

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА

В. Ф. Сидорченко

КРАЙНЯЯ НЕОБХОДИМОСТЬ
ПРИ УГРОЗЕ
МОРСКИХ АВАРИЙ

ЮРИДИЧЕСКИЙ
ЦЕНТР

Теория и практика международного права

Виктор Сидорченко

**Крайняя необходимость
при угрозе морских аварий**

«Юридический центр»

2010

ББК 67.412.1

Сидорченко В. Ф.

Крайняя необходимость при угрозе морских аварий /
В. Ф. Сидорченко — «Юридический центр», 2010 — (Теория и
практика международного права)

В книге на основе национальных и международно-правовых актов и примеров из отечественной и зарубежной практики мореплавания рассмотрены понятие и виды угроз возникновения аварийных случаев на море и действий экипажа в состоянии крайней необходимости, предпринимаемых для спасания людей и судов от воздействия стихии и иных морских опасностей. Книга рассчитана на широкий круг читателей и может быть полезной студентам и курсантам, научным работникам и специалистам в области морского права и торгового судоходства.

ББК 67.412.1

Содержание

Введение	6
Глава 1	8
§ 1. Философское понятие крайней необходимости	8
§ 2. Понятие крайней необходимости в уголовном праве	15
§ 3. Понятие крайней необходимости в гражданском праве	18
§ 4. Понятие крайней необходимости в морском праве	21
Конец ознакомительного фрагмента.	26

В. Ф. Сидорченко
Крайняя необходимость
при угрозе морских аварий

© В.Ф. Сидорченко, 2010

© Изд-во «Юридический центр-Пресс», 2010

Редакционная коллегия серии «Теория и практика международного права»

*Л.Н. Галенская (отв. ред), В.Ф. Сидорченко (отв. ред.), С.В. Бахин, Ю.Ю. Берестнев,
В.Н. Дежкин, В.В. Запевалов, В.С. Иваненко, В.П. Кириленко, А.И. Ковлер, П.А. Лаптев, И.Е.
Тарханов*

Рецензенты:

Мусин В.А., доктор юридических наук, профессор, член-корреспондент РАН

Кириленко В.П., доктор юридических наук, профессор

Введение

Мировой торговый флот насчитывает в настоящее время свыше 30 млн судов: около 90 тыс. крупных (более 500 тонн вместимости); около 900 тыс. менее крупных (от 100 до 500 тонн вместимости); около 30 млн мелких (менее 100 тонн вместимости)[1].

Мировой торговый флот выполняет чрезвычайно важные для всего сообщества государств функции: перевозит до 90 % всех внешнеторговых грузов мира и многие миллионы пассажиров, добывает свыше 80 % потребляемой человечеством рыбы, морского зверя и морепродуктов[2], осуществляет в недрах Мирового океана добычу нефти, газа и иных полезных ископаемых, проводит важные научные исследования, в том числе гидрометеорологических факторов и чрезвычайных природных явлений, осуществляет охрану морской среды[3], обеспечивает проведение морских буксировок, ледокольных и лоцманских проводок, морского туризма, водного спорта и других видов деятельности в Мировом океане.

Естественно, что функционирование столь сложного и многообразного международного механизма, каковым является мировой торговый флот, не может происходить гладко: ежегодно примерно с каждым третьим из плавающих судов происходит какой-либо аварийный случай[4] и ежегодно в Мировом океане погибают свыше 200 тыс. человек[5].

Причины аварий чрезвычайно разнообразны. Помимо ошибок или небрежности людей[6], существенную роль в возникновении аварийности играют гидрометеорологические факторы – ураганы и цунами, лед и туман, аномально высокие волны и селеминг, шквалы и магнитные бури, а также многие другие проявления стихии[7].

При возникновении опасности для судна экипажи судов обязаны применять сложившиеся в практике мореплавания стандарты чрезвычайных действий по устранению угрозы. Такие стандарты содержатся как в международных конвенциях и иных актах, так и в национальных правилах безопасности мореплавания. При этом экипаж судна нередко действует в состоянии крайней необходимости, то есть применяет методы и способы борьбы с опасностью, которые при нормальной эксплуатации судна применять запрещено. Цель такого рода мероприятий, совершаемых в состоянии крайней необходимости, – спасти судно и людей.

В книге на основе норм международного и национального морского права и примеров из практики отечественного и зарубежного мореплавания рассмотрены различные морские происшествия и действия людей в состоянии крайней необходимости по ликвидации возникшей опасности.

Примечания

1. World Shipping // Annuaire Reports, 1997 / Lloyd's Register. London, 1998. P. 28–30.
2. Sardonyx shelterdeck trawler from Paull shipyard to Moray First partnership // Commercial Fishing. 1989. N 7. P. 28–31.
3. Кириленко В. П., Сидорченко В. Ф. Мореплавание и предотвращение загрязнения Мирового океана. М., 1985.
4. Аварийность среди судов валовой вместимостью более 500 т составляет 20–33 %, вместимостью менее 500 т – 35–36 % (см.: Ellingsen H. V. Sikkerhet til ojos // NSFI-nytt. 1974. N 2. P. 1–3).
5. Пономарев В. Е. Условия безопасности мореплавания. М., 1976. С. 10.
6. Например, суда, плавающие через Ла-Манш, только за один 1986 г. по вине судоводителей совершили 7500 нарушений правил движения (см.: Detlefsen G. U. Standart-Frachter. Frachter mit Hohen Standart // Schiffahrt internationale. 1987. N 2. S. 75–77).

7. Englischer kanal: Bessere Einhaltung der Einbahwege-weniger Kollisionen // Seewart. 1977. N 1. S. 38–40.

Глава 1

Понятие действий в состоянии крайней необходимости

§ 1. Философское понятие крайней необходимости

Правовое понятие «крайняя необходимость» или, точнее, «действия в состоянии крайней необходимости» является комплексным, поскольку включает в себя элементы физического, психофизического, правового, экономического и философского характера. В связи с этим большее или меньшее внимание к отдельным элементам, структурирующим это понятие, зависит от исходной позиции исследователя (юриста, философа, экономиста, психолога и пр.) и от используемых им методов анализа.

Главная особенность рассматриваемого понятия состоит в том, что все его элементы не просто взаимосвязаны, но и каждый из них обладает определенной степенью самостоятельности и безусловной специфичности, поскольку является носителем характерных черт, свойственных конкретным сферам духовного и материального бытия.

В понятие «действия в состоянии крайней необходимости» включены три основных относительно самостоятельных элемента, являющихся предметами анализа: 1) действия; 2) состояние; 3) крайняя необходимость.

Последний из этих элементов относится к сфере философских понятий, и в этом параграфе ему будет уделено особое внимание.

Однако прежде чем переходить к рассмотрению философской сущности «крайней необходимости», было бы целесообразно на конкретном примере из морской практики рассмотреть действия в состоянии крайней необходимости.

В ноябре 2000 г. российское рефрижераторное судно «Нордландия» столкнулось в районе Кронштадта с панамским грузовым судном. В результате столкновения в борту рефрижератора образовалась пробоина, и судно стало быстро заполняться водой. Возникла угроза потопления. От капитана и экипажа требовалось принятие немедленных мер по предотвращению гибели судна. Чрезвычайные действия в такой ситуации принято обозначать как совершенные в «состоянии крайней необходимости».

