

УДК 656.61

**Силачёва Екатерина Алексеевна,**  
ООО «Наutilus-страховые консультанты»

### **Правовые предпосылки для признания морской буксировки спасанием**

**Аннотация.** Переход буксировки из простой морской в спасательную является дискуссионным вопросом: будет ли буксировка признана судом / страховщиком / иной организацией спасанием или простой буксировкой. В статье рассмотрены международные конвенции, регулирующие вопросы спасания, и проведены параллели с российским законодательством. Выделен главный критерий признания буксировки спасанием — наличие опасности. В страховом процессе решение о признании факта наличия опасности остается на усмотрение страховой организации. При этом позиция судовладельца и спасателя зачастую не совпадает с мнением страховщика, что приводит к необходимости решения данного вопроса в суде.

**Ключевые слова:** страхование средств водного транспорта; опасность; страховой случай; спасание судов; специальная компенсация спасателям; морская буксировка.

**Ekaterina Al. Silacheva,**  
LLC “Nautilus-Insurance Consultants”

### **Legal prerequisites for recognition of sea towing by rescuing**

**Abstract.** The transition from simple sea towing to rescue is a debatable issue: whether towing will be recognized by the court/insurer/other organization as rescue or simple towing. The current paper has examined international conventions governing rescue issues and drawn parallels with Russian legislation. There has been identified the main criterion for recognizing towing as a rescue, it is the presence of danger. In the insurance process, the decision to recognize the existence of danger remains at the discretion of the insurance organization. At the same time, the position of the shipowner and rescuer often does not coincide with the opinion of the insurer, which leads to the need to resolve this issue in court.

**Keywords:** water transport insurance; danger; insurance case; ship rescue; special compensation for rescuers; sea towing.

---

Морское страхование относится к специальным видам страхования (ст. 970 Гражданского кодекса Российской Федерации), в связи с этим взаимоотношения сторон договора морского страхования регулируются прежде всего Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), а именно гл. 15 «Договор морского страхования».

Одним из видов морского страхования является страхование средств водного транспорта — страхование судна: корпуса, машин и оборудования, которое призвано защитить судовладельцев от ряда рисков, связанных с повреждениями и утратой имущества. Существуют различные варианты страхования, отличающиеся полнотой покрытия: на случай полной гибели судна (включая конструктивную гибель), повреждения корпуса или поломки машин и оборудования, а также от ряда сопутствующих рисков, таких как потеря фрахта, военные риски и проч.

Страхование судна от риска полной гибели (включая конструктивную гибель судна) обычно предполагает включение в покрытие также необходимых и целесообразных расходов по спасанию судна. Как отмечает В. В. Шутенко, это соответствует принципу возмещения страхователю расходов, понесенных в связи с усилиями по предотвращению и уменьшению убытков. Спасание судна (в отличие от спасания жизни на море) осуществляется на договорной коммерческой основе и оплачивается исходя из разумной оценки стоимости спасенного имущества, усилий, расходов и рисков спасателей [1, стр. 37]. Какой экономический смысл заложен в страховании расходов по спасанию терпящего бедствие судна? Без включения в покрытие вышеупомянутых расходов страхование становится нецелесообразным, так как при угрозе гибели судна страхователю выгоднее не предпринимать никаких действий по спасанию, а позволить имуществу погибнуть, так как за это он получит возмещение от страховой компании, в отличие от расходов по спасанию. Для страховой организации же экономически целесообразнее предотвратить гибель судна и оплатить спасательную операцию, нежели выплачивать полную стоимость погибшего имущества, так как обычно стоимость спасания оказывается существенно ниже стоимости застрахованного объекта.

Согласно подп. 1 п. 2 ст. 337 КТМ РФ спасательной операцией является любое действие или любая деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу, находящимся в опасности в судоходных водах или в любых других водах. Таким образом, ключевым признаком спасания, как комплекса мероприятий, является наличие опасности, грозящей судну, т.е. реальность его полной гибели. Значит,

опасность в контексте спасательной операции и страхования — это риск наступления полной гибели судна.

Признаками наличия опасности считаются:

- существенное нарушение нормальной эксплуатации судна, устранение которого невозможно собственными силами экипажа;
- реальное существование значительной вероятности наступления неблагоприятных материальных последствий (гибель или повреждение имущества).

Невозможность устранения нарушений может быть как абсолютной, так и относительной. Абсолютная невозможность означает, что экипаж судна не в состоянии устранить аварию самостоятельно, сколько бы времени ни прошло и какие бы действия он не предпринимал. При относительной невозможности устранения аварии у экипажа есть выбор между помощью спасателей и чрезвычайными действиями, которые позволяют ему устранить нарушения самостоятельно.

Спасанием является комплекс мероприятий, направленных на предотвращение гибели судна, таких как буксировка, высадка аварийной партии, откачка воды и проч. Одним из важнейших мероприятий этого перечня является доставка (буксировка) судна в безопасный порт-убежище.

Вместе с тем ст. 225 КТМ РФ дает определение договора буксировки: по договору буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка). Таким образом, морская буксировка не предполагает наличия опасности, грозящей судну.

