

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОХРАНЫ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ

Йео Фуньяхана

Аспирант, Российский

Университет Дружбы Народов

SOME PROBLEMS OF SAFETY OF HUMAN LIFE AT SEA

Yeo Funyaehana

Annotation

This article focuses on selected aspects of protection of human life. In particular, some aspects of its Maritime security.

Performed in this article the analysis of the totality of regulations on rescue at sea allows the conclusions that the issues of rendering aid and rescue at sea of a state currently pledged to abide by the following measures:

1. Be charged with the duty of the captain of any vessel sailing under the flag of the state to provide assistance to any person at sea, threatened by death, to follow to the aid of those in distress, to render assistance after the collision.

2. To organize effective search and rescue service, including the space.

3. To implement the provision of vessels, rescue tools and rescue equipment.

Keywords: protection of human life, the right to life, protection and preservation of life, the international-legal protection, the need for salvation.

Аннотация

Данная статья посвящена отдельным аспектам охраны человеческой жизни. В частности, рассмотрены некоторые аспекты ее охраны на море. Проведенный в данной статье анализ всей совокупности нормативных актов о спасении на море позволяет вывести, о том, что по вопросам оказания помощи и спасения на море государства в настоящее время обязались соблюдать следующие меры:

1. Вменить в обязанность капитану любого судна, плавающего под флагом государства оказывать помощь любому лицу на море, которому угрожает гибель, следовать на помощь тем, кто терпит бедствие, оказывать помощь после столкновения.

2. Организовывать эффективную поисково-спасательную службу, в том числе космическую.

3. Осуществлять обеспечение судов спасательными средствами и спасательным оборудованием.

Ключевые слова:

Охрана человеческой жизни, право на жизнь, защита и охрана жизни, международно-правовая охрана, потребность в спасении.

Международно-правовая охрана жизни на море исходит из примата права на жизнь в международном праве; государства обязаны защищать жизнь людей, а право на жизнь фиксируется также и в национальном праве (например, в ст. 20 Конституции РФ). Право на жизнь зафиксировано в ст. 3 Всеобщей декларации прав человека (принята 10 декабря 1948 года).

Следует различать защиту жизни и охрану жизни. В ст. 2 и ч. 1 ст. 45 Конституции РФ употребляется термин "защита". Он понимается в двух значениях: как защита и как охрана. При этом, как указывает Л.Н. Линик, защита применяется от нападения, покушения, непосредственной угрозы жизни, а охрана предоставляется как гарантия безопасности в момент, когда непосредственной опасности еще не существует[1].

В конвенции СОЛАС-74 никакого определения охраны человеческой жизни на море не дается, но в преамбуле просто декларируется, что ее обеспечение – цель конвенции: "желая содействовать усилению охраны человеческой жизни на море установлением с общего согласия единообразных принципов и правил, направленных на достижение этой цели"[2].

Таким образом, можно предложить следующее определение: международно-правовая охрана человеческой жизни на море – это все меры, которые предусмотрены действующим международным правом для гарантии безопасности человеческой жизни на море при всех видах использования Мирового океана.

Наиболее важной сферой охраны человеческой жизни на море является спасение на море. Согласно Международной конвенции о спасании 1989 г.[2], признаками спасания являются: действия спасателей, направленные на устранение опасности; наличие самой опасности; факт устранения опасности (успех спасания); причинная связь между действиями спасателей и успехом спасателей. Признаками опасности являются: угроза гибели, повреждений или финансовых потерь, которая сопровождается нарушением нормальной эксплуатации судна, вероятностью реализации угрозы, неспособностью экипажа устранить угрозу собственными силами.

Потребность в спасании наступает только при реальной опасности, причем только при такой, с которой не может самостоятельно справиться экипаж находящегося в опасности судна. Нормальная эксплуатация судна долж-

на быть нарушена, и экипаж не должен быть в состоянии ее восстановить.

В соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море, национальными документами НБЖС и РДАС при аварийных действиях на море возможны два вида действий:

1. Предупреждение аварий и действия по борьбе за живучесть судна, если аварии не удалось предотвратить. Эта деятельность включает минимальные стандарты на конструктивную защиту морского судна от катастрофы, знание инструкций и расписаний, умение использовать аварийные средства.