Национальное и международное морское право выработало ряд национально-правовых и международно-правовых стандартов чрезвычайных действий по обеспечению безопасности мореплавания, направленных на спасение людей, судна и груза. Применение таких стандартов происходит в условиях крайней необходимости, подобных тем, в которых оказалась «Нордландия».

Так, согласно п. 4 ст. 292 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) 1999 г.[1] и ст. V Международных Йорк-Антверпенских правил общей аварии 2004 г.[2], капитан должен осуществить, если нет иных возможностей, «намеренную посадку судна на мель» во избежание потопления его на глубине.

В случае с «Нордландией» от аварийного судна до ближайшей мели было около 300 метров и судно легко можно было бы посадить на нее. Однако подошедшие к судну спасательные буксиры предпочли, по согласованию с капитаном тонущего судна, буксировать его к причалам Кронштадта, но довести его до места назначения не успели: рефрижератор затонул на глубине 15 метров всего лишь в 50 метрах от причальной стенки, блокировав своим корпусом вход в два дока, где проводились ремонтные работы, и причинил тем самым заводу большие убытки. Кроме того, последующий подъем судна потребовал затрат, превысивших 200 тыс. долл. Все эти расходы и убытки были признаны частной аварией владельца т/х «Нордландия»[3].

В данном случае капитан судна вместо необходимого и спасительного действия по намеренной посадке судна на мель предпочел сомнительную буксировку, хотя судно подвергалось реальной и близкой угрозе потопления, требовавшей от капитана и экипажа совершения «действий в состоянии крайней необходимости». Такими действиями была бы намеренная посадка судна – единственно необходимое в сложившейся ситуации средство предотвращения его потопления на глубине.

Как стандарт безопасности мореплавания намеренная посадка судна на мель осуществляется как в интересах всех участников «морского предприятия» (судна, груза и фрахта), когда «морскому предприятию» грозит общая для всех опасность, так и в интересах только кого-то одного из них, чье имущество находится в опасности (например, судно без груза). Соответственно и ущерб, возникающий при намеренной посадке судна на мель, распределяется среди всех заинтересованных лиц или возлагается только на кого-то одного. В первом случае ущерб называется общей аварией, а во втором – частной.

Так, к общим расходам и убыткам в случаях намеренной посадки судна на мель относятся расходы на ремонт повреждений судна, полученных при посадке на мель и при снятии с мели, а также сопутствующие ремонту расходы. К общей аварии относятся также убытки от повреждения или гибели груза при посадке на мель и снятии с нее. При этом на общую аварию будет отнесена только стоимость погибшего груза. Любое возникшее при этом загрязнение относится на частную аварию судовладельца.

В ст. V Йорк-Антверпенских правил сказано, что «если судно преднамеренно выброшено на берег ради общей безопасности то независимо от того, могло ли судно быть само выброшено на берег, потери или убытки, понесенные в результате этого имуществом, участвующим в общем морском предприятии, принимаются на общую аварию»[4]. В связи с этим положением заслуживает внимания Комментарий к КТМ РФ, в котором говорится, что «если грузое судно неизбежно было бы вынесено на мель (независимо от воли экипажа), причиненные такой посадкой на мель расходы не относятся к общей аварии, однако соответствующие расходы и ущерб, причиненные в результате снятия такого судна, являются общей аварией»[5]. С первой частью этого утверждения вряд ли можно согласиться, поскольку даже в случае, когда судно потеряло ход и ветром и течением его несет к берегу, т. е. как бы создана неизбежность его посадки на мель, у капитана все еще сохраняется возможность свести до минимума негативные последствия посадки на мель: используя руль, парус, плавучий якорь, отданный носовой или кормовой якорь, можно попытаться совершить маневр и быть выброшенным не на скалу, а рядом с ней на песчаную отмель или просто пологий берег. Такие действия капитана и экипажа должны рассматриваться как чрезвычайные, намеренные и разумные при общей аварии, а весь ущерб от посадки судна на мель – как общеаварийный.

В пользу такого толкования говорит то, что в реальной практике мореплавания существует множество факторов, воздействующих на судно, и поэтому никогда нельзя знать заранее, что не произойдет чего-либо неожиданного (понятие «случайность мореплавания» широко известно международному и национальному морскому праву): например, сменится направление ветра и судно понесет не к берегу, а от него; удастся запустить неисправную машину; появится какое-либо судно, которое поможет аварийному судну приткнуться к песчаной отмели, а не быть выброшенным на острые скалы, и т. д. Именно поэтому все убытки при намеренной посадке судна, с грузом (как имущества) на мель должны быть отнесены на общую аварию.

Вместе с тем следовало бы сказать, что при возникновении водотечности у судна намеренная посадка его на мель не является единственно возможным и, тем более, единственно правильным видом «действий в состоянии крайней необходимости». При ограниченной водотечности, например, только в одном из отсеков судна, вполне может быть применена буксировка в ближайший порт или иное безопасное место. Водотечность может быть ликвидиро-

вана силами спасателей. Иногда ее устраняют собственными силами экипажа аварийного судна путем постановки специального аварийного пластыря на пробоину (щель, отверстие) с наружной части борта[6], с последующей откачкой воды из затопленных помещений и установкой внутри судна на пробоину (щель, отверстие) цементного ящика[7].

Выбор того или иного вида чрезвычайных действий, осуществляемых в состоянии крайней необходимости, зависит от характера и степени опасности для судна, груза и людей, наличия на судне аварийно-спасательных средств, близости порта, берега, нахождения других судов в районе аварии, в том числе спасательных, от состояния погоды, льда, температуры воздуха и воды, видимости, квалификации экипажа, размеров судна, характера и количества груза и от других факторов.

В связи с такой множественностью влияющих на состояние судна условий анализ понятия «действия в состоянии крайней необходимости» следует проводить с учетом и такого элемента, как «период безопасного времени», то есть период, в течение которого еще можно успеть предпринять «действия в состоянии крайней необходимости» до начала материализации опасности.

Однако на практике «периода безопасного времени» может и не быть вовсе, например, когда пожар возник в результате внезапного взрыва газов или какого-либо груза от попадания молнии или от столкновения с плавающей миной, от столкновения судов и пр. В таких случаях действовать в состоянии крайней необходимости нужно немедленно, ибо материализация опасности уже началась.

Следовательно, понятие «крайняя необходимость» включает в себя и такие важные характеристики, как степень грозящей судну опасности, близость материализации опасности, все еще существующая технологическая возможность принятия мер чрезвычайного характера.

Поскольку цель совершения «действий в состоянии крайней необходимости» состоит в устранении или уменьшении грозящей опасности, то сама возможность осуществления таких «действий» является не просто весьма важной, но и безусловно необходимой.

Вместе с тем если «действия в состоянии крайней необходимости» выполнить уже невозможно (как невозможно спасти уже погибших людей) или их выполнение находится за пределами возможностей людей, как бы они, в том числе и жертвуя собой, ни старались, то налицо будет своеобразная утрата цели, ради достижения которой осуществляются «действия в состоянии крайней необходимости». К такой ситуации правовая конструкция «действий в состоянии крайней необходимости» не применяется.

В связи с этим следовало бы рассмотреть философскую трактовку понятия «необходимость», являющегося ключевым в понятии «действия в состоянии крайней необходимости».

