

Спасание на море

Серия: практика морского бизнеса

ООО «МЕЖДУНАРОДНАЯ ЮРИДИЧЕСКАЯ СЛУЖБА»

А.В. Супруненко, А.А. Ницевич, Н.В. Мельников, В.П. Лебедев

СПАСАНИЕ НА МОРЕ

Одесса «Фенікс» 2009 Настоящая публикация приурочена к V Ежегодной международной конференции «Практика морского бизнеса: делимся опытом», организованной юридическими фирмами «Международная Юридическая Служба» и «Ремеди». Важнейшим международным нормативно-правовым актом, регулирующим частные правоотношения по поводу спасания на море, является Международная конвенция о спасании 1989 г., в которой Украина не участвует. Исследованию положений этой Конвенции, главным образом, и посвящена настоящая публикация. Сопутствующий анализ украинского и российского законодательства, а также судебной практики позволяет сделать заключение о том, что настало время присоединиться к упомянутой Конвенции и для Украины.

Комментарии отдельных правовых норм, содержащиеся в публикации, могут быть использованы как в практической деятельности в морехозяйственной сфере и в области управления транспортом, так и в учебной и научной работе. Они могут быть полезны работникам портов, судоходных компаний, ученым, студентам, преподавателям и курсантам морских и юридических учебных заведений для изучения отдельных аспектов института спасания на море.

ВСТУПЛЕНИЕ

Торговое мореплавание занимает особое место в системе мирной человеческой деятельности. Именно мореплаватели открывали неведомые земли и стирали белые пятна с географических карт. Мореплавание является также очень эффективной коммерческой деятельностью. Многих тянет в море романтика дальних странствий или простое желание отдохнуть на море во время отпуска от трудов праведных или от забот предпринимательской деятельности, особенно если трудовая и предпринимательская деятельность были успешны и принесли достаточные доходы, что во время разразившегося экономического кризиса становится все сложнее и сложнее. Однако, какие мотивы бы ни привлекали людей в море, не следует забывать о том, что море не шутит. Морская деятельность, то есть деятельность, связанная с мореплаванием всегда была, есть и будет рискованной как для человека, его жизни и здоровья, так и для имущества, вовлеченного в такую деятельность. Таким образом, и правовая культура не может быть безразличной к вопросам, связанным с торговым мореплаванием. Правовыми средствами регулируются и отношения безопасности мореплавания, и иные отношения, в частности, возникающие в коммерческой сфере. Спасание на море — правовой институт, в котором органично сочетаются специфические правовые нормы, свойственные различным сферам общественных отношений: как гуманитарные, так и экономические, как частноправовые, так и публично-правовые.

Актуальность вопросов, связанных со спасанием на море человеческой жизни и имущества не подлежит малейшему сомнению. Это определяет и актуальность правовых исследований в этой области. Непосредственным толчком к тому, чтобы предпринять настоящее исследование явилась отсталость Украины в столь важной сфере правового регулирования — неучастие в Международной конвенции о спасании 1989 г. Мы совместно с нашими российскими друзьями и партнерами — Юридической фирмой «Ремеди» организовали в Санкт-Петербурге в сентябре 2008 г. семинар на тему: «Судовладелец и спасание судов». Материалы этого семинара использовались в предпринятом исследовании и послужили источником многих идей, которые вдохновили нас на его проведение и убедили в полезности и возможном успехе подобного исследования. Выражаем благодарность фирме «Ремеди» за те ценные замечания, которые были сделаны при подготовке настоящей публикации.

Особую благодарность выражаем заведующему кафедрой транспортного права, профессору Одесского национального морского

университета, адвокату А.О. Балобанову и старшему преподавателю этой кафедры О.В. Довганю, а также капитану дальнего плавания И.Г. Леонтьеву, внесшим существенный вклад в разработку нормативно-правовых документов, регулирующих отношения в сфере поиска и спасания на море, и предоставившим нам свои научно-практические разработки.

СПАСАНИЕ НА МОРЕ: ПУБЛИЧНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Институт спасания на море — это комплексный правовой институт. В нем имеются публично-правовая и частноправовая составляющие.

На Международной конференции в Гамбурге 27.04.1979 г. была принята Международная конвенция по поиску и спасанию на море (SAR). Эта конвенция является ключевой для организации международной системы поиска и спасания людей на море.

В основании всех публично-правовых отношений по поводу спасания на море лежит обязанность оказывать помощь бедствующим на море. Эта обязанность и детализируется упомянутой конвенцией. В соответствии с Конвенцией государства-участники должны обеспечить принятие необходимых мер по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море у их берегов. Каждое государство-участник координирует проведение поисково-спасательных операций в своем районе, границы которого устанавливаются соглашением между государствами. Государство создает национальные спасательно-координационные центры (СКЦ), а если необходимо, то и спасательные подцентры, призванные оказывать помощь СКЦ в определенной части поисково-спасательного района.

Государство-участник должно направить Генеральному секретарю Международной морской организации (ИМО — International maritime organization), которая является специализированной организацией ООН и служит для международного сотрудничества и обмена информацией в сфере торгового мореплавания, информацию об организации поиска и спасания на море, в том числе сведения о национальной поисково-спасательной службе, в частности о местонахождении СКЦ, номере его телефона, телефакса и др. средств связи.

Государства должны также координировать между собой действия по поиску и спасанию терпящих бедствие на море. Стороны Конвенции при условии соблюдения национальных законов и правил, должны немедленно допускать в свои территориальные воды, или на свою территорию, или в воздушное пространство над ними спасательные единицы иных Сторон, исключительно для целей

поиска мест морских происшествий для спасания людей, оставшихся в живых после таких происшествий. В таких случаях поисковоспасательные операции координируются СКЦ государства, которое допустило спасательные единицы иных государств-членов Конвенции на свою территорию (акваторию, воздушное пространство). Для упрощения формальностей при таком допуске Сторонам Конвенции рекомендуется заключать между собой соответствующие договора. Каждой Стороне также рекомендуется уполномочивать свои СКЦ: 1) запрашивать у иных СКЦ любую необходимую помощь, вклю-

- чая суда, летательные аппараты, персонал или снабжение;
- 2) выдавать любые необходимые разрешения на допуск такой помощи на территорию (акваторию, воздушное пространство);
- 3) принимать совместно с таможенными, иммиграционными и иными властями необходимые меры с целью ускорения такого допуска;

4) оказывать аналогичную помощь другим СКЦ по их просьбе. Каждый СКЦ и спасательный подцентр должны иметь детальные планы или инструкции по проведению поисково-спасательных операций в своей зоне.

В Конвенции определяются стадии развития аварии (аварийные стадии) для оперативных целей:

- неопределенность, тревога,
- бедствие.

Стадия неопределенности характеризуется тем, что имеется информация о неприбытии судна в пункт назначения или судно не передало очередной сводки о своем местонахождении или сообщения, касающегося безопасности мореплавания.

Тревога возникает, если после неопределенности попытки установления связи с судном не дали результатов или получена информация о нарушении эксплуатационной надежности судна, но в такой степени, которая не создает вероятности бедствия.

Стадия бедствия определяется следующим образом:

- а) получена достоверная информация о том, что судну или грузу угрожает серьезная и неизбежная опасность, и оно нуждается в немедленной помоши:
- б) после стадии тревоги предпринимались безуспешные попытки установления связи с судном и безуспешные запросы большего количества источников указывают на вероятность того, что судно терпит бедствие;
- в) полученная информация указывает на то, что эксплуатационная надежность судна нарушена в такой степени, что вероятна ситуация бедствия.

Для каждой из стадий предусматривается определенный образ действий спасателей.

