-либо спасателем или другим лицом для удаления затонувшего судна, которое, как было установлено, представляет опасность. До того как такое удаление начнется, затронутое государство может установить условия такого удаления только в той мере, в какой это необходимо для обеспечения того, чтобы удаление осуществлялось с учетом соображений безопасности и защиты морской среды (п. «в» ст.4 Конвенции).

Конвенция содержит нормы, обязывающие капитана или оператора судна сообщать о затонувших судах (ст. 5 Конвенции); факторы, которые должны приниматься во внимание затронутым государством при определении опасности (ст. 6), которые представляет затонувшее судно; порядок установления местонахождения затонувших судов (ст. 7); обозначения затонувших судов (ст. 8); меры для облегчения удаления затонувших судов.

Положения Конвенции об ответственности собственника судна следуют тем же основным принципам, одобренным Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 (1992 г.), которые получили отражение в Международной конвенции об ответственности и компенсации ущерба в связи с перевозкой опасных и вредных веществ 1996 г. и в Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г. Эти принципы сводятся к «строгой ответственности», обязательному страхованию такой ответственности и контролю государства регистрации судна над наличием страхования.

Согласно пункту 1 статьи 10 Конвенции, зарегистрированный собственник несет ответственность за расходы на установление местонахождения, обозначение и удаление затонувшего судна, если зарегистрированный собственник не докажет, что морская авария, после которой судно затонуло:

- явилась результатом враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительно по своему характеру, неизбежного и непреодолимого;
- была всецело вызвана действием или упущением третьих лиц, совершенным с намерением причинить ущерб или небрежностью либо иным неправомерным действием правительства или другого органа, отвечающего за содержание в порядке огней или других навигационных средств, при исполнении этой функции.

Конвенция содержит следующие специальные правила об ограничении ответственности. Во-первых, согласно пункту 2 статьи 10, ничто в Конвенции не затрагивает права зарегистрированного собственника ограничить свою ответственность на основании любого применимого национального или международного режима, например Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года с поправками. Во-вторых, зарегистрированный собственник судна валовой вместимостью 300 и более, плавающего под флагом государства-участника, должен для покрытия своей ответственности на основании Конвенции осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, например гарантию банка или аналогичного учреждения, на сумму, равную пределу его ответственности согласно применимому национальному или международному режиму ограничения ответственности, но в любом случае не превышающую сумму Международной конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.а с поправками.

По нашему мнению, при рассмотрении вопроса о присоединении к Конвенции могут возникнуть определенные трудности. В отличие от Конвенций 1969 (1992) и Конвенции 1996 г., Конвенция 2007 г. не имеет собственных положений, определяющих сумму ограничения ответственности, отсылая к национальному законодательству государства-участника, однако это сумма «в любом случае» не должна превышать сумму, исчисляемую в соответствии с Конвенцией 1976 г. Россия в соответствии со статьей 18 Международной конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. (1996) при присоединении к Конвенции сделала оговорку, согласно которой не ограничиваются требования в отношении подъема, удаления, уничтожения или обезвреживания судна, которое затонуло, превратилось в обломки, село на мель или покинуто, включая все, что находилось или находится на борту такого судна, а также требований в соотношении удаления, уничтожения или обезвреживания груза судна.

Если Россия уведомит депозитария Конвенции о том, что Конвенция будет применяться также к судам, затонувшим на ее территории, включая территориальное море, возникает вопрос о применении положений об ограничении ответственности к российским и иностранным судовладельцам при морской аварии, произошедшей в исключительной экономической зоне РФ и к российским морским судам на территории РФ, включая территориальное море. Представляется, что наиболее простым решением явилось бы снятие указанной выше оговорки, сделанной Россией при присоединении к Конвенции 1976 (1996 г.).

Согласно пункту 2 статьи 12, свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, выдается каждому судну валовой вместимостью 300 и более соответствующим органом государства регистрации судна после того, как оно установит, что требования по страхованию выполнены. В отношении судна, зарегистрированного в государстве-участнике, оно может выдаваться или удостоверяться соответствующим органом любого государства-участника. Это свидетельство об обязательном страховании должно по форме соответствовать образцу, приведенному в приложении Конвенции.

Страхование или иное финансовое обеспечение не удовлетворяет требованиям Конвенции, если его действие может прекратиться по иным причинам, чем истечение указанного в свидетельстве срока действия страхования или обеспечения.

С соблюдением этого положения и с учетом любого принятого руководства относительно финансовой ответственности зарегистрированных собственников государство регистрации судна определяет условия выдачи и действия свидетельства.

Всякое требование о возмещении расходов, возникающее на основании Конвенции, может быть предъявлено непосредственно к страховщику или к иному лицу, предоставившему финансовое обеспечение ответственности зарегистрированного собственника. В таком случае ответчик может представить те возражения, на которые имел бы право сослаться зарегистрированный собственник (кроме ссылок на банкротство или ликвидацию предприятия зарегистрированного собственника), включая ограничения ответственности согласно любому применимому национальному или международному режиму. Кроме того, даже если зарегистрированный собственник не имеет права ограничить свою ответственность, ответчик может ограничить ответственность до суммы, равной сумме страхования или иного финансового обеспечения. Более того, ответчик может воспользоваться для своей защиты тем возражением, что морская авария возникла вследствие умысла самого собственника, но он не может использовать никакое другое из средств защиты, на которое он имел бы право сослаться в деле, возбужденном против него зарегистрированным собственником. Ответчик во всех случаях имеет право требовать, чтобы зарегистрированный собственник был привлечен к участию в деле в качестве соответчика.

Государство-участник не разрешает эксплуатацию судна, имеющего право плавать под его флагом, если оно не имеет свидетельства страхования.

Каждое государство-участник обеспечивает, чтобы согласно его национальному законодательству страхование или иное обеспечение, имелось в отношении каждого судна валовой вместимостью 300 и более независимо от места его регистрации, входящего в порт на его территории или покидающего его либо прибывающего к прибрежному сооружению в его территориальном море или отходящего от него.

Право на возмещение расходов на основании Конвенции погашается, если иск не будет предъявлен на основании Конвенции в течение трех лет со дня, когда была определена опасность в соответствии с Конвенцией. Однако, иск не может быть предъявлен по истечении шести лет со дня, когда произошла морская авария, после которой судно затонуло. Если эта морская авария состояла из ряда происшествий, то шестилетний срок исчисляется со дня первого из этих происшествий.

Конвенция вступает в силу через двенадцать месяцев после даты, на которую десять государств либо подписали ее без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения, либо сдали на хранение ратификационную грамоту или документ о принятии, утверждении или присоединении Генеральному секретарю.

При подготовке статьи были использованы материалы правовой системы «Консультант-Плюс».

Список литературы:

- [1] *СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.*
- [2] *Комментарий к КТМ РФ / Под. ред. Г.Г. Иванова. 2-е издание, испр. и доп. М.: Спарк, 2005. С. 221.*
- [3] *Федеральный закон от 17.12.1998 г. № 186-ФЗ // СЗ РФ. 1998. № 51. Ст. 6268.*

Spisok literatury:

- [1] *Nw Of The Russian Federation. 1999. № 18. Art. 2207.*
- [2] *Comment to RF KTM/Sub. ed. G.G. Ivanova. 2nd edition, rev. and add. M.: Spark, 2005. S. 221.*
- [3] *Federal Law of 17.12.1998 No. 186-FZ//C3 of the Russian Federation. 1998. № 51. Art. 6268.*