Необходимость – это философская категория, выражающая объективные связи материального мира. Иначе говоря, необходимость – это совокупность связей реального мира, которая, благодаря присоединению дополнительных определенностей бытия, понуждается к переходу из области возможного в сферу наличного бытия[8].

При этом «сущее в себе» еще не является необходимым, хотя содержит в себе полноту возможностей. Так, благодаря присоединению определенностей (категорий бытия и познания) «живое» нечто (например, организм) переходит из сферы сущего в сферу наличного бытия и здесь становится необходимым.

«Сущее в себе» близко к категории «Ничто», которая, рассматривая ее в относительном смысле, означает отсутствие свойств, состояний и процессов в определенном «нечто»[9].

Если рассматривать «Ничто» в абсолютном смысле, то речь пойдет об отрицании бытия так такового. Так, Платон[10] и Плотин[11] рассматривают материю как неистинно сущее, как «*ме он*» («ничто»). В индийской философии говорится о переходе бытия в ничто[12]. В философии Георга Гегеля бытие и «ничто», как чистые абстракции, тождественны по содер-

жанию[13]. Согласно диалектическому принципу, бытие неизбежно превращается в ничто, а их синтезисом является становление его[14].

Сторонники экзистенциализма утверждают, что «ничто» обнаруживается лишь благодаря страху[15]. В этом страхе заключен ужас перед всем тем, что в действительности является «ничто». Сущность «ничто» – превращение в «ничто», отсылание к сущему, погружающемуся в целое, то есть к недействительности всего сущего. Как писал Мартин Хайдеггер, «страх перед светлой ночью „ничто“ порождает первоначальное откровение бытия как такового: обнаруживается, что оно есть нечто сущее, а отнюдь не „ничто“... И только потому, что „ничто“ открывается в самой основе существования, сущее может вызвать у нас удивление, и основной вопрос метафизики встает в формулировке: почему вообще существует сущее, а не „ничто“?»[16].

По мнению Жана Поля Сартра, «ничто» не имеет собственного бытия, его бытие заимствовано у сущего, которое является истинным, – и не больше. Если бы даже все бытие исчезло, то все равно не установилось бы безраздельное господство небытия – его власть была бы поделена с исчезнувшим бытием[17].

В связи с категорией «ничто», видимо, следовало бы указать и на науку космологию, которая доказывает, что Бог создал мир из ничего.

Космология представляет собой научно-философское рассмотрение Вселенной, космоса, особенно с позиций его возникновения, через космогонию[18].

Появление космологии относится к глубокой древности (наблюдения и заметки вавилонских и египетских жрецов). Дальнейшее развитие космологии шло через Гиппарха[19] и Клавдия Птолемея[20] к Николаю Копернику[21], Тихо Браге[22], Иоганну Кеплеру[23], Исааку Ньютону[24] и затем к настоящему времени. При этом из космологии постепенно вычленяются современные естественные науки. Космология стала наукой о природе и (в узком смысле) приравнивается к астрономии[25].

Вместе с тем космология сохранила одно из своих генетических начал, выражающихся в том, что многочисленные и не всегда познанные процессы в жизни природы тесно взаимосвязаны и с определенной степенью необходимости воспроизводят этапы развития Вселенной и вечности.

В связи с этим философские категории необходимости и возможности представляют собой звенья одной цепи, так что необходимость одной вещи есть возможность по крайней мере для некоторой иной вещи (как правило, для многих других вещей). Эта цепь начинается с мыслимого как наиболее всеобщего и оканчивается мыслимым как наиболее индивидуальным. Необходимость относится к возможности также, как определенное бытие – к наличному бытию. К такому переходу применим принцип индивидуации, то есть разделению всеобщего на индивиды, на особенное. Индивидуация влечет за собой своеобразный, предопределенный конкретной возможностью вид необходимости[26].

Что касается возможности как философской категории, то она представляет собой направление развития, которое присутствует в каждом жизненном явлении. Возможность означает ссылку на противоречия. Такая ссылка не вполне объяснима рациональным путем. Одна относится к противоречивости формы (работы, исполнения) и внутреннего противоречия. В каждой возможности присутствует вероятная невозможность. В обычной возможности чувственно ощущается вероятная невозможность («возможность невозможности»)[27].

Разновидностью возможности является невозможность. В качестве полной невозможности или возможности (шанса) «неуспеха», сопровождающей любую возможность, невозможность присутствует всегда. Эта невозможность, выступающая в качестве заботы, составляет как уменьшение возможности, так и ее основу. Абсолютная возможность остается мертвой. Благодаря позитивным и негативным возможностям (шансам), имманентным каждой возможности, она диалектична[28]. Применительно к действиям в состоянии крайней необходимости диалектичность возможности проявляется в том, что она может предоставлять шанс на успех при

способе действий, явно недостаточном или сомнительном с точки зрения достижения успеха в устранении опасности.

Логически необходимой называют мысль, которая не может быть заменена какой-нибудь другой, в противном случае должно возникнуть противоречие этой новой мысли с уже данными предпосылками[29].

В качестве промежуточного итога можно было бы указать на такое определение необходимости: реально или физически необходимым считается такое явление, которое неизбежно должно наступить или произойти, если имеются в наличии определенные условия и последует нечто в виде действий в состоянии крайней необходимости.

В философской литературе категорию необходимости нередко рассматривают в сочетании с категорией случайности. При этом необходимость означает наличие между объектами и системами устойчивых, неизбежных, неотвратно действующих во времени связей и отношений. Случайность означает, что между объектами и системами отсутствуют устойчивые постоянно действующие связи и отношения, отсутствует их согласованное поведение во времени.

Необходимость соотносится с такими понятиями и представлениями, как закономерность, жесткость, неизбежность, однозначность, упорядоченность. Случайность – с понятиями неопределенности, неоднозначности, разнообразия, независимости, спонтанности, беспорядка, хаоса[30].

Те или иные явления, будучи осуществлением и развитием сущности, необходимы, но в своей единичности, неповторимости выступают как случайные. Иными словами, необходимость есть то, что обязательно должно произойти в данных условиях, однако в такой форме, которая зависит не только от сущности происходящего, но и от сложившихся условий ее проявления. Таким образом, конкретная форма осуществления необходимости может быть различной. По отношению к основанию процесса она выступает как случайное, предопределенное условиями места и средствами осуществления.

Постигнуть необходимое и случайное в их внутренней взаимосвязи можно лишь на пути диалектического понимания процесса развития как становления в неповторимых формах единичных событий на основе определенного способа разрешения исходного противоречия. Любой процесс есть разрешение в пространстве и во времени некоторого ранее назревшего противоречия. Противоречие, поскольку оно назрело, должно быть с необходимостью разрешено, но форма этого процесса может быть различной и в своей неповторимости случайной, так как в данный момент и при данных условиях в нем принимают участие многие события и явления, рожденные на более широком или другом основании. Таким образом, необходимость, то есть способ неизбежного разрешения противоречия, прокладывает себе дорогу сквозь случайности, а случайности оказываются «дополнением и формой проявления» необходимости[31].

Необходимое и случайное соотносятся с категориями порядка и хаоса в раскрытии свойств и закономерностей сложных систем. Поэтому их можно рассматривать как выражающие два основных взаимопроникающих начала в образовании и эволюции структур материального мира, а отсюда – и его познания. Необходимость выражает жесткое, неизменное начало, сам факт устойчивого существования систем, а случайность – аспект лабильности, подвижности, разнообразия, спонтанного порождения нового[32].