Если СКЦ (спасательный подцентр) получает информацию о том, что аварийной ситуации больше не существует, он извещает об этом власти, спасательные единицы и службы, задействованные в спасательной операции или извещенные о ней.

Координация в месте осуществления поисково-спасательной операции может осуществляться командиром на месте действия, которым назначается одна из спасательных единиц.

Если в месте осуществления поисково-спасательной операции нет специализированных спасательных единиц, в том числе военных кораблей, а в операциях принимают участие только торговые суда или иные неспециализированные суда, то одно из них, по взаимному согласию, рекомендуется назначить координатором надводного поиска.

Поиск следует прекращать только, когда не осталось никакой разумной надежды на спасение людей, оставшихся в живых. Ответственность за прекращение поиска, як правило, несет СКЦ или спасательный подцентр, координирующий поисково-спасательную операцию. В отдаленных океанских зонах, не закрепленных ни за каким СКЦ, или если соответствующий центр не может координировать поисково-спасательную операцию, командир на месте действия или координатор надводного поиска может взять на себя эту ответственность.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА УКРАИНЫ В СФЕРЕ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С РЕАЛИЗАЦИЕЙ СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМ

Важнейшим Законом, регулирующим институт спасания в Украине, является Кодекс торгового мореплавания (КТМ).

Значительным этапом в организации аварийно-спасательной деятельности стал Закон Украины «Об аварийно-спасательных службах» от 14.12.1999.

Имеется значительный пласт и подзаконных актов, регулирующих аварийно-спасательную деятельность в Украине, а именно:

- постановление Кабинета Министров «Об утверждении Плана взаимодействия органов управления и сил, привлекаемых для реагирования на чрезвычайные ситуации государственного уровня на водных объектах» от 26.10.2000 № 1612;
- постановление Кабинета Министров «Об утверждении Порядка государственной регистрации аварийно-спасательных служб» от 07.03.2001 № 213;
- Указ Президента Украины «О системе реагирования на чрезвычайные ситуации на водных объектах» от 15.06.2001 № 436/2001;

- распоряжение Президента Украины «О неотложных мерах по предотвращению гибели людей на водных объектах» от 14.07.2001 № 190/2001-pπ;
- постановление Кабинета Министров Украины «Об утверждении Типового устава государственной аварийно-спасательной службы» от 17.08.2001 № 1058:
- приказ Министерства транспорта Украины «Об утверждении нормативных актов по поиску и спасанию на море» от 10.09.2002 № 643, которым утверждены:
- Временное положение о порядке проведения и документального оформления аварийно-спасательных работ в морской зоне ответственности Украины;
- Временное положение о Штабе руководства операцией по поиску и спасанию в морской зоне ответственности Украины;
- Временное положение об организации аварийно-спасательной готовности на морском транспорте Украины;
 — Временное положение о Морской системе поиска и спасания
- на морском транспорте Украины;
- совместный приказ Министерства транспорта Украины и Министерства Украины по вопросам чрезвычайных ситуаций и по делам защиты населения от последствий Чернобыльской катастрофы «Об усовершенствовании государственной системы обеспечения безопасности судоходства» от 04.03.2003 № 162/59.

Однако нормативно-правовое регулирование аварийно-спасательной деятельности в Украине не вполне отвечает сегодняшним реалиям. Оно все еще недостаточно научно обосновано. Это порождает множество вопросов на практике.

На практике спасание людей, судов, грузов и иного имущества, находящегося на судах, а также выполнение операций по ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов и других загрязняющих веществ (ЛАРН) часто невозможно разделить, поскольку они составляют элементы единой спасательной операции. Эти элементы слагаются в комплекс общественных отношений, возникающих при проведении сложных спасательных операций. Таким образом, только комплексный подход к решению вопросов, связанных с проведением аварийно-спасательной деятельности, а также к проблемам безопасности мореплавания вообще, может создать условия для становления Украины как морской державы.

Например: опыт показывает, что в северной части Черного моря, в Азовском море, а также на реках, где расположены морские порты образуется ледостав, осложняющий судоходство, а иногда и делающий его невозможным без проведения ледокольных операций. В КТМ Украины отношения по поводу проведения ледокольных операций не урегулированы, что создает неопределенность в этих отношениях. Законом не регулируется также порядок организации и проведения морских водолазных работ.

В аварийно-спасательной деятельности возрастает роль профессиональных спасателей. Современный технический уровень судоходства весьма высок, так что деятельность по спасанию на море чаще всего осуществляется профессиональными спасателями, причем государство должно контролировать такую деятельность. Таким образом, целесообразно было бы внедрить систему государственного лицензирования профессиональной аварийно-спасательной деятельности. Одним из обстоятельств, диктующих необходимость лицензирования такой деятельности, является внедрение государственного контроля за организацией и несением аварийно-спасательной готовности.

ИСТОРИЯ ИНСТИТУТА СПАСАНИЯ И СОВРЕМЕННАЯ КОНЦЕПЦИЯ СПАСАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ

Правовой институт спасания возник очень давно. Так, в Родосском праве был обычай вознаграждать лиц, поднявших затонувшее золото и серебро. У Древней Руси при князе Олеге был договор с Византией, по которому предусматривалось оказание помощи иностранному судну, терпящему бедствие. Однако, такие отношения были скорее исключением в эпоху рабовладения, да и в Средние века. Имущество иностранцев считалось ничейным (бесхозяйным) и подлежало оккупации, то есть захвату. Люди не составляли исключения, то есть также рассматривались как имущество особого рода — рабы. В Средневековье такое правило в отношении остатков кораблекрушений даже было институциализировано как «береговое право». Например: по Глостерскому статуту Эдуарда İ, короля Англии, король как владелец побережья имеет преимущественное право на выброшенные на берег остатки кораблекрушения.

Только в XVI-XVIII в.в. наметился перелом и развитие морской

Только в XVI-XVIII в.в. наметился перелом и развитие морской торговли привело к широкому осознанию того, что спасение судов и грузов на море — это деятельность, заслуживающая вознаграждения. Уже в XIX в. стало ясно, что требуется международная унификация отношений по поводу спасания на море. С 1897 по 1910 г.г. состоялось несколько международных конференций, на которых обсуждались вопросы, связанные со спасанием. В результате 23 сентября 1910 г. в Брюсселе была подписана Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно спасания и оказания помощи на море. Правовой режим, установленный Конвенцией 1910 г., со времения объединения сремения стально спасания и оказания помощи на море.

Правовой режим, установленный Конвенцией 1910 г., со временем обнаружил свою непригодность в отношениях, связанных со спасанием судов, перевозящих вещества, опасные для окружающей

природной среды, поскольку принцип «без спасения нет вознаграждения» не позволял вознаграждать спасателей, которые затратили значительные ресурсы при спасании судов и грузов, например, танкеров, груженных нефтью, причем меры по спасанию оказались безуспешными, однако при этом удалось предотвратить значительные нефтяные разливы или иной значительный вред окружающей среде. Таким образом, главные проблемы, которые потребовали пересмотра правового регулирования в сфере международных морских отношений по поводу спасания, — это экологические правоотношения. Их решение было найдено в рамках Конвенции о спасании 1989 г. (SALVAGE), подписанной в Лондоне 28.04.1989 и вступившей в силу 14.07.1996. К сожалению, Украина не является членом этой Конвенции, так что правовое регулирование института спасания в Украине не соответствует современным требованиям. Российская Федерация ратифицировала Конвенцию Федеральным Законом от 17.12.1998.

