

УДК 342.9

Христин Д. Ю., студент 4 курса факультета
международно-правовых отношений НУ «ОЮА»

Терминологические проблемы порядка расследования столкновения судов

В данной статье проанализированы нормативные акты, регулирующие порядок расследования столкновения судов, проведена их сравнительная характеристика. В работе выявлены пробелы и недостатки данных нормативных актов, а также предложены пути их усовершенствования. Дано понятие «столкновение судна», «столкновение судов» и «навал», приведены их различия. Сформулированы квалифицирующие признаки столкновения судов. Приведен перечень органов, уполномоченных расследовать аварийные морские происшествия в Украине.

Ключевые слова: столкновение судов, расследование, аварийное морское происшествие, авария, судно.

В даній статті проаналізовано нормативні акти, що регулюють порядок розслідування зіткнення суден, проведена їх порівняльна характеристика. У роботі виявлені прогалини і недоліки даних нормативних актів, а також запропоновано шляхи їх вдосконалення. Дано поняття «зіткнення судна», «зіткнення суден» і «навал», наведено їх відмінності. Сформульовано кваліфікуючі ознаки зіткнення суден. Наведено перелік органів, уповноважених розслідувати аварійні морські події в Україні.

Ключові слова: зіткнення суден, розслідування, аварійна морська подія, аварія, судно.

This article analyzed regulations on investigation of vessel collisions and held their comparative characteristics. The article also identified gaps and shortcomings of these regulations, as well as suggested ways of improvement. Definitions of collision at sea, vessel collision and contact are given as well as differences between them. Qualifying features of vessel collision are formulated. The list of bodies authorized to investigate emergency maritime accidents in Ukraine is given.

Key words: collisions between vessels, investigation, emergency marine accident, accident, vessel.

Актуальность данной темы обусловлена тем, что терминология нормативно-правовых актов, регулирующих порядок расследования столкновений судов, содержит ряд недостатков, осложняющих, а иногда и делающих невозможным расследование такого морского происшествия. Вследствие этого сложно установить ответственного в происшествии, а также возместить понесенные убытки.

Анализ последних исследований О.Я. Вохобского, А.Л. Колодкина, Г.А. Костылева, А.В. Сидоренко и других ученых показывает, что правовое обеспечение порядка расследования чрезвычайных морских происшествий имеет множество пробелов и требует усовершенствования.

Проблемой столкновения судов занимались такие украинские ученые, как О.В. Клепикова, С.А. Кузнецов, А.В. Недбай, Л.И. Пашковская, О.С. Савич, А.В. Сидоренко, И.А. Шалаева, А.Н. Шемякин, а также ряд других ученых.

Целью данной статьи является выявление терминологических недостатков международных и национальных правовых актов, регулирующих порядок расследования столкновения судов с последующим внесением предложений для их исправления.

Изложение основного материала. Прежде всего, целесообразным является более детально рассмотреть понятие «столкновение судов».

Вопросы, связанные со столкновением судов, регулируются рядом конвенция. Среди них: Международная конвенция для объединения некоторых правил

относительно столкновения судов, подписанная в Брюсселе 23.09.1910 г., Международная конвенция о некоторых правилах, относящихся к гражданской юрисдикции по вопросу о столкновении судов, подписанная 10.05.1952 г., Международная конвенция об унификации некоторых правил об уголовной юрисдикции по делам о столкновении судов и других происшествий, связанных с судоходством, подписанная 10.05.1952 г., Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море, подписанная в Лондоне 20.10.1972 г. Национальное законодательство стран также регулирует вопросы, связанные со столкновением судов.

Необходимо отметить, что «столкновение судов» и «столкновение судна» — это два разных, хотя и очень схожих понятия. Как указывают А.В. Сидоренко и И.А. Шалаева, столкновение судна — это аварийное морское происшествие с судном, находящимся на борту или на стоянке, выражающееся в ударе или соприкосновении с другим судном (судами), с неподвижными или плавучими сооружениями, независимо от причин и последствий происшествия [1, 21].

Данные понятия объединяет то, что как столкновение судов, так и столкновение судна являются аварийным морским происшествием. Однако под столкновением судов понимается столкновение между двумя и более судами, в то время как понятие «столкновения судна» является правовым институтом гораздо более обширным и предполагает возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности, и включает в себя столкновение с разного рода плавучими объектами, скалами, рифами, портовыми сооружениями и т.д. Таким образом, понятие «столкновение судна» включает в себя понятие «столкновение судов».

Вопреки важности данного вопроса, национальное законодательство Украины, как и международных конвенции, посвященные вопросам столкновения судов, не уделяют внимания определению понятия «столкновение судов».