В зарубежной философской литературе категория «необходимость» трактуется, в основном, так же, как и в отечественной, хотя встречаются и некоторые особенности. Так, во французских философских работах «необходимость» подразделяется только на два вида: 1) абсолютная необходимость, 2) моральная необходимость.

Что касается необходимости относительной, то есть того, что практически содержится в правовой конструкции «действий в состоянии крайней необходимости», то во французской

философской литературе ее признают как нечто промежуточное на пути к абсолютной необходимости.

Относительная необходимость оказывается имманентно присуща конкретному временному этапу наблюдения (познания). Не будучи абсолютной, она наделена утилитарно-прагматическими функциями в сфере деятельности человека. В частности, при осуществлении «действий в состоянии крайней необходимости»[33].

Что касается абсолютной необходимости, то она трактуется как «то, что не может не быть». В этом случае необходимое противостоит не только тому, что является возможным, но и тому, что просто существует (ассерторическому)[34]. Необходимый закон излагает не то, что есть, но то, что должно быть. Соответственно и «действия в состоянии крайней необходимости производятся с целью достижения того, что должно быть в конкретных условиях».

Абсолютная необходимость основывается на категории «абсолюта», то есть «независимого от других вещей». Проблема «абсолюта» является фундаментальной проблемой философии, поскольку ее разрешение дало бы ответ на вопрос о том, существует ли бытие – в себе, не зависящее от мыслящей его мысли? Если философия отвечает на этот вопрос утвердительно, то она называется реалистической (Парменид[35], Платон, Бенедикт Спиноза[36], Фридрих Шеллинг[37]), в противном случае – идеалистической (Георг Гегель, Иоганн Фихте[38]) и агностической, если она вообще отказывается отвечать на этот вопрос (Иммануил Кант[39]).

Очевидно, что поиск абсолюта, то есть чего-то иного по отношению к нам, в чем мы могли бы раствориться, – двигатель вообще любой интеллектуальной работы и даже, по мнению Гегеля, любого человеческого действия. Однако похоже, что за исключением редких счастливых мгновений человек не способен выйти за пределы самого себя.

И. Фихте и другие философы после него различают два основных вида абсолюта: 1) абсолют-в-себе, являющийся далеким и непостижимым; 2) любое отношение к абсолюту, его познание, то есть Божественное Слово, которое человек может осуществить в ходе своей философской рефлексии.

Для второго вида характерно так называемое познание абсолюта: речь идет не о полном знании, охватывающем собой все, что существует в универсуме[40], но о познании высшего, о познании, в процессе которого мыслящий человек отождествляет себя с тем, что уже не является им самим (с бытием). Именно в этом смысле Г. Гегель и определяет абсолютное знание как тождество бытия и мышления. Любое человеческое действие, любое прочувствованное открытие в сфере мысли несут в себе, с одной стороны, субъективное творчество, с другой – объективное проявление, причем так, что первое исходит от нас самих, а второе – от бытия. Абсолют присутствует в каждом реальном действии, в том счастливом состоянии, когда мы действуем или открываем что-то новое. Но лишь философская рефлексия дает нам знание об этих счастливых моментах[41]. В связи с этим несомненно, что действия в состоянии крайней необходимости – это не только достижение конкретного результата – устранения опасности, но и одновременно открытие чего-то нового.

От абсолютной необходимости следует отличать моральную необходимость, выражающуюся в чувстве того, что нужно и что не нужно делать: хотя мы знаем, что нужно делать, но от нашей свободы (свободного произвола) зависит, будем ли мы действовать морально или нет. Моральная необходимость, следовательно, – это долг, который встает перед нашей свободой, но который не может принуждать нас или утверждать себя абсолютным образом.

Вполне очевидно, что моральная необходимость в силу ее особого характера и признания конкретных моральных устоев определенными группами людей, а также зависимостью ее от условий бытия и производности от суждений и действий самих людей (принцип эволюционной изменчивости), не может служить универсальным оценочным критерием мыслей и действий, в том числе и в состоянии крайней необходимости.

Иначе говоря, философские понятия абсолютной, относительной и моральной необходимости, глубоко и всесторонне раскрывающие в своей совокупности разные грани категории необходимости, тем не менее не позволяют утверждать, что существует единое и внутренне не противоречивое философское понятие необходимости, которое охватывало и объясняло бы основные особенности правового понятия «крайняя необходимость». Вместе с тем из трех указанных философских видов понятия необходимости наиболее близкой к правовому понятию «крайней необходимости» является «относительная необходимость».

Главная причина некоторого несовпадения философских и правовых трактовок понятия «необходимости» заключается в том, что право оперирует абстракциями (нормами), зависящими от воли людей, сколь бы объективными они ни казались, а философия имеет дело с категориями, зависящими не от воли людей, а от их рефлексии и степени развитости интеллекта и условий бытия. Кроме того, право имеет дело с конструкцией «крайней» необходимости, с ее отчетливо выраженной практической направленностью, а философия – с категорией «необходимости», когда объектом исследования является глубинное и предельно обобщенное содержание этой категории, а не степень необходимости совершения каких-то действий, зависящих от частных и конкретных обстоятельств морского происшествия.

§ 2. Понятие крайней необходимости в уголовном праве

Первоначально, когда правовая конструкция «действий в состоянии крайней необходимости» еще только формировалась, она применялась как в уголовном, так и в гражданском праве, точнее сказать, применялась в основном в гражданском праве. Об этом, в частности, свидетельствует одна из известных кодификаций римского права – Дигесты византийского императора Юстиниана I (V–VI века нашей эры)[42], которая называлась «Корпус юрис цивилис». В частности, действиями в состоянии крайней необходимости являлись действия, вызванные страхом перед опасностью, грозящей людям или имуществу[43].

По мере развития права конструкция «действий в состоянии крайней необходимости» обрела свои специфические черты как в гражданском, так и в уголовном праве.

Отечественные юристы еще в прошлом неоднократно давали определения понятию «крайней необходимости». Например, русский ученый, специалист в области уголовного права, Николай Спепанович Таганцев[44] еще в XIX веке дал такое определение: «Под состоянием крайней необходимости понимается нарушение кем-либо правоохраняемого интереса, или неисполнение какой-либо правовой обязанности, или общее посягательство на правовую норму ради защиты также правоохраняемого интереса, грозящей ему и другими средствами неотвратимой опасности»[45].

Сходное, хотя и более развернутое определение «крайней необходимости» дает российский академик Владимир Николаевич Кудрявцев[46]: крайняя необходимость – это положение, при котором можно устранить опасность только путем совершения действия, признаки которого предусмотрены уголовным законом. Крайняя необходимость – это одно из обстоятельств, исключающих уголовную ответственность. Примером может служить: завладение автомашиной вопреки воле водителя для перевозки раненого; разрушение чужого дома для предотвращения распространения пожара и пр.

Опасность, устраняемая при крайней необходимости, может грозить интересам государства, общественным интересам, личности или правам конкретных лиц или лица. При этом необходимо, чтобы опасность при данных обстоятельствах не могла быть устранена никакими другими средствами. Уголовная ответственность исключается, если причиненный вред менее значителен, чем вред предотвращенный (например, лишение жизни человека для спасения собственной жизни не создает состояния крайней необходимости).