Субинститутом спасания на море является спасание людей. В публично-правовом плане обязанность оказания помощи человеку,

нуждающемуся в ней, и его спасания, если он подвергается опасности погибнуть, — это естественное проявление гуманности. В частном праве такая обязанность также имеется, так что говорить о доброй воле при спасании человека не приходится, ведь обязанность оказывать помощь бедствующим на море всегда может быть выведена из правовых норм. Конечно, опасность часто бывает комбинированной, поскольку она угрожает как судну, так и находящимся на нем людям. Пожалуй, важнейшим принципом института спасания людей является следующее положение: никакого вознаграждения от спасенных людей не полагается (п. 1 ст. 16 Конвенции 1989 г.), а п. 2 ст. 16 этой Конвенции предусматривает, что спасатель людей, принявший участие в спасании, имеет право на справедливую долю вознаграждения, присужденного спасателю за спасание судна или другого имущества либо предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде. Однако, в законодательстве Италии и Нидерландов предусмотрена выплата вознаграждения за спасение человеческой жизни, если не спасено имущество, уплата которого является обязанностью владельца аварийного судна. Основным субъектом обязанности по спасанию человеческой жизни являются капитаны судов. Например, ст. 10 Конвенции 1989 г. предусматривает обязанность капитана оказывать помощь любому лицу, которому угрожает гибель в море, в той мере, в которой капитан может это сделать, не подвергая серьезной опасности свое судно и находящихся на нем лиц. В Международной Конвенции об охране человеческой жизни на море от 01.11.1974 (СО-ЛАС) также закрепляется обязанность капитана, получившего сообщение о бедствии, полным ходом следовать на помощь людям, терпя-

щим бедствие. Если же он лишен такой возможности в силу особенных обстоятельств данного случая или считает ненужным или излишним следовать на помощь, он должен сделать соответствующую отметку в судовом журнале с указанием причин, в силу которых он не последовал на помощь людям, терпящим бедствие (Правило 10 (а) Главы V).

В случае комбинированной опасности для человеческой жизни и имущества, чтобы спасатели людей получили вознаграждение, необходимо наличие такого полезного результата как спасение людей, причем если при этом спасатели имущества не добились полезного результата и не получили вознаграждения, то и спасатели людей не получают право на вознаграждение, даже если их усилия по спасению людей были успешными.

Таким образом, для получения права на вознаграждение за спасение человеческой жизни по международному праву необходимо, чтобы спасатели участвовали в оказании услуг по спасанию имущества или по защите окружающей среды, то есть участвовали в спасательной операции.

В связи с этим возникает следующий вопрос: что такое спасательная операция. В соответствии со ст. 1 (а) Конвенции о спасании 1989 г.: спасательная операция — это любое действие или деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу, находящемуся в опасности в любых судоходных или иных водах.

Из этого определения извлекаются следующие признаки спасательной операции, при наличии которых у спасателей возникает право на вознаграждение:

- а) наличие опасности для имущества;
- б) действия или деятельность спасателей, направленные на устранение, предотвращение или уменьшение грозящей опасности; в) успешный результат спасательных действий по устранению,
- предотвращению или уменьшению грозящей опасности; г) причинная связь между действием или деятельностью спаса-
- телей и успешным результатом спасания;
 - д) добровольность услуг спасателей.

ХАРАКТЕРИСТИКА ЮРИДИЧЕСКОГО СОСТАВА СПАСАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ

Пожалуй, важнейшим фактом из юридического состава спасательной операции является наличие опасности для имущества, поскольку только при наличии опасности может начаться спасательная операция. Опасность для судна или иного имущества — это возможность, угроза повреждения или гибели. При этом считается, что опасность

не обязательно должна быть такой, которую невозможно устранить собственными силами экипажа. Тем не менее, в суде иногда поднимается вопрос о том, имела ли место невозможность устранения опасности только силами и средствами бедствующего судна, поскольку, например, наличие такой ситуации означает наличие риска понести убытки из-за задержки принятия помощи спасателя. Невозможность устранения опасности принято делить на абсолютную и относительную. Абсолютная невозможность устранения опасности имеет место, когда экипаж не имеет возможности устранить ее сколько времени бы он ни затратил и какие действия бы ни совершал. Относительная невозможность устранения опасности имеется в случае, когда у экипажа есть выбор устранить опасность собственными силами или обратиться к помощи спасателей. В принципе, характер опасности правового значения не имеет. Опасность может быть непосредственной и отдаленной, физической и финансовой. Опасность в физическом смысле — это возможность получения судном или иным имуществом повреждений или их гибели. Финансовая опасность — это возможные финансовые потери, вызванные иммобилизацией судна в результате аварии. Непосредственная опасность представляет собой реальную действительную опасность, которая уже наступила и еще не прекратилась. Она существует прямо в момент выполнения действий по спасанию, причем в действительности, а не только в сознании. Отдаленная опасность — это скорее факт сознания, конечно, имеющий свои основания в реальности. Например: английское судно «Сапинего» должно было отправиться через Атлантический океан в Европу с грузом зерна. При погрузке осушительные насосы трюмов были засорены зерном. В такой ситуации вряд ли можно утверждать, что имела место непосредственная опасность для судна и груза. Однако, опасаясь каких-либо случайностей во время рейса, капитан обратился к капитану другого английского судна «Пендрагон Кастл» с просьбой следовать рядом во время выполнения рейса, причем «Сапинего» вынуждено было снизить скорость на 4 узла, поскольку скорость спасателя «Пендрагон Кастл» была меньше, чтобы не убежать от спасателя. Суда благополучно завершили рейс. Английский суд признал наличие спасательной операции и вознаградил спасателей денежной суммой в размере USD 35 000.

Приведенный пример также может свидетельствовать о том, что спасание, в принципе возможно путем бездействия. Ведь «Пендрагон

Приведенный пример также может свидетельствовать о том, что спасание, в принципе возможно путем бездействия. Ведь «Пендрагон Кастл» не совершал никаких специальных действий с целью спасения, а спасательная операция завершилась вполне успешно. Однако, такой случай можно отнести к категории курьезных. Конечно, спасатели обыкновенно выполняют некоторые действия, направленные на устранение, предотвращение или уменьшение грозящей опасности.

Аварийные работы могут носить самый разнообразный характер. Например: стягивание судна с мели, тушение пожара, ремонт судовых машин и оборудования, доставка снабжения на судно, сопровождение аварийного судна и т. д. При этом правовое значение может иметь и характер спасательных действий. Так, если стороны договора при исполнении этого договора не вышли за рамки действий, характерных для его выполнения, например, договора буксировки, даже при наличии опасности, возникшей в результате аварии при исполнении договора, суд не признает наличие спасательной операции, а признает наличие спасательной операции только в случае, если действия спасателей имели экстраординарный характер и были связаны с появлением дополнительного риска, например, тушение пожара на буксируемом объекте командой буксира (ст. 17 Конвенции о спасании 1989 г.).

Успешный результат спасания — это спасение. Спасение возможно путем предотвращения опасности и предупреждения ее, пока она еще не наступила как непосредственная опасность. Устранение опасности означает спасение от непосредственной опасности, например, ликвидация пожара на судне и сохранение его в целости таким образом. Уменьшение опасности может относиться как к отдаленной, так и к непосредственной опасности. Главное для возникновения права на вознаграждение — это сохранение хотя бы части имущества, которому грозила опасность.

Причинная связь между действием или деятельностью спасателя и успешным результатом спасания — сохранностью имущества, подвергшегося опасности, является необходимым условием возникновения права на вознаграждение у спасателя. Именно деяния спасателя составляют причину, а спасение имущества — следствие. Если же спасение наступило в результате существенного изменения обстановки, то есть уменьшения опасности или прекращения ее действия, либо опасность устранена собственными силами экипажа, причинная связь между действиями спасателя и спасением имущества отсутствует, следовательно, спасатель не получает права на вознаграждение, какие бы расходы он ни понес при выполнении спасательной операции. Таким образом, спасатели принимают на себя определенный риск, приступая к спасательной операции, — понести убытки, если спасание окажется безуспешным или если не будет причинной связи между спасанием и спасением.