В качестве примеров морской буксировки можно привести следующие мероприятия:

- подводка судна на буксире к причалу;
- буксировка обездвиженного судна, находящегося в ремонте, с одной верфи на другую в простых погодных условиях при отсутствии какой-либо опасности для судна;
- аварийная буксировка (перемещение аварийного судна без наличия опасности для него);
- буксировка судна на слом и проч.

Буксировка судна, если она не заявлялась при заключении договора страхования, является существенным изменением в риске, поэтому должна быть обязательно согласована со страховщиком. Без получения подтверждения от страховой организации убытки, произошедшие во время буксировки судна, договором страхования покрываться не будут. При этом следует отметить, что существенными изменениями в риске не считаются случаи, когда застрахованное судно идет на буксире в ходе

спасательной операции. Отсюда возникает вопрос, когда именно морская буксировка становится спасательной операцией?

Переход буксировки из простой морской в спасательную является дискуссионным вопросом: будет ли буксировка признана судом / страховщиком / иной организацией спасением или простой буксировкой.

Началом международно-правового регулирования вопросов спасания судов принято считать принятие Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 г. Статья 4 вышеуказанной Конвенции устанавливала: буксир не имеет права на вознаграждение за оказание помощи или спасание буксируемого им судна или его груза, разве бы он оказал исключительные услуги, которые не могут быть рассматриваемы как исполнение договора буксирования. То есть буксир не имел права на спасательное вознаграждение, если буксировка не являлась спасением, а значит, услуги буксира не носили чрезвычайного характера. Важным критерием спасания согласно ст. 8 той же Конвенции являлся достигнутый успех, т.е. «нет спасания — нет вознаграждения».

Вышеуказанный принцип оказался совершенно неприемлемым для случаев спасания танкеров и судов, перевозящих опасные вещества. Традиционное спасательное право не позволяло вознаграждать спасателей, которым не удавалось спасти танкер, груженный нефтью, или газовоз, но удавалось предотвратить значительные нефтяные разливы или устранить значительное химическое заражение [2, стр. 387].

Решением этой проблемы стали пересмотр международных правил, содержащихся в Конвенции 1910 г., и принятие Международной конвенции о спасении 1989 года. Для Российской Федерации Конвенция вступила в силу 25 мая 2000 г. и была инкорпорирована в КТМ РФ — гл. XX почти целиком дублирует положения Конвенции.

Пункт 2 ст. 12 данной Конвенции (в КТМ РФ — п. 2 ст. 341.), опираясь на положения Конвенции 1910 г., по-прежнему говорит о том, что никакая выплата не полагается, если спасательные операции не имели полезного результата. Статья 13 (в КТМ РФ — ст. 342) фиксирует расширенный перечень критериев установления вознаграждения, одним из которых остается степень успеха, достигнутого спасателями. Отступление от принципа «нет спасания — нет вознаграждения» предусмотрено ст. 14 (в КТМ РФ — ст. 343), которая говорит о специальной компенсации: если спасатель осуществил спасательные операции в отношении судна, которое само по себе или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде, и не смог заработать вознаграждение в соответствии с озвученными Конвенцией критериями, по крайней мере, равное специальной компенсации, он имеет право на получение от владельца этого судна специальной компенсации, равной расходам спасателя. Таким образом, специальная компенсация гарантирует возмещение расходов и мотивирует спасателей браться за операции с минимальной вероятностью

благоприятного исхода, что позволяет уменьшить ущерб для окружающей среды, как если бы судно было оставлено без помощи. Расходы, связанные с выплатой специальной компенсации спасателям, ложатся только на владельца судна, находящегося в опасности, и покрываются по договору страхования гражданской ответственности перед третьими лицами (P&I).

Правовые предпосылки для признания морской буксировки спасанием создают международные нормы и принципы, контекст спасательных операций, а также национальное законодательство. Эти предпосылки обеспечивают рамки и руководство для правового признания морской буксировки спасанием в интересах спасения имущества и защиты окружающей среды.

В соответствии с положениями КТМ РФ, которые сформулированы на основании Конвенции 1989 г., буксировка может быть признана спасанием только при наличии опасности для судна. В этом и есть главный дискуссионный вопрос — наличие опасности для судна. В страховом процессе решение о признании факта наличия опасности остается на усмотрение страховой организации (так как вопрос напрямую связан с выплатой возмещения). При этом позиция судовладельца и спасателя зачастую не совпадает с мнением страховщика, что приводит к необходимости решения данного вопроса в суде.

В качестве примера рассмотрим происшествие в порту Дудинка с одним из судов при следовании в ледовых условиях. Судно было застраховано в одной из страховых компаний на ограниченных условиях без рисков поломки машин и оборудования, однако необходимые и целесообразно понесенные расходы по спасанию судна также подлежали возмещению.