При наличии состояния крайней необходимости уголовное дело не может быть возбуждено, а возбужденное дело подлежит прекращению за отсутствием состава преступления. Ответственность за превышение пределов крайней необходимости специально в законе не предусмотрена, она наступает на общих основаниях за действие, причинившее более значительный вред, чем предотвращенный (то есть за повреждение имущества – умышленное или неосторожное, самоуправство, телесное повреждение и т. п.)[47].

Крайняя необходимость несколько похожа на «необходимую оборону». Так, в ст. 37 УК РФ[48] указано: «1. Не является преступлением причинение вреда посягающему лицу в состоянии необходимой обороны, то есть при защите личности и прав обороняющегося или других лиц, охраняемых законом интересов общества или государства от общественно опасного посягательства, если при этом не было допущено превышение пределов необходимой обороны... 3. Превышением пределов необходимой обороны признаются умышленные действия, явно не соответствующие характеру и степени общественной опасности посягательства»[49].

Состояние крайней необходимости отличается от необходимой обороны[50] тем, что: а) при необходимой обороне всегда имеет место общественно опасное посягательство, а при крайней необходимости возможны стихийное бедствие (например, пожар), несчастный случай (например, авария транспорта) либо какая-нибудь иная опасность (например, нападение

животного); б) при необходимой обороне опасность устраняется путем причинения вреда нападающему, а при крайней необходимости вред может причиняться другим лицам (например, собственнику чужого здания); в) условием правомерности необходимой обороны является ее соответствие характеру и опасности посягательства, а крайней необходимости – невозможность устранения опасности другими средствами и причинение менее значительного вреда, чем предотвращенный вред[51].

Согласно ст. 39 УК РФ, под крайней необходимостью понимается следующее:

«1. Не является преступлением причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам в состоянии крайней необходимости, то есть для устранения опасности, непосредственно угрожающей личности и правам данного лица или иных лиц, охраняемым законом интересам общества или государства, если эта опасность не могла быть устранена иными средствами и при этом не было допущено превышения пределов крайней необходимости.

2. Превышением пределов крайней необходимости признается причинение вреда, явно не соответствующего характеру и степени угрожающей опасности и обстоятельствам, при которых опасность устранялась, когда указанным интересам был причинен вред равный или более значительный, чем предотвращенный. Такое превышение влечет за собой уголовную ответственность только в случаях умышленного причинения вреда»[52].

Сходные по своему содержанию правовые конструкции можно встретить и в законодательстве других стран. Так, в США, Великобритании и других странах англо-американской системы права они встречаются под разными названиями: необходимость, крайняя необходимость, выбор из нескольких зол, психологическое принуждение и пр. Как разъяснил Верховный Суд Нидерландов, анализируя эти положения англо-американского права, они означают, что субъект деяния в ситуации, когда ему приходится выбирать между противоречивыми обстоятельствами, подчиняется самой важной из причин[53]. При этом в определенных обстоятельствах умерщвление врачом безнадежно больных может быть оправдано на основании крайней необходимости[54]. В законодательстве Нидерландов, в отличие от Великобритании и других стран американских юрисдикций, можно прибегать к освобождению от ответственности при любых преступлениях в состоянии крайней необходимости[55]. Статья 41 Уголовного кодекса Нидерландов 1886/97 гг. содержит своеобразный симбиоз положений о необходимой обороне и крайней необходимости. При этом основное внимание в ст. 41 уделено необходимой обороне, в то время как крайняя необходимость представлена лишь отдельными элементами этого правового феномена, которые оказываются как бы включенными в конструкцию необходимой обороны.

Кодекс точно не определяет, при каких обстоятельствах применение насилия как при необходимой обороне, так и при крайней необходимости, приведшее к смерти, может быть оправдано, а также не указывает на обстоятельства, которые могли бы способствовать освобождению от ответственности.

Элемент, определяющий, что вынужденное насилие было совершено в состоянии крайней необходимости и одновременно необходимой обороны, включает в себя два общих требования: субсидиарности и пропорциональности. В каждом случае нужно оценить, были ли обоснованными в данных обстоятельствах используемые средства для защиты от опасности.

Для решения правовых проблем в подобных случаях Верховный суд Нидерландов нашел два возможных пути: во-первых, предложил толковать соответствующие нормы закона ограничительно, если чувствуется, что определенные ситуации должны быть исключены из рамок уголовного закона; во-вторых, расширить рамки крайней необходимости в качестве оправдывающего обстоятельства, что он и сделал в случаях умерщвления безнадежно больных (эвтаназии), испытывающих невыносимые страдания, не поддающиеся блокаде медицинскими средствами[56].

На основе изложенного можно сделать вывод о том, что в зарубежном уголовном законодательстве правовая конструкция «крайней необходимости» применяется не только в случаях возникновения опасности от воздействия стихии или чего-либо подобного, но и от преступных действий людей. При этом конструкция «крайней необходимости» носит как бы вспомогательный, подчиненный характер по отношению к правовой конструкции «необходимой обороны».

§ 3. Понятие крайней необходимости в гражданском праве

Для гражданского права РФ характерно использование так называемого генерального деликта, согласно которому причинение вреда одним лицом другому само по себе признается противоправным и влечет обязанность возместить этот вред, если иное не установлено законом.

В различных системах зарубежного гражданского права нет единства в отношении использования конструкции «генерального деликта». Так, во Франции, гражданское право которой основывается на Кодексе Наполеона, есть определение генерального деликта (ст. 1382 ГК), в соответствии с которым «какое бы то ни было действие человека, которое причиняет другому ущерб, обязывает того, по вине которого ущерб произошел, к возмещению ущерба». При этом имеются в виду все виды ущерба: от легкой обиды до убийства человека. Сходные положения содержатся и в ст. 823 Германского гражданского уложения.

В системе англо-американского права действует не общий деликт, а английское деликтное право, которое представляет собой замкнутый круг сингулярных (частных) деликтов, выработанных многовековой судебной практикой, основанной на судебных прецедентах. В связи с появлением новых правонарушений круг этот постепенно расширяется путем конструирования новых частных деликтов – прецедентов[57].

Внедоговорная ответственность возлагается на причинителя вреда при наличии определенного юридического состава: 1) наличие вреда; 2) противоправное поведение лица, причинившего вред; 3) наличие причинной связи между противоправным поведением и причиненным вредом; 4) вина причинителя вреда (ст. 1064 ГК РФ)[58].

Перечисленные условия называются общими, поскольку они необходимы при всех случаях возникновения деликтных обязательств, если иное не установлено законом.

Важнейшим среди перечисленных элементов юридического состава является наличие вреда, так как вне его вопрос об ответственности не возникает. Под вредом понимается всякое умаление охраняемого законом материального или нематериального блага (жизни и здоровья человека).

На основе деликтного обязательства возмещается вред, вызванный гибелью или повреждением имущества, а также вред личности потерпевшего. Но под последним понимается прежде всего вред имущественного характера, то есть возмещаемый в деньгах (утрата заработка вследствие повреждения здоровья; отсутствие возможности получать средства к существованию, которые представляло лицо, умершее из-за причиненного ему телесного повреждения; расходы, связанные с лечением граждан, пострадавших от преступных действий, и пр.).