Добровольность услуг спасателя имеет место тогда, когда ни в соответствии с договором, ни в соответствии с административными отношениями спасатель до возникновения опасности не имел ни перед кем частноправовой обязанности выполнять спасательную операцию в отношении аварийного имущества. Наиболее распространенный пример — это ситуация, в которой

буксируемый объект вдруг оказывается в опасности. Буксирующее судно по договору буксировки не имеет обязанности оказывать услуги по спасанию объекта буксировки. Если все же подобная обязанность будет предусмотрена договором буксировки, то спасательная операция будет производиться в рамках договора буксировки. Таким образом, частноправовые отношения по поводу спасания на море — это внедоговорные по своей природе отношения, которые могут быть урегулированы договором.

ДОГОВОР О СПАСАНИИ

По своей правовой природе институт спасания на море является внедоговорным. Когда заключается договор спасания, отношения по поводу спасания становятся договорными.

Любой договор, который заключается с целью осуществления спасательной операции по отношению к судну или другому имуществу, которое находится в опасности, причем не ранее возникновения такой опасности — это договор о спасании. Таким образом, договор о спасании может быть заключен только в момент возникновения опасности или позднее. В соответствии с п. 2 ст. 6 Конвенции о спасании 1989 г., капитан судна вправе заключать договоры о спасании от имени как судовладельца, так и от имени владельца имущества, находящегося на борту судна, в частности грузовладельца, так что капитан может быть законным представителем как судовладельца, так и грузовладельца, судовладелец также может быть представителем владельца имущества, находящегося на борту судна. Это значит, что владелец имущества, находящегося на борту судна или находившегося на борту, не имеет права оспорить договор спасания только на том основании, что он не участвовал в заключении такого договора, причем возможность или невозможность получить указания грузовладельца, степень срочности проведения спасательной операции, даже последующее сообщение или несообщение грузовладельцу о проведенной спасательной операции правового значения не имеют. Следовательно, договор о спасании может быть договором в пользу третьего лица. Из этого договора могут вытекать обязанности третьего лица. По своей правовой природе договор консенсуальный, возмездный, двусторонний.

Договор о спасании на море в соответствии со ст. 7 Конвенции о спасании 1989 г. может быть оспорен, если:

- он заключен вследствие неоправданного воздействия или под влиянием опасности и его условия являются несправедливыми,
- плата, предусмотренная договором, чрезмерно завышена или занижена по отношению к фактически оказанным услугам.

Правила, предусмотренные ст. 8 Конвенции о спасании 1989 г., имеют частноправовой характер, и отражают устоявшиеся традиции, сложившиеся в морской практике. Они снабжены санкцией, которая содержится в ст. 18 Конвенции о спасании 1989 г. Спасатель может быть полностью или частично лишен вознаграждения или специальной компенсации, причитающихся согласно правилам, в той мере, в какой спасательные операции оказались необходимыми или более трудными в связи с его виновным поведением.

Итак, спасатель обязан:

- выполнять спасательные операции с должной заботой;
- проявлять должную заботу о предотвращении или об умень-шении ущерба окружающей среде;
- обращаться за помощью к другим спасателям, когда этого разумно требуют обстоятельства;
- соглашаться на участие других спасателей, когда этого разумно требует капитан находящегося в опасности судна или его владелец либо владелец находящегося в опасности иного имущества, при условии, что это не повлияет на размер вознаграждения спасателя, в том числе, если впоследствии такое требование будет признано неразумным.

Капитан судна, находящегося в опасности, и владелец имущества имеют корреспондирующие этим обязанностям права, а также обязанности, которым корреспондируют права спасателя. Обязанности перед спасателем следующие:

- в полной мере сотрудничать с ним в ходе спасательных операций;
- проявлять должную заботу о предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде;
- принять судно или другое имущество, после того как оно доставлено в безопасное место, если этого разумно требует спасатель, предоставить обеспечение требований спасателя.

На практике обычно используются так называемые открытые договоры о спасании, то есть договоры, в которых не указывается размер вознаграждения за спасение на море или этот размер указывается только приблизительно. Во многих странах имеется одна или несколько проформ договора о спасании. Наиболее популярной проформой является Ллойдовская открытая форма договора спасапроформои является ллоидовская открытая форма договора спасания 2000 г., принятая в Великобритании (Lloyd's standard form of salvage agreement — LOF 2000). В Украине имеется Типовая форма договора о спасании, рекомендуемая Торгово-промышленной палатой Украины, а также проформа, утвержденная приказом «Об утверждении нормативных актов по поиску и спасанию на море», изданным Министерством транспорта 10.09.2002.

Наиболее важной обязанностью по спасательному договору является обязанность спасателя выполнять спасательную операцию с должной заботой. Спасатель может согласиться на то, чтобы принять обязанность исполнения спасательной операции с приложением всех усилий, то есть осуществлять спасательную операцию на профессиональном уровне. Должная забота или разумная забота также должна проявляться о предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде при выполнении спасательной операции. Эта обязанность имеет ясно выраженный дополнительный характер, то есть профессиональный спасатель должен действовать и в отношении спасания окружающей среды с приложением всех усилий, таким образом, чтобы все возможное в интересах спасаемого имущества и для предотвращения или уменьшения ущерба окружающей среде было предпринято. Первый (основной) спасатель имеет право организовать выполнение спасательной операции, которую он осуществляет по договору спасания, по своему усмотрению, но обязательно разумно, что создает обязанность приглашения других спасателей и согласия на их приглашение капитаном, судовладельцем спасателеи и согласия на их приглашение капитаном, судовладельцем или владельцем другого имущества, причем, если спасатель соглашается на участие других спасателей в спасательных операциях, и в последующем будет признано, что требование их привлечения не было разумным, то есть продиктованным обстоятельствами, и что спасатель сам мог выполнить спасательную операцию, участие других спасателей не может повлиять на размер спасательного вознаграждения в сторону его уменьшения. Как правило, другие спасатели осуществляют спасательную операцию по договору с основным спасателем, однако и с ними может быть заключен спасательный договор капитаном, судовладельцем подвергшегося опасности судна или владельцем другого имущества, если эти лица требуют того разумно, то есть основной спасатель может отклонить упомянутое требование и не допустить других спасателей к проведению спасательной операции, либо, наоборот, отклонить запрет на участие других спасателей в спасательной операции, и такое отклонение не будет иметь правового значения, если требования или запреты, соответственно, заявленные капитаном, судовладельцем или владельцем иного имущества, подвергшегося опасности, были неразумными.

Обязанность капитана, владельца судна или иного имущества, которое подвергается опасности, сотрудничать со спасателями предполагает право спасателя пользоваться безвозмездно оборудованием, механизмами, запасами, а также приспособлениями и принадлежностями судна во время и в целях выполнения спасательной операции в отношении этого судна или по договору с его капитаном либо владельцем. Проявление должной заботы, то есть разумной заботы об окру-

жающей среде также входит в обязанности капитана, судовладельца и владельца иного имущества, подвергающегося опасности, причем такие формы сотрудничества и должной заботы об окружающей среде, как обеспечение доступа аварийного судна, в особенности несущего потенциальную угрозу окружающей среде, в безопасное место (портубежище) в последнее время часто являются условием спасательных договоров. Дело в том, что устоявшиеся традиции морской практики, в соответствии с которыми прибрежные государства допускали в свои порты суда, терпящие аварию, в современном мире нарушаются, поскольку государства отказывают в доступе аварийных судов в свои внутренние воды и территориальное море, руководствуясь защитой окружающей среды и другими соображениями безопасности. Такой допуск нередко обусловливается требованием предоставить надлежащее обеспечение исполнения возможных обязательств, которые возникнут в случае причинения ущерба окружающей среде или иным интересам. Исполнение разумного требования спасателя о принятии владельцами их имущества, доставленного в безопасное место, относится к обязанностям владельцев и капитана аварийного судна.