2. Меры в условиях, когда судно спасти уже нельзя. Это направление предусматривает использование спасательных средств.

Основные документы, которые регулируют подобные ситуации – это СОЛАС и Международная конвенция о спасании 1989 года. В последнее время приняты конвенции о спасании в условиях ядерного и радиоактивного загрязнения, в частности Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ) 1993 года.

Кроме того, можно упомянуть правила общей аварии (имеют редакции 1950, 1974 и 1990 годов)[3].

Йорк – Антверпенские правила об общей аварии были разработаны в Йорке (Англия, 1864 г.) и пересмотрены в Антверпене (1877 г.), откуда и происходит их название. Впоследствии Правила еще несколько раз пересматривались. В 1990 г. Международный морской комитет на конференции в Париже принял новый текст ст. 6 Правил "Спасание" и рекомендовал ссылаться на их измененную редакцию, как на Йорк – Антверпенские правила 1974 г., изменены в 1990 г.

Йорк – Антверпенские правила являются подробным сводом постановлений относительно того, какие убытки могут считаться общей аварией и как должен определяться их размер. Своеобразие Йорк – Антверпенских правил состоит в том, что они являются не законом и не международным договором, а лишь кодифицированными однообразными обычаями международного мореплавания.

Йорк – Антверпенские правила сами по себе не имеют никакой обязательной силы. Их применение зависит в каждом конкретном случае от включения условий об этом в коносамент, чартер или аварийную подписку. В некоторых случаях необходимость применения Йорк – Антверпенских правил вытекает из национального законодательства. Широкое признание и применение участниками договоров морской перевозки грузов в своих отношениях Йорк – Антверпенских правил очень существенно ограничило случаи, когда возникает необходимость применения к этим отношениям национального законодательства той или иной страны об общей аварии.

Во-вторых, Йорк – Антверпенские правила вообще не регламентируют порядок составления, исполнения и оспаривания расчета по распределению общей аварии. Эта процедурная сторона распределения общей аварии целиком определяется нормами закона и практикой, существующими в той стране, где складывается диспаша.

Основной упор Йорк–Антверпенские правила делают не на действия по борьбе с опасностью, а на расходы при аварии, так как право должно регламентировать ответственность сторон. Так, в § 2 Йорк–Антверпенских правил (Опасность для "морского предприятия") дается определение "морского предприятия", представляющего собой совокупность интересов судовладельца, грузовладельца и фрахтовладельца, и отмечается, что разграничение по факту "общей опасности" на общую и частную аварию имеет значение только для внутренних взаимоотношений в рамках "морского предприятия" и не существенно для обеспечения безопасности международного мореплавания[3].

В то же время при жертвовании грузом ради спасения судна его стоимость обычно возмещает страховщик, который по сути замещает владельца судна, так как страхование пассажиров почти везде обязательно.

Согласно вышеописанным актам, спасание людей, судов и самолетов обязательно для всех стран. Владелец спасательного судна получает право на вознаграждение, которое, однако, не предоставлено грузовладельцу, который подвергается опасности на терпящем бедствие судне.

Международно-правовые стандарты безопасности мореплавания, которые содержатся в СОЛАС–74, Конвенции о грузовой марке, Правилах ИМО и других актах, описывают также многочисленные правила борьбы с конкретными видами опасности для людей и имущества[2,3].

Помимо актов, описывающих непосредственно ситуацию аварии, часть актов направлена на профилактику экстремальной ситуации, куда можно отнести, в частности, "лихтерование" (Правило 8 Йорк–Антверпенских правил). Лихтерование – это перегрузка части груза в лихтера с судна, стоящего на мели. Когда судно снимается с мели, груз с лихтеров возвращается обратно[3].

Другая мера по профилактике – возвращение в порт-убежище в случае ухудшения остойчивости судна.

Само по себе уменьшение остойчивости еще не означает неизбежного конца, но является поводом для использования международно-правового стандарта "чрезвычайных действий", который предусматривает ряд вариантов:

1. Уход в порт-убежище или в укрытие;
2. Сбрасывание за борт палубного груза, создающего крен;
3. Изменение курса и скорости;
4. Прием балласта;
5. Перекачка жидких грузов в пределах судна.