Вред, причиненный имуществу, выражается в стоимости утраченного или поврежденного имущества, а также в доходах, которые можно было бы получить, если бы оно не было повреждено или утрачено (ст. 1084–1094 ГК РФ)[59].

Наряду с имущественным возможно возмещение и морального вреда (ст. 1099–1101 ГК РФ). Под последним понимаются физические или нравственные страдания, понесенные вследствие противоправных и виновных действий другого лица. Моральный вред может быть, например, причинен гражданину в результате распространения средством массовой информации не соответствующих действительности сведений, порочащих его честь и достоинство либо причиняющих иной неимущественный ущерб.

Если понесен моральный вред, то размер возмещения определяется по усмотрению суда и не зависит от размера подлежащего возмещению имущественного вреда.

Некоторые особенности возмещения морального вреда есть в зарубежной судебной практике и в иностранном праве. Так, в ГК Франции понятие «моральный вред» сформулировано без указания на его имущественный характер, вследствие чего возмещение морального вреда

присуждается и в случаях посягательства на честь и достоинство человека, на его религиозные и иные убеждения, за испытанные душевные страдания, связанные с телесным повреждением и пр. Размер возмещения морального вреда обычно определяет сам суд, а не истец[60].

Важным условием деликтной ответственности является противоправность поведения причинителя вреда. Противоправность заключается в нарушении норм закона, иных нормативных актов и даже, в отдельных случаях, условий договора.

Противоправным может быть как действие, так и бездействие. Так, если поведение лица состоит в нарушении запрета, установленного нормой права, то налицо неправомерное действие. Если лицо не совершило действие, которое обязано было совершить, то речь идет о неправомерном бездействии.

Вместе с тем в гражданском праве России есть нормы, которыми предусмотрено возникновение деликтных обязательств не только в результате противоправных, но и в результате правомерных действий. Например, правомерен снос строений при изъятии земельного участка для общественных и государственных надобностей. Правомерно и причинение вреда в силу исполнения обязанности, установленной законом (например, пожарные, чтобы потушить пожар, взламывают двери, выбивают в квартире стекла; санитарные врачи принимают решение об уничтожении партии негодных консервов и пр.)([61].

Ответственность за вред, причиненный правомерными действиями, наступает лишь в случаях, прямо указанных в законе. Одна из таких ситуаций предусмотрена в ст. 1066 ГК РФ, которая гласит: «Не подлежит возмещению вред, причиненный в состоянии необходимой обороны, если при этом не были превышены ее пределы»[62].

Если правомерные действия при необходимой обороне освобождают причинителя вреда от обязанности возместить ущерб, то в отношении правомерных действий, совершенных в состоянии крайней необходимости, в гражданском праве наблюдается иной подход.

Так, в соответствии с ч. 1 ст. 1067 ГК РФ «вред, причиненный в состоянии крайней необходимости, то есть для устранения опасности, угрожающей самому причинителю вреда или другим лицам, если эта опасность при данных обстоятельствах не могла быть устранена иными средствами, должен быть возмещен лицом, причинившим вред».

Вместе с тем в отдельных случаях такой вред все-таки может быть возложен и на кого-то другого. В ч. 2 ст. 1067 ГК РФ сказано: «Учитывая обстоятельства, при которых был причинен такой вред, суд может возложить обязанность его возмещения на третье лицо, в интересах которого действовал причинивший вред, либо освободить от возмещения вреда полностью или частично как это третье лицо, так и причинившего вред»[63].

При этом к мерам гражданско-правовой ответственности нельзя отнести обязанность возмещения вреда, причиненного правомерным действием, независимо от того, возлагается ли эта обязанность на причинителя вреда или на какое-то другое лицо. Следовательно, необходимо различать: 1) условия возникновения ответственности за причинение вреда; 2) условия возникновения обязательств из причинения вреда, не относящихся к мерам ответственности (как при крайней необходимости)[64].

Как в уголовном, так и в гражданском праве крайняя необходимость выступает как обстоятельство, освобождающее от ответственности (уголовной и гражданской). Но если уголовное право ставит на этом точку и отпускает лицо, которое действовало в состоянии крайней необходимости, с миром, то гражданское право имеет дело с неблагоприятными имущественными последствиями совершенного деяния и должно определить, на кого следует возложить эти последствия.

Состояние крайней необходимости характеризуется столкновением интересов, каждый из которых социально значим и заслуживает поддержки со стороны закона. Лицо, действующее в состоянии крайней необходимости, во имя спасения интереса, который, по его мнению, более социально значим, жертвует менее значимым интересом. Поэтому, по общему правилу,

было бы несправедливо связанные с этим негативные последствия оставить на том лице, чьим интересом пожертвовали. Ведь даже если эти негативные последствия целиком сосредоточить в сфере лица, которое действовало в состоянии крайней необходимости, либо того лица, в интересах которого эти действия совершены, то и при таком подходе указанные последствия будут минимизированы, поскольку удалось сберечь более значимый интерес.

По общему правилу, обязанность возмещения вреда, при наличии предусмотренных законом условий, возлагается на причинителя вреда. В то же время подход законодателя к разложению вреда достаточно гибок. Учитывая обстоятельства, при которых вред причинен, суд может возложить обязанность возмещения вреда на третье лицо, в интересах которого действовал причинитель, либо освободить от возмещения вреда полностью или частично как третье лицо, так и причинителя вреда (ч. 2 ст. 1067 ГК РФ). Вред можно разложить между причинителем, третьим лицом и тем лицом, чьим интересом пришлось пожертвовать. Учету подлежат имущественное положение всех указанных лиц и конкретные обстоятельства, при которых вред был причинен[65].

§ 4. Понятие крайней необходимости в морском праве

Правовая конструкция «действий в состоянии крайней необходимости» достаточно часто используется в международном и национальном морском праве. Она встречается в большинстве их правовых институтов, но особенно в институте общей аварии, под которой понимаются убытки и расходы, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов и жертвований в целях спасения судна, груза и фрахта от общей для них опасности[66].

В других правовых институтах «действия в состоянии крайней необходимости» регулируются не одной, а несколькими специальными нормами, применяющимися в соответствующих правовых ситуациях. При этом для каждой возможной ситуации сформулирована своя особая (по содержанию и цели) норма действий в состоянии крайней необходимости. Такого раздельного нормирования нет ни в уголовном, ни в гражданском праве.

В качестве примера правового института, в котором применяется многовариантное регулирование крайней необходимости, можно назвать институт предотвращения столкновения судов на море. Так, в Правиле 10 («е», «i») Международных правил предупреждения столкновения судов 1972 г. (МППСС-72) судну предписывается при следовании в системе разделения движения судов не входить в зону разделения движения судов или пересекать линию разделения движения, кроме «случаев крайней необходимости для избежания непосредственной опасности». Согласно Правилу 2 МППСС-72 «при толковании и применении этих Правил следует обращать должное внимание на всякого рода опасности плавания и столкновений и на все особые обстоятельства, в том числе и на недостатки самого плавучего средства, имея в виду, что все это может вызвать необходимость отступить от указанных выше Правил для избежания непосредственной опасности»[67].