Наконец, ст. 21 Конвенции о спасании 1989 г. закрепляет обязанность лица, ответственного за уплату спасательного вознаграждения или специальной компенсации, предоставить надлежащее обеспечение требований спасателя по его просьбе; владелец спасенного судна должен приложить все усилия для предоставления грузовладельцами обеспечения возможных требований спасателя к ним, независимо от требования или просьбы спасателя. До тех пор пока не будет предоставлено надлежащее обеспечение требований спасателя к судну или иному имуществу, без согласия спасателя они не могут быть перемещены из порта или иного места, в которое они первоначально доставлены после завершения спасательной операции.

Ст. 22 Конвенции о спасании 1989 г. предусматривает возможность (право) суда вынести промежуточное решение, которым суд обязывает уплатить спасателю авансом такую сумму, которая представляется справедливой и разумной, исходя из обстоятельств дела, на справедливых и разумных условиях по оценке суда (арбитража). В этом случае соответственно снижается размер обеспечения требований спасателя.

ЗАПРЕЩЕНИЕ СПАСАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ

Добровольность услуг по спасанию означает не только добровольность оказания услуг по спасанию имущества, но и добровольность принятия таких услуг. Принцип добровольности принятия услуг по спасанию закреплен в ст. 19 Конвенции о спасании 1989 г.

Основным правилом, которое вводит этот принцип является следующее: услуги по спасанию, оказанные вопреки прямому и разумному запрещению, не дают права на вознаграждение.

Субъектом такого запрещения является судовладелец или владелец иного имущества, находящегося в опасности, а также капитан судна или лицо, его заменяющее, причем грузовладелец не является субъектом права запрещать спасательную операцию, а только владелец имущества, не находящегося и не находившегося на борту судна, так называемого «не связанного с судном» имущества, может запретить оказание помощи по спасанию такого имущества.

Запрещение спасательной операции должно отвечать двум требованиям: разумности и прямоты выражения. Разумность запрещения оказывать помощь презюмируется. Никакие соображения гуманности или бережливости в отношении собственности других лиц не могут оправдать насильственное вторжение спасателя в имущественную сферу другого лица против их воли или вопреки прямому запрещению. Тем не менее, судебная и арбитражная практика дает основание считать, что презумпция разумности запрещения оказывать помощь оспорима. Бремя доказывания неразумности такого запрещения лежит на спасателе. Наверное, невозможно выделить априори обстоятельства, свидетельствующие о неразумности запрещения спасательной операции, хотя можно предположить, что наличие угрозы для окружающей среды может быть оправданием проведения спасательных операций вопреки прямому запрету. Запрет на осуществление спасательной операции, когда опасности подвергается жизнь или здоровье человека, должен признаваться неразумным. В судебной практике было высказано мнение, что запрет на оказание помощи не является разумным, если судну грозит несомненная опасность гибели. Во всяком случае, очевидно, спасательная операция вопреки запрещению имеет внедоговорной характер. Бремя доказывания того, что запрещение не было прямо выраженным, лежит, скорее всего, также на спасателе. Что же может свидетельствовать о прямом запрещении? Например: отказ «спасаемого» заключить спасательный договор, предложенный спасателем. Некоторые исследователи считают, что, наоборот, на «спасаемом» лежит бремя доказывания того, что воспрещение спасательной операции было прямо выраженным. Из текста Конвенции на английском языке вытекает, что запрет не может быть подразумеваемым. Действительно, совершенно очевидно, что воспрещение на оказание помощи не может быть выражено путем молчания. Даже выражение такого воспрещения путем конклюдентных действий не должно вызвать сомнения у спасателя, так что, если имело место воспрещение на оказание помощи, вполне уместна презумпция, что такое воспрещение было прямым.

Запрещение спасательных операций вообще не имеет правового значения, когда они производятся по указанию компетентных публичных властей. Такие указания обязательны в равной степени как для спасателя, так и для «спасаемого». Из ст. 9 Конвенции о спасании 1989 г. вытекает право заинтересованного прибрежного государства давать указания в отношении спасательной операции, которое связывается с правом защиты своего побережья или связанных с ним интересов от загрязнения или угрозы загрязнения в результате морской аварии или действий, связанных с такой аварией, которые, как можно разумно полагать, приведут к серьезным вредным последствиям. Это правило распространяется не только на случай проведения спасательных операций под контролем пубна случай проведения спасательных операции под контролем пуо-личных властей частными лицами, но и на случай выполнения та-ких операций самими властями. Однако, п. 3 ст. 5 Конвенции о спасании 1989 г. оставляет на усмотрение закона государства, в котором находятся власти, регулирование вопроса о том, в какой мере публичные власти могут воспользоваться правами и средствами защиты, предусмотренными Конвенцией. Многие государства, в том числе Российская Федерация (п. 2 ст. 353 Кодекса торгового мореплавания) решили этот вопрос следующим образом: публичные власти могут воспользоваться правами и средствами защиты, предусмотренными Конвенцией, если выполнение спасательных операцией не является исполнением ими своих обычных обязанностей.

Таким образом, можно выделить несколько целей, которые преследует институт запрещения спасательных операций:

- облегчение отказа от принудительных услуг, которые навязываются судам или лицам, в них не нуждающимся;
- организация процесса оказания услуг по спасанию на море, в частности, недопущение произвольного отстранения основных спасателей, уже начавших проведение спасательных операций, от их деятельности другими спасателями;
- исключение принуждения при заключении сделки;
 обеспечение имущественных интересов добросовестных спасателей, способных оказать услуги по спасанию на море с соблюдением достаточного уровня качества.

СПАСАТЕЛЬНОЕ ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ

Одним из критериев правомерности деятельности по спасанию на море может служить признание права или отказ в праве на вознаграждение за спасение на море. Вознаграждение за спасение имущества в результате проведения спасательной операции устанавливается для поощрения спасательных операций, и не считается компенсацией издержек спасателя или за труд, вложенный спасателем в процессе проведения спасательных операций, разве что интенсивность усилий, а также величина издержек спасателя (их эффективность) могут учитываться при определении размера спасательного вознаграждения. П. 3 ст. 13 Конвенции о спасании 1989 г. устанавливает общий

принцип, в соответствии с которым вознаграждение спасателя не может превышать спасенной стоимости имущества, за исключением процентов и возмещаемых судебных и арбитражных расходов, которые могут подлежать уплате в связи с вознаграждением. Именно спасенная стоимость судна и другого имущества, таким образом, является обобщающим критерием, который должен применяться при определении размера спасательного вознаграждения, однако не решающим критерием, то есть нельзя устанавливать размер вознаграждения спасателя механически прямо пропорционально спасенной стоимости имущества, поскольку в упомянутой статье Конвенции имеются и другие критерии, которые необходимо учитывать. Одновременно, можно сказать, что даже при учете одного этого критерия спасенная стоимость должна учитываться не в прямой пропорции, а должна иметь место некоторая прогрессия, так что при увеличении спасенной стоимости должен увеличиваться процент спасательного вознаграждения к спасенной стоимости.

Важным критерием, который явился результатом компромисса всех заинтересованных в деятельности по спасанию на море, с которым связывается понятие повышенного вознаграждения, — это мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде. Этот критерий размера спасательного вознаграждения также должен применяться судами в совокупности с другими критериями, поскольку невозможно разделить общие усилия спасателей при выполнении спасательной операции на усилия, предпринятые по спасанию имущества, которые традиционно считаются усилиями, в результате которых возникает право на основное вознаграждение, и дополнительные усилия по охране окружающей среды, в результате которых возникает право на повышенное вознаграждение.