Если указанные меры не увенчались успехом, дальнейшее ухудшение остойчивости может привести к необратимым последствиям: по статистическим данным, только в 29% случаев опрокидывания судна можно полностью спасти экипаж, а в 23% случаев он полностью погибает.

В связи с этим заход в порт-убежище может рассматриваться как профилактическое мероприятие только на первом этапе потери остойчивости.

Фактически капитан судна осуществляет выбор из двух-трех международных императивных стандартов "чрезвычайных действий" и несет за этот выбор ответственность.

Для понимания ответственности за ущерб нужно проанализировать также акты о морской перевозке грузов.

30 марта 1978 г. в Гамбурге была одобрена новая конвенция – Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила), которая призвана заменить как Гаагские правила, так и Правила Висби. Данная Конвенция вступила в силу в ноябре 1992 г.[4].

Согласно Конвенции, перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в его доставке, если не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, чтобы избежать обстоятельств, вызвавших утрату, повреждение или задержку и их последствия. В отличие от Гаагских правил основное правило об ответственности сформулировано в позитивной форме и включает ориентировочный перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности. Дополнительно установлено, что перевозчик несет ответственность и за задержку в доставке. Вместе с тем перевозчик больше не будет освобождаться от ответственности при "навигационной ошибке". Из принципа ответственности за вину сделано лишь одно исключение: перевозчик не несет ответственности в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в доставке возникли в результате мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море. Одно исключение сделано также из презумпции вины перевозчика, а именно, если утрата или повреждение груза произошли в результате пожара, перевозчик несет ответственность лишь в том случае, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов.

Нормы об ограничении ответственности в основном следуют решениям, одобренным Протоколом 1968 г. Ограничение ответственности за задержку в доставке, установленное гамбургскими правилами, составляет 250% фрахта, подлежащего уплате за задержанное количество груза. Резко повышен предел ответственности за место или единицу: он составляет около 1000 долл. США.

Конвенция содержит статьи о юрисдикции и арбитраже, сформулированные таким образом, что практически сводят к минимуму возможность рассмотрения спора по месту нахождения перевозчика. Новая Конвенция в два

раза по сравнению с Гаагскими правилами увеличила срок исковой давности: теперь он составляет два года.

Таким образом, исчезает единый подход относительно правового регулирования морских перевозок.

В настоящее время указанные перевозки регламентируются Гаагскими правилами или Гаагскими правилами с изменениями, внесенными Правилами Висби. Со вступлением в силу Гамбургских правил появилась третья группа стран, придерживающаяся иного правового режима.

Анализ всей совокупности нормативных актов о спасании на море позволяет сделать следующие выводы.

По вопросам оказания помощи и спасания на море государства в настоящее время обязались соблюдать следующие меры:

1. Вменить в обязанность капитану любого судна, плавающего под флагом государства оказывать помощь любому лицу на море, которому угрожает гибель, следовать на помощь тем, кто терпит бедствие, оказывать помощь после столкновения.

2. Организовывать эффективную поисково-спасательную службу, в том числе космическую.

3. Осуществлять обеспечение судов спасательными средствами и спасательным оборудованием.

Таким образом, во всех государствах, согласно нормам международного права, уклонение от спасания влечет уголовную ответственность капитана или летчика. Капитан спасаемого судна не обязан выплачивать вознаграждения за свое спасание. Перед началом спасательных работ может быть составлен контракт в определенной форме, причем вознаграждение не может в любом случае превышать стоимость спасенного имущества.

Одним из критериев законности деятельности по спасанию на море с точки зрения международного права может служить признание права или отказ в праве на вознаграждение за спасание на море. Вознаграждение за спасание имущества в результате проведения спасательной операции устанавливается для поощрения спасательных операций и не считается компенсацией издержек спасателя или оплатой за труд, затраченный спасателем в процессе проведения спасательных операций. Разве что интенсивность усилий, а также величина издержек спасателя (их эффективность) могут учитываться при определении размера спасательного вознаграждения, с чем связан институт "повышенного вознаграждения".