Особо следует подчеркнуть, что в международном и национальном морском праве нет четкого и единого для всех правовых институтов определения понятия «крайней необходимости». В связи с этим особое значение имеет анализ судебной и арбитражной практики по морским делам и доктринальное толкование понятия «крайней необходимости» в морском праве. Кроме того, специфика морского права не позволяет использовать соответствующие нормы из других отраслей права.

Поскольку институт крайней необходимости тесно связан с институтом юридической ответственности в морском праве, то определенное значение имеют и особенности трансформации норм международного морского права в национальные законодательства. В связи с этим следует сказать, что в большинстве государств, особенно англо-американской системы права, действия в состоянии крайней необходимости рассматриваются как одно из оснований оправдания правонарушения и являются механизмом изменения объема или освобождения от ответственности за это правонарушение.

Возвращаясь к МППСС-72, следовало бы обратить внимание на то, что в результате длительного осуществления мореплавания и применения на практике МППСС выработались международные и национальные обычаи, требующие от судоводителей применения любого необходимого маневра для предотвращения столкновения[68]. Иначе говоря, если судно могло, совершив маневр, даже нарушающий Правила МППСС, уйти от столкновения, но не прибегло к этому маневру, оно считается виновным в столкновении и несет ответственность за его последствия.

Например, в английском суде рассматривалось дело о столкновении судов «Помпей Поувер» и «Вайтеби Абби». Суд установил, что 9 сентября 1959 г. пароход «Помпей Поувер» вышел из дока в Гуле и начал двигаться вдоль левого по ходу своего движения берега реки. В то же время вверх по реке и по той же стороне следовал теплоход «Вайтеби Абби». Из-за

ограниченной видимости суда обнаружили друг друга, когда расстояние между ними составляло всего 1 милю. Пароход подал два длинных звуковых сигнала, которые по действующим местным правилам означали, что он идет по «чужой» стороне реки. В то же время эти сигналы, согласно Правилу 35(b) МППСС-72, означали, что подавшее их судно остановилось и не имеет хода относительно воды[69]. Поскольку теплоход «Вайтеби Абби» не ответил на сигналы, то с парохода «Помпей Поувер» вновь подали такие же сигналы, хотя ответного сигнала так и не получили.

Поскольку суда продолжали сближаться и возникла непосредственная опасность столкновения, на теплоходе руль был положен лево на борт и подано два коротких свистка. В тот же момент пароход дал полный ход назад с подачей трех коротких сигналов. Однако принятые меры оказались недостаточными и произошло столкновение судов.

Рассматривавший дело суд установил:

1) пароход «Помпей Поувер» имел под килем всего 1 фут воды, поскольку шел по узкому доковому фарватеру вдоль берега реки и поворот влево, где находилась бровка канала и берег реки, грозил ему неизбежной посадкой на мель;

2) по сообщению администрации дока, всем судам запрещалось входить в район дока, если док поднимал соответствующий сигнал. В день столкновения такой сигнал был поднят и он показывал, что какое-то судно покидает док и другим судам не следует мешать его движению;

3) в соответствии с указанным суд признал виновность теплохода, который допустил нарушение местных правил плавания, так как не имел права входить в запретную зону дока, и должен был при подходе к ней стать на якорь;

4) руководствуясь Правилем 27 действовавших в то время ППСС-1948 г., которое по смыслу фактически совпадает с Правилем 2 МППСС-72[70], виновным в столкновении признается также и пароход «Помпей Поувер»;

5) поскольку риск столкновения «опаснее риска посадки на мель», пароходу «Помпей Поувер» следовало совершить, будучи в состоянии крайней необходимости, поворот вправо, даже если бы это грозило ему неизбежной посадкой на мель;

6) учитывая в соответствии с обстоятельствами наличие виновности в столкновении обоих судов, суд следующим образом определил степень их вины: «Помпей Поувер» – 25 %; «Вайтеби Абби» – 75 %[71].

Отступление от МППСС-72 предусмотрено только в исключительных случаях, когда возникает непосредственная опасность столкновения. Особенное значение это имеет при сближении судов на пересекающихся курсах. Так, согласно Правилу 15, когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность столкновения, то судно, которое имеет другое на своей правой стороне (это судно называется «уступающим дорогу»), должно уступить дорогу другому судну (называемому «судном, которому уступают дорогу») и при этом оно должно, если позволяют обстоятельства, избегать пересечения курса другого судна у него по носу. Каждое судно, которое обязано уступить дорогу другому судну, должно, насколько это возможно, предпринять заблаговременное и решительное действие с тем, чтобы чисто разойтись с другим судном (Правило 16 МППСС-72).

Судно, которому уступают дорогу, должно сохранять курс и скорость. Однако когда для него становится очевидным, что судно, обязанное уступить дорогу, не предпринимает соответствующего действия, то оно может предпринять действие, чтобы избежать столкновения только собственным маневром. Наконец, когда судно, обязанное сохранять курс и скорость, обнаруживает, что возникла реальная угроза столкновения, избежать которого уже нельзя только действиями судна, уступающего дорогу, то оно должно предпринять маневр последнего момента для избежания столкновения, действуя в состоянии крайней необходимости (Правило 17 МППСС-72)[72].

Если рассматривать действия в состоянии крайней необходимости в более широком плане, а не только в случаях угрозы столкновения, то можно сказать, что профилактические меры (действия) по уменьшению или устранению опасности для людей и судна чаще всего рассчитаны на ситуации, когда у экипажа судна или спасателей, которые приглашены для оказания помощи, есть еще выбор между различными чрезвычайными действиями (стандартами чрезвычайных действий). Однако при спасании от близкой и реальной опасности у них выбор только один – применение такого стандарта чрезвычайных действий, который надежно позволит спасти людей, имущество и окружающую морскую среду.

У экипажа, спасающего свое судно, или у спасателей, которых капитан нанял на основе своего правомочия быть представителем судна, груза и плавания, нет в запасе периода безопасного времени, в течение которого можно размышлять, перебирать варианты чрезвычайных действий спасательного характера, торговаться со спасателями относительно суммы спасательного вознаграждения и пр. Если капитан не осознает степень опасности и ее реальность, то это чревато фатальными ошибками для людей, судна и груза. Важно также, чтобы капитан понимал, с какой конкретно опасностью он столкнулся и какие чрезвычайные действия допустимы в данном случае.

Например, во время погрузки на американский теплоход «Гранкам» в порту Тексас-Сити (Техас) нитрата аммония, упакованного в 40-килограммовые мешки, произошел пожар. На борт судна уже было погружено 2300 тонн нитрата аммония, когда грузчики заметили, что из трюма № 4, в котором находилось 1400 тонн аммония, появился небольшой дым. Попытка загасить огонь с помощью огнетушителей и бачков с водой не только не увенчалась успехом, но, наоборот, усилила пожар, что заставило грузчиков и членов экипажа покинуть трюм № 4. Сразу был подготовлен шланг от главной пожарной магистрали, однако из-за опасения повредить водой груз воду через него не подавали. Вместо этого старший помощник распорядился закрыть трюм в надежде, что пожар прекратится. Одновременно в трюм стали подавать пар. Через несколько минут такого «пожаротушения» крышки люка трюма № 4 были сорваны вырвавшимся из трюма огнем, который намного усилился. Только через час после начала пожара на помощь была вызвана городская пожарная охрана. Экипаж покинул судно как раз перед прибытием пожарных, в момент появления которых произошел взрыв, который полностью разрушил судно.