Степень успеха, достигнутого спасателем, — это критерий, который имеет следующую структуру:

- полный успех,
- частичный успех,
- вклад в успех.

При установлении размера спасательного вознаграждения учитывается, было ли спасено все аварийное имущество, то есть достигнут полный успех, что влечет большее повышение размера вознаграждения по сравнению с частичным успехом, то есть спасением только части аварийного имущества. Кроме того, учитывается, выполнил

ли спасатель всю операцию в целом, либо только часть действий, выполненных в целях успешного спасения имущества, то есть только содействовал спасению, лишь внес свой вклад в успех.

Очень важным критерием считается характер и степень опасности. Наличие опасности — это условие, при котором возникает возможность проведения спасательной операции вообще, поэтому характер и степень такой опасности во многом определяют ценность услуг по спасанию на море. Опасность, грозящая судну, обычно угрожает и грузу, а также людям, находящимся на борту. Судно, груз и фрахт на риске можно считать единой имущественной массой, которой угрожает общая опасность, поэтому лица, заинтересованные в этом имуществе уплачивают вознаграждение за спасение, пропорциональное их спасенной стоимости. Опасность для пассажиров и экипажа, которая угрожает также имуществу, считается опасностью иного, более серьезного характера, чем опасность, грозящая только имуществу, поэтому наличие опасности для людей на борту аварийного судна повышает ценность услуг спасателей. По характеру опасность для имущества может быть опасностью гибели, серьезных повреждений, незначительных повреждений, опасностью иммобилизации, которая влечет лишь убытки в форме упущенной выгоды. Степень опасности — это вариативность опасности по критерию непосредственная-отдаленная. Спасение в условиях более серьезной и непосредственной опасности повышает ценность успешной спасательной операции, таким образом, должно влечь за собой повышение размера спасательного вознаграждения.

Мастерство и усилия спасателей в спасании судна, другого имущества и людей влияет на размер вознаграждения спасателя, очевидно, в зависимости от стандарта компетентности и профессионализма, которым характеризуется качество услуг по спасанию на море, который проявился в процессе осуществления конкретной спасательной операции. Спасатель людей и имущества может рассчитывать на повышенное вознаграждение при прочих равных условиях, по сравнению со спасателем, который спасал только имущество. Конечно, профессиональный спасатель может проявить больше мастерства и развить большие усилия, чем случайный спасатель, но оценка спасательной операции по этому критерию в каждом конкретном случае является прерогативой суда (арбитража).

При определении размера спасательного вознаграждения не-

При определении размера спасательного вознаграждения необходимо принимать во внимание время, затраченное спасателем, и понесенные ним расходы и убытки. Конечно, этот критерий также учитывается в органическом сочетании с другими критериями и обстоятельствами конкретной спасательной операции. Если операция по спасанию на море требует значительного времени

и значительных расходов, услуги спасателя являются более ценными и должны вознаграждаться в большем размере, чем услуги по выполнению простой и непродолжительной операции, не требующей значительных издержек. Затраты времени и издержки спасателя должны быть разумными и обязательно учитываются судом, но это не значит, что они должны быть возмещены. Они никак не выделяются в составе вознаграждения за спасение. В то же время на практике суды должны тщательно оценивать расходы и убытки спасателей с точки зрения их неизбежности и целесообразности, соблюдая при этом права «спасаемых», которые должны иметь также хоть какуюто выгоду от спасения, то есть возмещение спасателей не может превышать спасенной стоимости, какие бы издержки они ни понесли. Спасательное вознаграждение может, таким образом, даже не окупить издержек спасателей, а может только лишь окупить такие издержки, впрочем, может быть и так, что оно значительно превосходит их. Убытки спасателей могут быть самыми разнообразными: от неполученной или прерванной прибыли, например, недолов рыбы, до гибели, повреждения или простоя судна. Расходы также могут быть различными. Например: содержание судна и экипажа, содержание и доставка в безопасное место спасенных людей, хранение имущества до его передачи собственнику или компетентным властям, износ судна-спасателя, его оборудования и принадлежностей — все это может быть оценено и отнесено к категории расходов спасателя. Обязанности доказывать наличие и размер издержек спасателей не несет никто, однако каждый может их доказывать в порядке, установленном законом и судом.

Риск ответственности и иные риски, которым подвергались спасатели или их оборудование — это критерий определения размера спасательного вознаграждения, которому придается большое значение. Морская деятельность всегда весьма рискованная. При морских происшествиях риски всегда возрастают, в особенности при авариях, поэтому суды всегда учитывают риски, которым подвергается спасатель, в первую очередь, риск ответственности. Иные риски — это риски получения повреждений судном и оборудованием, риски для жизни и здоровья членов экипажа, причем значительное влияние на повышение вознаграждения спасателей оказывает риск для жизни спасателей, который считается чрезвычайным. Конечно, суд и арбитраж должен принимать во внимание только разумный при данных обстоятельствах риск. Неразумный при конкретных условиях спасания риск спасателя не должен приниматься судом во внимание при определении размера его вознаграждения.

Быстрота оказания услуг имеет значение при определении размера спасательного вознаграждения, в особенности профессионального

спасателя. Впрочем, своевременность и быстрота действий спасателя в любом случае считаются достойными поощрения. Так, быстрота оказания услуг может проявиться в немедленном реагировании на сигнал бедствия, в скорости следования спасательного судна к месту происшествия, в скорости буксировки и т.п.

Наличие и использование судов или другого предназначенного для спасательных операций оборудования — это критерий, который применяется, как правило, при выполнении спасательных операций спасателями-профессионалами. Этот критерий может применяться и к случайному спасателю, если его судно оборудовано специальными средствами для выполнения спасательных операций. Обычно вознаграждение профессионального спасателя выше чем непрофессионального (случайного).

Еще одним критерием для оценки величины спасательного вознаграждения является состояние готовности оборудования спасателя, эффективность и стоимость такого оборудования. Конечно, одного наличия оборудования недостаточно для определения ценности услуг спасателя. Значение имеет состояние готовности спасателя к исполнению спасательных операций, что может предполагать исправность оборудования, готовность судна к рейсу, в том числе укомплектованность его экипажа и т.п. Эффективность оборудования спасателя также поощряется, чем стимулируется инновационная деятельность в этой сфере. Да и оценка оборудования спасателя не может быть безразлична для суда или арбитража. Таким образом, высокая готовность с проведению спасательных операций, высокая эффективность оборудования и его высокая стоимость работают в пользу повышения ценности услуг спасателя, что характерно для спасателей-профессионалов. Повышенная стоимость услуг профессиональных спасателей способствует развитию специальных спасательных служб и возмещению крупных капиталовложений, которые производятся в создание и функционирование таких служб. Конечно, спасательное вознаграждение является далеко не достаточным для покрытия расходов профессиональных спасательных служб, поэтому они занимаются и другой деятельностью, имеющей коммерческий характер, в частности, буксировкой на большие расстояния. Суды и арбитражи повсеместно признают статус профессиональных спасателей как основание для повышенного размера спасательного вознаграждения, если в фактическом составе спасательной операции имеются обстоятельства, предусмотренные как критерии для определения вознаграждения спасателей в повышенном размере.