Одно из наиболее первых определений столкновения судов дал судья Бигам в 1898 году в деле *Chandler v Blogg*: «...“collision”, when used alone, without other words, means two navigable things coming into contact» («столкновение», когда употребляется без других слов, означает контакт двух плавающих объектов. — *Пер. авт.*) [2, 335].

Законодательство СССР содержало определение понятия «столкновение судов». Под ним понималось «аварийное соприкосновение двух или нескольких судов, если они, или хотя бы одно из них, находятся «на ходу» в смысле толкования этого понятия ППСС, но за исключением случаев, когда аварийное соприкосновение судов произошло в результате и в процессе выполнения швартовых операций: при подходе одного судна к другому или отходе судна от судна» [3, 5].

Понятие «столкновение судна» содержится и в национальном законодательстве некоторых зарубежных стран. Так, согласно ст. 534 Торгового кодекса Нидерландов, «выражение “столкновение” должно означать удар или соприкосновение двух судов» [4, 87].

Отсутствие данного понятия в нормативно-правовых актах обусловило активные дискуссии в научной литературе. В результате, множество ученых дают в своих работах собственные определения понятия «столкновение судов».

Так, А.Н. Шемякин определяет «столкновение судов» как ненамеренное сближение и физическое соприкосновение судов, а также повреждение принадлежностей одного судна другим [5, 322]. И.А. Шепетов полагает, что «столк-

новением считается соприкосновение одного судна с другим во время движения, т.е. когда оба судна «на ходу» — стоят на якоре, не ошвартованы у берега или другого стоящего судна или не стоят на мели» [6, 185].

Необходимо признать, что вышеперечисленные определения не отражают всю суть понятия столкновения судов, и указывают лишь на отдельные его аспекты. Из анализа нормативно-правовых актов следует, что столкновением судов, кроме непосредственного физического контакта между судами, также считается:

- навал судов;
- повреждение оборудования судна;
- повреждение (гибель) судна и (или) груза и ущерб здоровью или гибель людей на судне, столкновение не произошло, а ущерб вызван исполнением или неисполнением маневра или несоблюдением правил судоходства каким-нибудь другим судном.

Навалом считается физическое соприкосновение судов при их сближении (например, при швартовке, передаче груза с одного судна на другое). Провести четкую грань между навалом и столкновением достаточно сложно, однако такое разграничение, если оно возможно, помогает судебному-арбитражному органу более точно установить степень вины судна за причиненные убытки [7, 109].

В СССР данный термин употреблялся официально. В ст. 52 Положения о порядке расследования морских аварий, утвержденном приказом НКМФ № 190 от 15.04.40 г., указано: «В порядке настоящего положения подлежат расследованию следующие происшествия с иностранными невоенными судами, происшедшие в пределах вод Союза ССР:

- а) столкновение судов (включая и навалы одного судна на другое);
- б) навал судна на береговое или плавучее сооружение...» [8, 164].

В литературе навал рассматривают как подвид столкновения. Существует несколько ключевых отличий навала от столкновения:

- Навал всегда имеет преднамеренный характер.
- Навал может быть как правомерным действием, так и неправомерным, а столкновение всегда рассматривается морским правом как деликт, т.е. противоправное деяние, элементом которого является вина.

- В отличие от столкновения, повреждения от навала, как правило, минимальны.

Под повреждением оборудования судна может пониматься как повреждение составляющих судна (например, обрыв другим судном якорной цепи), так и повреждение принадлежностей (например, орудий промысла: рыболовных сетей, подъемных кранов и т.д.).

В западной литературе столкновения, при которых непосредственного физического контакта между судами не происходит, называют «indirect collision» (косвенное столкновение) или «putting by». Яркой иллюстрацией такого столкновения является столкновение танкера-химовоза «Bow Spring» и судна «Manzanillo II», произошедшее 8 июля 1999 года в Суэцком канале. Выходя из Порт-Саид, судно Bow Spring двигалось на север, в то время как судно Manzanillo II двигалось по встречному направлению, на юг. Капитан судна Bow Spring попытался связаться с мостиком Manzanillo II по VHF связи, однако последний не отвечал. Для того чтобы избежать столкновения, капитан судна Bow Spring дал команду «полный назад», в результате чего судно село на мель. Рассмотрев дело, суд признал судно Manzanillo

II виновным в понесенных судном Bow Spring убытках. Тем не менее, суд посчитал, что решение посадить судно на мель было поспешным и неоправданным. В результате суд оценил вину судна Manzanillo II в 50% от суммы повреждений. В дальнейшем апелляционный суд подтвердил это решение [9].

Исходя из вышеизложенного, можно выделить квалифицирующие признаки понятия «столкновение судов».

1) причинение убытков — чрезвычайное морское происшествие (по смыслу Раздела IX Кодекса торгового мореплавания Украины (далее — КТМ Украины));

2) причинение убытков судном:

- другому судну;
- находящимся на судне лицам;
- находящемуся на судне грузу;
- находящемуся на судне иному имуществу;

3) причинение убытков судном:

- выполнением маневра;
- невыполнением маневра;
- несоблюдением правил судоходства [10, 39].