В апреле судно вышло из порта Мурманск, следуя за ледоколом, с назначением к месту выгрузки в порту Дудинка на реке Енисей. Во время движения произошла аварийная остановка главного двигателя, судно продолжило движение на буксире вплотную за ледоколом. Судно благополучно прибыло на рейд порта Дудинка, был составлен план ремонта, в ожидании деталей часть механизмов судна была разобрана. До истечения согласованного срока ремонта от администрации порта Дудинка судну поступило требование покинуть порт ввиду приближающегося паводка и угрозы затопления причала (распоряжение капитана порта «Об окончании периода ледокольных проводок»). Выполнить ремонт до начала паводка не представлялось возможным, судно во время возникшей опасной ситуации было немореходно и не могло покинуть порт своим ходом. Остаться в порту или на рейде судно также не могло из-за угрозы его гибели в результате ледохода и поднятия уровня воды. Требовалось срочно организовать буксировку судна в безопасный порт. Ближайшим безопасным портом, доступным на момент рассматриваемых событий, оказался порт Мурманск. Судовладелец оперативно направил страховщику уведомление с информацией о создавшейся ситуации с судном в порту Дудинка, которая отвечала всем

признакам страхового случая в отношении застрахованного риска — возмещение расходов по спасанию судна. От страховщика был получен ответ следующего содержания: «Страхователю рекомендуется принимать все меры по минимизации убытков, а также действовать разумно и осмотрительно, в том числе как он мог бы действовать, если бы не был застрахован». В связи с нарастающим уровнем опасности для судна и его экипажа судовладелец принял решение о начале спасательной операции, которая была успешно реализована. По факту проведения спасательной операции судовладелец направил страховщику заявление о выплате страхового возмещения.

Страховщик отказался признать расходы по спасанию, поставив под сомнение заявление, что существовала реальная опасность, угрожавшая судну, экипажу или объектам морской инфраструктуры. А если она и была, то необходимо было установить момент начала и прекращения. Страховщик подтвердил, что, исходя из обстоятельств дела, можно заключить, что угроза повреждения судна и объектов морской инфраструктуры не исключалась, именно поэтому капитан порта Дудинка уведомил о начале паводкового периода и издал распоряжение о необходимости покинуть акваторию порта в качестве меры по предупреждению наступления неблагоприятных последствий. Вместе с тем, по мнению страховой компании, проводилась «аварийная буксировка» судна, а не «спасательная операция»: к моменту осуществления буксировки опасность судну в виде ожидаемого в ближайшем будущем ледохода на реке Енисей еще не наступила, следовательно, услуги по буксировке судна нельзя относить к расходам на спасание.

Дело было передано в суд. Арбитражный суд (во второй инстанции) встал на сторону судовладельца: реальная опасность судна в связи с идущим ледоходом на реке Енисей и появлением признаков о начале в любой момент движения льда в районе порта Дудинка, угрожавшая судну, экипажу и объектам морской инфраструктуры была, подтверждена рядом документов, в том числе распоряжением капитана порта Дудинка «Об окончании периода ледокольных проводок». Оставление обездвиженного судна в море могло с высокой долей вероятности явиться причиной его гибели, а также могло создать непосредственную опасность судоходству в районе нахождения судна. Если бы судно, лишенное возможности передвигаться, было бы застигнуто ледоходом, то с высокой долей вероятности оно было бы выдавлено льдом на мель, либо же корпус судна получил бы повреждения от воздействия льда. Доставка в безопасный порт была единственным возможным способом избежать потенциальной гибели и минимизировать вероятные потери судовладельца, действия буксира были исключительными, был достигнут полезный результат, следовательно, проведенная буксировка являлась спасанием. Таким образом, спасательная операция по буксировке судна из порта Дудинка в

порт Мурманск была направлена на предотвращение убытков в виде гибели или повреждения судна в результате паводка (посадки судна на мель, контакта со льдом или грунтом), значит, понесенные расходы являлись необходимыми и целесообразными расходами по спасанию судна.

Резюмируя вышеизложенное, делаем следующий вывод, при принятии решения о признании (либо непризнании) буксировки спасанием необходимо отталкиваться от определения и смысла буксировки. Если данное мероприятие готовится заблаговременно без наличия опасности для буксируемого объекта, то идет речь об исполнении договора буксировки. Если буксир привлекается в связи с необходимостью буксировки судна в безопасный порт при наличии опасности для буксируемого объекта, то мы можем говорить о спасании.

#### **Литература**

1. Шутенко, В. В. Морское страхование. Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика) / В. В. Шутенко. — Выпуск 4. — Санкт-Петербург : Информационный центр «ВЫБОР», 2004.
2. Гуцуляк, В. Н. Российское и международное морское право (публичное и частное) / В. Н. Гуцуляк. — Москва : Граница, 2017.

#### **References**

1. Shutenko, V. V. Morskoye strakhovaniye. Seriya: Kommercheskaya rabota na morskoye transporte (teoriya i praktika) [Marine insurance. Series: Commercial work in maritime transport (theory and practice)] / V. V. Shutenko. — Vypusk 4. — Sankt-Peterburg : Informatsionnyy tsentr «VYBOR», 2004.
2. Gutsulyak, V. N. Rossiyskoye i mezhdunarodnoye morskoye pravo (publichnoye i chastnoye) [Russian and international maritime law (public and private)] / V. N. Gutsulyak. — Moskva : Granitsa, 2017.