Указанные критерии перечислены в произвольном порядке и степень их учета зависит от усмотрения суда (арбитража). Перечень критериев, приведенных в Конвенции о спасании 1989 г.,

которые могут и должны учитываться при определении размера спасательного вознаграждения, исчерпывающим не является. Во внимание могут приниматься и иные обстоятельства выполнения спасательной операции, например, неблагоприятные гидрометеорологические условия увеличивают при прочих равных обстоятельствах размер спасательного вознаграждения. Конечно, при некоторых условиях размер такого вознаграждения может достичь и полной условиях размер такого вознаграждения может достичь и полнои спасенной стоимости, но очень редко он достигает даже половины ее, а колеблется обычно около 5%, в пределах 4-7%. Положения ст. 15 Конвенции о спасании 1989 г. регулируют

отношения между спасателями по поводу вознаграждения.

Современные условия проведения спасательных операций определяют требования, в соответствии с которыми часто становится необходимым объединение усилий нескольких спасателей. Обычно можно определить основного спасателя, особенно при спасании по договору, если договор о спасании заключен с одним спасателем. Основной спасатель с другими спасателями может заключить спасательные субдоговоры. На практике широко используются проформы субдоговора Международного спасательного союза 2005 г. Заключение спасательного субдоговора по этой проформе предполагает, что в отношениях между основным спасателем и владельцем спасаемого имущества действует договор по проформе LOF. Сторонами спасательного субдоговора являются контрактор — основной спасатель и субконтрактор — соспасатель. Имеются две проформы спасательного субдоговора 2005 г.: проформа, предусматривающая оплату люмпсум, и проформа, предусматривающая поденную оплату услуг соспа-сателей, соответственно, «SALVCON 2005» и «SALVHIRE 2005». Основной спасатель может привлечь других спасателей или согласиться на их участие в спасательной операции и на других условиях. Например, проформой субдоговора Международного спасательного союза 2001 г. предусматривается отказ субконтрактора от права заявлять требования о спасательном вознаграждении или специальной компенсации прямо к собственникам спасенной стоимости или иным лицам, ответственным за выплаты по спасательному вознаграждению или специальной компенсации. Таким образом, основной спасатель предъявляет требования, вытекающие из спасательной операции в целом. Отношения по субконтракту этой проформы строятся по принципу «без спасения — нет вознаграждения», что означает право соспасателя на долю любого вознаграждения, заработанного в результате спасательной операции, соответствующую его вкладу. Соспасатели, особенно при спасании без договора, могут, конечно, заявлять требования по отдельности. В этом случае владельцы

спасенного имущества должны быть озабочены тем, чтобы каждый

спасатель получил долю вознаграждения, соответствующую своему вкладу в успех спасательной операции, а общая сумма вознаграждения не превышала спасенной стоимости. Такая забота является особенно обременительной, если требования соспасателей заявлены в различных судах.

Распределение вознаграждения спасателя между судовладельцем и экипажем судна-спасателя, так называемое, внутреннее распределение, определяется по правилам, принятым в государстве флага. Если же спасание осуществлялось не с судна, то отношения между спасателем и его служащими регулируются договором между ними и правовыми нормами, которым подчиняется этот договор.

Ст. 336 КТМ Украины сформулирована весьма расплывчато. В ней обозначены только принципы внутреннего распределения спасательного вознаграждения: учет личного вклада каждого в достижение положительных результатов спасания; соответствие соглашению заинтересованных сторон, а при отсутствии такого соглашения — решению суда; неприменение этих правил к профессиональным спасателям.

Ст. 345 КТМ Российской Федерации сформулирована гораздо более четко. Из этой статьи можно извлечь следующие положения. Сначала, определяется нетто вознаграждения путем вычитания из вознаграждения спасателя расходов, понесенных судовладельцем и членами экипажа в связи с осуществлением спасательной операции. Затем 3/5 нетто вознаграждения причитается судовладельцу, а 2/5 — экипажу. Эти 2/5 вознаграждения распределяются между капитаном и другими лицами, состоящими на службе на судне-спасателе, причем распределяются с учетом усилий, проявленных при осуществлении спасательной операции, и их заработной платой. Наконец, предусматривается право отступить от этих правил при наличии особых обстоятельств. Обычно наличие особых обстоятельств приводит к увеличению доли экипажа, хотя может быть и наоборот, например, если особое значение в достижении положительного результата спасания имела быстрота принятия решения судовладельцем об оказании спасательных услуг, а действия членов экипажа судна-спасателя не выходили за рамки их обычных обязанностей. Тем не менее, любой член экипажа имеет право на вознаграждение, даже если его участие в спасательной операции выразилось в исполнении ним своих обычных обязанностей. Как правило, капитан судна получает высокое вознаграждение как лицо, отвечающее за проведение спасательной операции. Повышенным вознаграждением могут быть отмечены особые заслуги членов экипажа: высокое мастерство, мужество, глубокие знания и т.п. На услуги по спасанию, оказанные судами профессиональных спасателей и военными кораблями,

а также иными судами, находящимися в государственной собственности и используемыми только для правительственной некоммерческой службы, эти правила не распространяются.

П. 3 ст. 12 Конвенции о спасании 1989 г. предусматривает, что вознаграждение за спасение причитается и в том случае, когда спасенное судно и судно, оказавшее услуги по спасанию, принадлежат одному и тому же владельцу. Конечно, в этом случае судовладелец сам себе вознаграждение выплатить не может и обязательство прекращается отчасти на основании совпадения должника и кредитора в одном лице. Однако, владельцы грузов, находящихся на спасенном судне и спасенных в результате проведения спасательной операции, должны уплатить спасательное вознаграждение, приходящееся на их долю спасенной стоимости. Экипаж спасательного судна получает право на свою долю вознаграждения за спасение судна, груза и фрахта на риске. Кроме того, судовладелец вправе требовать от страховщика спасенного судна уплаты спасательного вознаграждения, если в страховом полисе имеется особая оговорка «sister ship clause», согласно которой суда, принадлежащие тому же судовладельцу, что и спасенное судно, имеют равные с посторонними судами права на вознаграждение. Если в полисе такая оговорка отсутствует, судовладелец не может рассчитывать на страховое возмещение.

СПЕЦИАЛЬНАЯ КОМПЕНСАЦИЯ

Важнейшим и наиболее значительным изменением традиционного режима спасания на море стало введение понятия «специальная компенсация» в ст. 14 Конвенции о спасании 1989 г. Институт специальной компенсации — это исключение из принципа «без спасения — нет вознаграждения». Основным назначением специальной компенсации является возмещение расходов спасателя, который принял на себя риски, связанные со спасанием судна, которое само по себе или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде.

груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде.
Право на получение специальной компенсации возникает у спасателя при следующих условиях:

- спасатель проводил спасательную операцию в отношении судна;
- судно или его груз создавали угрозу причинения вреда окружающей среде;
- спасатель не смог заработать вознаграждение по вышеизложенным правилам, по крайней мере равное специальной компенсации.

Здесь уместно определить предмет спасания, поскольку специальная компенсация полагается только в случае спасания судна (судов).

Понятие судна определено в ст. 1 (b) Конвенции о спасании 1989 г. как любое плавучее средство или сооружение, способное осуществлять плавание. Это определение на практике толкуется весьма широко. Судном может считаться любое плавучее сооружение, то есть искусственный предмет, созданный человеком, как самоходный, так и несамоходный, как надводный, так и подводный, способный находиться в водной среде в плавучем состоянии. Такое определение судна, видимо, является наиболее широким, хоть исходя из ст. 4 Конвенции, исключение составляют стационарные и плавучие платформы, а также морские подвижные буровые установки, когда такие платформы или установки осуществляют в местах их расположения разведку, разработку или добычу минеральных ресурсов морского дна. Если же такие платформы или установки движутся по морю как самостоятельно, так и на буксире, и не занимаются разведкой, разработкой или добычей минеральных ресурсов морского дна, то они могут рассматриваться как суда и составлять предмет спасания на море. Столь широкое по объему определение судна позволяет распространить его и на предметы, которые не приспособлены специально для эксплуатации в водной среде, но могут быть объектом буксировки, пригодным для разового перемещения, например, герметическая емкость, буксируемая к месту установки. Специальная компенсация уплачивается исключительно за счет владельца судна, потенциально ответственного за ущерб окружающей среде.