В результате взрыва вся пожарная команда, экипаж и люди, собравшиеся на причале и набережной, мгновенно погибли, а горящие обломки вызвали пожары во многих местах порта. Здания большей части порта были разрушены или сильно повреждены. Только убитых было более 400 человек. Большая приливная волна, вызванная взрывом, залила порт. Сорванный со швартовых т/х «Хайфлайер» с большой силой ударился о другой теплоход, стоявший рядом (т/х «Вильсон Кини»). Спустя некоторое время взорвался груз нитрата аммония на т/х «Хайфлайер», в результате чего погиб не только «Хайфлайер», но и «Вильсон Кини», а также ряд мелких судов, находившихся поблизости. Появились новые жертвы и новые повреждения в порту[73].

Анализ причин «техасской катастрофы» (как ее называли) показал, что капитан и экипаж судна не оценили степень опасности и ее особенности, вследствие чего выбрали непригодный стандарт чрезвычайных действий, что не только не помогло избавиться от опасности, но только усугубило ситуацию. Так, при горении нитрата аммония ни в коем случае нельзя закрывать трюм, а для тушения пожара нужно использовать только воду и в большом количестве, следя за устойчивостью судна, поэтому водяные шланги на судах с нитратом аммония должны быть готовы к немедленному действию.

Недопустима задержка и с вызовом пожарных. При тушении пожара в таких случаях запрещено использовать пар, а также двуокись углерода или пену, что связано с окисляющей способностью нитрата аммония, которая ведет к усилению пожара и практически к неизбеж-

ному взрыву, что реально и произошло. В общем, экипаж сделал все наихудшим образом: были допущены все возможные нарушения правил пожаротушения при горении аммония, в то время как существовал простой и опробованный многолетней практикой стандарт чрезвычайных действий в виде затопления очага пожара водой из шлангов или через искусственную пробоину в борту судна.

Отсюда можно сделать вывод, что международные стандарты чрезвычайных действий, с помощью которых обеспечивается безопасность мореплавания в экстремальных ситуациях, когда надо действовать в состоянии крайней необходимости, это не просто стандарты безопасности, это – императивные условия безопасности человеческих жизней, судов, грузов, окружающей среды. Их нельзя безнаказанно нарушать, чем бы ни руководствовался нарушитель (капитан аварийного судна), их нельзя не знать, их нужно уметь применить на практике. Неверный выбор международного стандарта безопасности мореплавания должен квалифицироваться как противоправное поведение, ибо многие стандарты чрезвычайных действий давно уже стали общепризнанными морскими обычаями (например, Йорк-Антверпенские правила общей аварии) или конвенционными нормами.

Например, в Правиле V/I Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. говорится, что капитаны судов, перевозящих химические грузы (подобные нитрату аммония), которые несут непосредственную ответственность за погрузку и выгрузку, меры предосторожности во время перевозки груза и обращения с ним, должны иметь надлежащий опыт, соответствующий их обязанностям, пройти курс подготовки по специальной программе, которая, в частности, охватывает вопросы безопасности химовозов, меры пожаробезопасности и системы пожаротушения, меры предотвращения и контроля загрязнения, практику эксплуатации и обязанности, вытекающие из соответствующих правил и законов[74].

Иначе говоря, стандарты безопасности в международном праве, нарушение которых чревато гибелью людей, материальных ценностей и ущербом окружающей среде, императивны по своей сути, что накладывает на капитана аварийного судна особую ответственность, ибо он должен выбрать из двух-трех императивных стандартов чрезвычайных действий самый эффективный и гарантирующий успех. Ошибки при спасании наказываются так же сурово, как и ошибки, повлекшие возникновение аварийной ситуации и вынужденное выполнение действий в состоянии крайней необходимости.

Особенность правового регулирования в данном случае проявляется в том, что, во-первых, выбирая один из императивных стандартов чрезвычайных действий, следует помнить, что речь идет о правовых стандартах, но сами эти стандарты предусматривают выполнение чрезвычайных действий, то есть совершение чего-то такого, что находится на грани или даже за гранью нормального, урегулированного международным и национальным морским правом поведения; во-вторых, неправильный выбор стандарта чрезвычайных действий, которые, взятые сами по себе, могут быть признаны неправомерными (намеренная посадка судна на мель, заполнение трюма водой через искусственно и намеренно сделанную пробоину в борту, выбрасывание груза за борт и пр.), если такой выбор окажется ошибочным и не позволит спасти судно, будет квалифицироваться как неправомерное поведение.

На первый взгляд, мы сталкиваемся с парадоксом, поскольку неправомерным признается неправильный выбор варианта неправомерного (с точки зрения нормального международного морского права) поведения. Однако если вспомнить, что речь идет о стандартах чрезвычайных действий, когда нормы нормального поведения уже не действуют, то станет понятной возможность нормирования кажущихся неправомерными чрезвычайных действий.

Данная правовая аномалия имеет в своей основе состояние крайней необходимости, заключающееся в том, что ради сохранения более ценного объекта приходится идти на затраты

и пожертвования, стоимость которых меньше стоимости или ценности сохраненных объектов (человеческих жизней, судна, груза, окружающей среды).

Так, согласно ст. 10 Международной конвенции о спасании 1989 г., каждый капитан обязан, насколько он может это сделать, не подвергая серьезной опасности свое судно и находящиеся на нем людей, оказывать помощь любому лицу, которому угрожает гибель на море. Часть 2 ст. 10 Конвенции 1989 г. предусматривает, что государства-участники принимают необходимые меры для выполнения обязанности, указанной в ч. 1 ст. 10. Аналогичное положение содержится в ст. 62 КТМ РФ.

Из приведенных положений явствует, что при определенных обстоятельствах (наличие серьезной опасности для судна спасателя и людей на его борту) капитан, получивший сигнал бедствия от какого-либо судна или самолета на море, вправе, действуя в состоянии крайней необходимости, не оказывать помощь погибающим людям. Обязательным требованием в подобных случаях является требование, адресованное капитану потенциального судна-спасателя, сделать подробную запись в судовом журнале с указанием всех данных об аварийном судне (самолете), о своем судне и людях и особенно о причинах, по которым невозможно оказать помощь бедствующим людям, поскольку это повлечет за собой чрезмерный и намного больший риск, чем тот, в котором находятся бедствующие люди[75].

Вместе с тем действия в состоянии крайней необходимости обретают статус допустимых лишь при определенных условиях: наличие серьезной опасности для защищаемого объекта, причинение ущерба меньшего, чем предотвращаемый. Стандарты чрезвычайных действий на море также требуют наличия указанных условий. Однако «морская» специфика чрезвычайных действий требует дополнительного условия: в результате таких действий должен быть достигнут положительный результат. Любые безуспешные чрезвычайные действия, в том числе ставшие таковыми из-за неправильного выбора международно-правового стандарта чрезвычайных действий, будут рассматриваться как неправомерные, как составная часть тех упущений и ошибок капитана и экипажа, которые привели к возникновению опасности.

Отсюда можно сделать вывод о том, что чрезвычайные действия в состоянии крайней необходимости при спасании людей, судна, груза и окружающей среды от общей для них опасности представляют особый вид крайней необходимости, присущий только международно-правовому институту общей аварии.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.