Таким образом, четкого регулирования вопросов вознаграждения за спасание в международных нормативных актах в настоящее время нет.

На наш взгляд, следует рассмотреть опыт норм, относящихся к возмещению убытков, представленных в при-

ложении 6 к Протоколу об охране окружающей среды 1991 г. к Договору об Антарктике[5].

Данное положение требует в первую очередь составления плана действий в чрезвычайных ситуациях, в который, в частности, могут быть включены:

- (a) процедуры оценки характера происшествия;
- (b) процедуры уведомления;
- (c) определение и мобилизация ресурсов;
- (d) планы ответных действий;
- (e) подготовка персонала;
- (f) ведение учета;
- (g) демобилизация.

Непосредственно вопросы материальной ответственности оговорены в данном приложении следующим образом[5] (далее выдержки из упомянутого документа):

1. "Оператор, не предпринявший незамедлительных и эффективных ответных действий в чрезвычайной ситуации, возникшей в результате его деятельности, обязан выплатить стоимость ответных действий тем Сторонам, которые их предприняли.

2. Если государственный оператор должен был предпринять незамедлительные и эффективные ответные действия, но не предпринял их, и ни одна из Сторон не предприняла никаких ответных действий, этот государственный оператор обязан выплатить стоимость ответных действий, которые следовало предпринять.

3. Если негосударственный оператор должен был предпринять незамедлительные и эффективные ответные действия, но не предпринял их, и ни одна из Сторон не предприняла никаких ответных действий, этот негосударственный оператор обязан выплатить сумму средств, отражающую, в максимально возможной степени, стоимость ответных действий, которые следовало предпринять.

4. Если чрезвычайная ситуация возникает в результате деятельности двух или более операторов, они несут солидарную ответственность за исключением того,

что оператор, доказавший, что его деятельность была лишь частичной причиной возникшей чрезвычайной ситуации, несет ответственность только за свою часть".

Данное положение также предусматривает судебный механизм реализации материальной ответственности через подачу исков против негосударственных операторов, а государства обязаны обеспечить такую возможность в национальном законодательстве. Вопрос о материальной ответственности государственного оператора в рамках пункта 2(a) Статьи 6 подлежит урегулированию только Консультативным совещанием по Договору об Антарктике. Если государство приняло со своей стороны все необходимые юридические меры, оно не отвечает за действия собственного негосударственного оператора.

Форс-мажорные обстоятельства (действия, необходимые для защиты жизни; стихийные бедствия; террористические акты; акты агрессии против деятельности оператора) освобождают от материальной ответственности.

Итак, при проведении спасательных работ значительная часть проблем связана с вознаграждением за спасание. Необходимо разработать подробные инструкции для судов по поводу заключения подобных контрактов (в соответствии с международным и российским правом), чтобы не порождать излишних задолженностей в сложных ситуациях, требующих спасения. Необходимо рекомендовать капитанам судов Российской Федерации, если есть такая возможность, заключать контракты по установленному РФ образцу и в соответствии с инструкциями. Национальному законодательству РФ следует ориентироваться на принятое в 1991 году Приложение 6 к Протоколу об охране окружающей среды 1991 г. к Договору об Антарктике, где наиболее подробно в международной практике описаны сложившиеся обычаи в области страхования и возмещения затрат за спасание[5].

В инструкциях и контрактах должны быть отражены также варианты решения проблемы с основным и последующими спасателями, например: по открытому договору, равное вознаграждение, вознаграждение только основному спасателю.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ликин Л.Н. Конституционное право на жизнь: введение в теорию. – М.: Юрист, 1995. – С. 36
2. Международная конвенция о спасании на море 1989 г. – СПб., 1996. – 44 с.
3. Йорк-Антверпенские правила 1994 г. <http://www.trans-service.org/ru.php>
4. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов. (Заключена в г. Гамбурге 31.03.1978) // Закон. – 2000. – № 6
5. Приложение 6 к Протоколу об охране окружающей среды 1991 г. к Договору об Антарктике. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/901886692>