На основании вышеизложенных признаков и характерных черт, можно согласиться с определением, сформулированным А.В. Недбай. Несмотря на то, что в определении отсутствует указание на конкретную причину столкновения, оно наиболее полно раскрывает суть понятия «столкновение судов», может применяться для всех видов столкновений, а также отвечает всем признакам столкновения судов. Мы присоединяемся к данному определению. Итак, столкновение судов — это чрезвычайное морское происшествие, в результате которого причинен ущерб вовлеченным в столкновение судам, находящимся на борту этих судов лицам и имуществу [10, 41].

Столкновение судов подлежит расследованию для установления его причин и последствий. Данный вопрос регулируется как международным, так и национальным правом. Международная Конвенция ООН по морскому праву 1982 года закрепляет, что каждое государство организует расследование достаточно квалифицированным лицом или лицами или под их руководством каждой морской аварии или навигационного инцидента в открытом море, с участием плавающего под его флагом судна, приведшего к гибели граждан другого государства или к нанесению им серьезных увечий, или серьезному ущербу судам или установкам другого государства, или морской среде. Государство флага и другое государство сотрудничают в проводимом этим другим государством любом расследовании любой такой морской аварии или навигационного инцидента [11].

Для целей предотвращения и расследования чрезвычайных морских происшествий Международной морской организацией был принят ряд резолюций. Главной из них является резолюция от 27 ноября 1997 года № А.849 (20), утвердившая Кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море (далее — Кодекс) [12].

В Украине вопросы, связанные с расследованием аварийных морских происшествий в основном регулируются Положением о классификации, порядке расследования и учета аварийных морских происшествий с судами, утвержденным приказом Министерства транспорта и связи Украины от 29.05.2006 г.

№ 516 (далее — Положение). Примечательно, что в самом Положении указано, что при его разработке использовались положения Кодекса.

Документы имеют ряд отличий, касающихся сферы применения, определения отдельных понятий, а также по иным вопросам.

Положение применяется для квалификации, порядка расследования и учета аварийных морских происшествий (далее — АМП), которые произошли:

- с украинскими морскими судами, на которых распространяется действие КТМ Украины;

- с иностранными невоенными судами в территориальном море или внутренних водах Украины, а по просьбе о проведении расследования капитана аварийного судна, под флагом которого плавает судно — также в открытом море [13].

Кодекс применяется при расследовании аварий или инцидентов на море, когда одно или более государств имеют существенный интерес в аварии на море, в которую вовлечено судно, находящееся под их юрисдикцией. Существенно заинтересованным является государство:

- которое является государством флага судна, являющегося объектом расследования; или

- в чьих внутренних или территориальных водах произошла авария;

- где авария причинила или угрожала серьезным вредом окружающей среде этого государства, или в пределах тех районов, над которыми государство уполномочено осуществлять юрисдикцию, признанную по международному праву; или

- где последствия аварии причинили или угрожали серьезным вредом этому государству или искусственным островам, установкам или постройкам, над которыми оно уполномочено осуществлять юрисдикцию; или

- где, в результате аварии причинили или угрожали серьезным вредом этому государству или искусственным островам, установкам или постройкам, над которыми оно уполномочено осуществлять юрисдикцию; или

- где, в результате аварии, погибли или получили серьезные ранения граждане этого государства; или

- которое имеет в своем распоряжении важную информацию, могущую быть использованной в расследовании; или

- которое, по какой-либо другой причине, высказывает интерес, рассматриваемый головным расследующим государством как значительный.

Таким образом, в ряде случаев государство имеет право расследовать аварийные морские происшествия и за пределами своей юрисдикции.

Кодекс оперирует понятием «авария на море», в то время как Положение использует понятие «аварийное морское происшествие» (АМП). Документы наделяют данные понятия разными значениями.

Кодекс определяют аварию на море как событие, являющееся результатом любого из следующего:

- гибель или серьезное ранение человека, причиненные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; или

- потеря человека с судна, причиненные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; или

- гибель, предполагаемая гибель или оставление судна; или повреждение

судна; или

- посадка судна на грунт или лишение его возможности движения или участие в столкновении; или

- повреждение, причиненные эксплуатацией или в связи с эксплуатацией судна; или

- ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов, в свою очередь причиненных эксплуатацией судна или судов.

В свою очередь, Положение определяет АМП как событие, возникшее в результате эксплуатации судна или в связи с ним, которое причинило или могло причинить человеческие жертвы, или причинить вред здоровью людей, гибель судна, или потерю его мореходного состояния, а также загрязнение окружающей природной среды. Такому определению соответствует определение «инцидент», данное Кодексом.

Таким образом, в отличие от аварии на море, аварийное морское происшествие считается таковым даже при отсутствии наступления негативных последствий.

При расследовании АМП уполномоченные органы государства составляют акт расследования, в котором описывается АМП, его причины и последствия. Данный документ имеет чрезвычайно важное значение в суде, так как является ключевым доказательством виновности ответчика.

Согласно п. 3.1. Положения, органами, уполномоченными расследовать АМП в Украине, являются:

- Министерство инфраструктуры Украины;

- Министерство аграрной политики и продовольствия Украины;

- Укрморречинспекция;

- Госрыббагентство Украины;

- Управление государственного надзора за безопасностью мореплавания флота рыбного хозяйства Госрыббагентства Украины;

- капитаны морских портов;

- капитаны судов.

Особого внимания заслуживают определение столкновения, содержащееся в классификационной таблице Порядка расследования АМП. Следует отметить, что Кодекс расследования аварий не содержит ни определения столкновения, ни определений других аварийных морских происшествий.

Так, согласно п. 1.1.2. классификационной таблицы Порядка, столкновение — это контакт или столкновения судов между собой в процессе их движения или движения одного из них; контакт с судном, которое стоит на якоре или на мели; контакт с любым объектом или предметом, который согласно Конвенции о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года, является судном; контакт с сооружением, стоящим в море отдельно (нефтебуровой платформой, вышкой и т.д.), повреждение орудий промысла судна флота рыбного хозяйства, соединенных с судном, другими судами.

Как видно, здесь законодатель отождествляет понятия «столкновение» и «столкновение судов». Исходя из определения, установленного Порядком, а также основываясь на вышеизложенном материале, можно сделать вывод, что столкновение судов, при котором не происходит непосредственного физического контакта между судами, но наносится ущерб судну, грузу или

здоровью людей, нельзя квалифицировать ни как столкновение, ни как иное аварийное морское происшествие. И если нанесение ущерба судну или здоровью людей формально является аварийным морским происшествием, то при нанесении ущерба грузу другим судном уполномоченный орган может отказаться расследовать АМП, ссылаясь на его отсутствие. В результате судовладелец не сможет получить акт расследования, что значительно усложнит возмещение понесенных при столкновении убытков.

Выводы. Анализ нормативных актов, регулирующих порядок расследования столкновения судов, показывает, что последние не учитывают всю специфику столкновения судов и, таким образом, содержит ряд пробелов, имеющих не только теоретическое, но и важное практическое значение. Для устранения пробелов в национальном законодательстве, предлагаем дополнить п. 1.1.2. классификационной таблицы Порядка следующей нормой: «столкновение судов – происшествие с участием двух или более судов, которое причиняет ущерб судну, грузу или экипажу, даже если не произошло непосредственного контакта».

ЛИТЕРАТУРА:

1. Сидоренко А.В. Документальное оформление морских происшествий / А.В. Сидоренко, И.А. Шалаева. – Одесса: ЛАТСТАР, 2000. – 168 с.
2. Francis Rose. Maritime Insurance: Law and Practice. Second Edition / Informa Law, 2013. – 783 p.
3. Яскевич А.П. Столкновение судов / А.П. Яскевич. – М.: Морской транспорт, 1958. – 140 с.
4. Торговый кодекс Нидерландов 1838 года // Сборник морских законов зарубежных стран. – Вып. 1. – М.: Рекламбюро ММФ, 1964. – 335 с.
5. Шемякин А.Н. Морское право: учеб. пособ. // А.Н. Шемякин. – Х.: Одиссей, 2010. – 344 с.
6. Организация безопасности плавания судов / [Ольшамовский С.Б., Земляновский Д.К., Шелетов И.А.]. – М.: Транспорт, 1972. – 213 с.
7. Кузнецов С.А. Морское частное право: учеб. пособ. / С.А. Кузнецов, Л.И. Пашковская. – О.: Феникс, 2012. – 236 с.
8. Положение о порядке расследования морских аварий: приказ НКМФ № 190 от 15.04.40 г. // Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту / Сост. В.В. Манжин. – М., Ленинград: Морской транспорт, 1948. – С. 164-171.
9. Bow Spring, owner of the Ship “BOW SPRING” v Owners of the Ship Manzanillo II [2003]. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://goo.gl/gCr7ng>
10. Недбай А.В. Столкновение судов : понятие и нормативно-правовое определение / А.В. Недбай // Актуальні проблеми політики: зб. наук. праць. – Вип. 32. – Одеса: Фенікс, 2007. – С. 36-42.
11. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года. Ратифицирована в Украине 03.06.1999. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_057
12. Международный кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море 1997 г. / Пер с англ. В.П. Стрелков, В.В. Бронштейн, Т.В. Кузнецова. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://goo.gl/LvaPMF>
13. Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06>