Другое имущество, которое может быть предметом спасания на

Другое имущество, которое может быть предметом спасания на море — это любое имущество, которое не прикреплено постоянно и преднамеренно к побережью, не является ни судном, ни платформой или установкой, упомянутыми выше. В частности, самостоятельным объектом спасания является фрахт на риске, то есть фрахт, причитающийся за перевозку груза к уплате в порту назначения. Это значит, что фрахт по договорам фрахтования судов на определенное время не является предметом спасания, как и фрахт, уплаченный вперед и не подлежащий возврату, независимо от того, погибнет ли судно или нет, например, если фрахт включен в стоимость груза, проданного на условиях СИФ. Предметом спасания может быть только фрахт на риске судовладельца по договорам перевозки грузов, поскольку он был бы утрачен, если бы судно с грузом не прибыло в порт назначения. Имущество, прикрепленное постоянно и преднамеренно к морскому дну также может быть предметом спасания, за вышеупомянутыми исключениями. Предметом спасания является человеческая жизнь. Судовые запасы, бункер, оборудование судна, груз и багаж— все это может быть предметом спасания. В принципе, затонувшее имущество, в том числе морское имущество культурного характера, имеющее доисторическое, археологическое или историческое

значение и находящееся на морском дне также может быть предметом спасания. Ст. 30 (d) Конвенции о спасании 1989 г. предусматривает право государства, являющегося Стороной Конвенции, не применять ее положения к упомянутому морскому имуществу, если Сторона сделала соответствующую оговорку к Конвенции, так что такое имущество исключается как предмет спасания по законодательству этого государства. Личные вещи членов экипажа и каютный багаж не являются предметом спасания, кроме денег и драгоценностей, которые, по мнению многих исследователей, могут быть предметом спасания, что подтверждается также судебной практикой.

Ст. 4 Конвенции вводит презумпцию того, что военные корабли или суда, находящиеся в собственности государства или используемые им, обладающие суверенным иммунитетом во время проведения спасательной операции, не являются предметом спасания, если иное не следует из законодательства некоторого конкретного государства. Некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства, на которые распространяется суверенный иммунитет в период проведения спасательной операции, являются предметом спасания, но в отношении них ст. 25 Конвенции о спасании 1989 г. вводит презумпцию того, что они не могут быть изъяты, арестованы или задержаны без согласия государства, а ст. 26 Конвенции говорит о недопустимости изъятия, ареста или задержания гуманитарных грузов, если государство-донор, предоставившее дар, согласилось оплатить услуги по спасанию, оказанные в отношении таких грузов.

С точки зрения определения права на специальную компенсацию особенный интерес вызывают понятие груза и ущерба окружающей среде. Если понятие «груз» не определено в Конвенции, то понятие «ущерб окружающей среде» определено.

Итак, груз — это любое имущество, которое перевозится на

Итак, груз — это любое имущество, которое перевозится на судне на основании и во исполнение договора морской перевозки груза любого типа, например: чартер, коносамент, букинг-нот (booking note), морская накладная в т.ч. Вообще, грузом может быть любое имущество, перевозимое по договору перевозки груза, то есть все, кроме живого человека. Правда, в отдельную категорию грузов выделяется, например, почта, которая не является предметом спасания. Бункер не является грузом, а рассматривается как составная часть судна.

В ст. 1 (d) Конвенции о спасании 1989 г. определяется понятие

В ст. 1 (d) Конвенции о спасании 1989 г. определяется понятие «ущерб окружающей среде» как значительный физический ущерб здоровью человека, или морской флоре и фауне, или ресурсам в прибрежных или внутренних водах или в районах, прилегающих к ним, вызванный загрязнением, заражением, пожаром, взрывом или другими подобными крупными инцидентами.

Из этого определения следует, что ущерб окружающей среде должен соответствовать следующим критериям:

- значительность;
- учитывается только прямой или реальный ущерб;
- не учитывается ущерб имуществу частных лиц, а учитывается только ущерб флоре, фауне и иным морским ресурсам, а также здоровью и жизни человека;
- не учитывается ущерб в открытом море, а учитывается только ущерб в прибрежных водах, независимо от их правовой характеристики, и прилегающих к ним районах;
- учитывается только ущерб, который вызывается крупными инцидентами, то есть фактами, воздействующими на значительные пространства.

Для целей получения права на специальную компенсацию имеет значение наличие опасности причинения ущерба окружающей среде, причем степень опасности правового значения не имеет.

Для постановки вопроса о праве на специальную компенсацию необходимо, чтобы спасатель не заработал вознаграждения, хотя бы равного ей по величине, главным образом, в силу принципа: нет спасения — нет вознаграждения, то есть когда спасенная стоимость отсутствует, либо если спасенная стоимость слишком мала и не возмещает расходы спасателя. Чему же равна величина специальной компенсации равняется расходам спасателя, если спасатель не предотвратил или не уменьшил ущерб окружающей среде. Если спасатель предотвратил или уменьшил ущерб окружающей среде, специальная компенсация может быть увеличена на 30% максимум, то есть достичь 130% расходов спасателя. Если же суд или арбитраж сочтут это справедливым и разумным, они могут увеличить специальную компенсацию и более того, но ни в коем случае не более чем на 100% расходов спасателя, так что абсолютный максимум специальной компенсации составляет 200% расходов спасателя, если подлежат учету соответствующие критерии повышенного вознаграждения. Термин «соответствующие критерии повышенного вознаграждения. Термин «соответствующие» означает, что следует исключить двойной учет одних и тех же критериев. Это особо актуально в отношении критерия «мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде». Если спасенная стоимость отсутствует или весьма незначительна, значение термина «соответствующие» нивелируется. В других случаях способ учета критериев является прерогативой суда.

Расходы спасателя, таким образом, являются базой для исчисления специальной компенсации и включают фактические и разумные расходы по осуществлению спасательной операции, а также

справедливую плату за оборудование и персонал, фактически и разумно использованные при проведении спасательной операции. «Фактические и разумные расходы по осуществлению спасательной операции» — это платежи спасателям третьими лицам. Справедливая плата за оборудование и персонал, фактически и разумно использованные при проведении спасательной операции — это компенсация натуральных расходов спасателя. Она определяется с учетом только критериев повышенного вознаграждения, которые характерны для профессиональных спасателей: «быстрота оказания услуг», «наличие и использование судов или другого предназначенного для спасательных операций оборудования» и «состояние готовности оборудования спасателя, эффективность и стоимость такого оборудования».

Специальная компенсация выплачивается судовладельцем только в том случае и в той мере, в которых она превышает спасательное вознаграждение.

Таким образом, если имеется спасенная стоимость, устанавливается размер спасательного вознаграждения, причем учитываются следующие положения: «спасательное вознаграждение не может превышать спасенной стоимости» и положение, предусмотренное Общим пониманием относительно статей 13 и 14 Международной конвенции о спасании 1989 г., принятым дипломатической конференцией как Приложение I к Заключительному акту конференции. Целью этого положения является не допустить, чтобы усилия спасателей по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде максимально вознаграждались за счет спасенной стоимости имущества и грузовладельцы в связи с этим выплачивали преобладающую часть вознаграждения, поскольку обычно стоимость перевозимых грузов значительно превосходит стоимость судна, перевозящего их. Суть этого положения в том, что суд не должен устанавливать спасательное вознаграждение в размере максимальной спасенной стоимости, хотя такое вознаграждение и не покрывает расходов спасателей, а непокрытая спасательным вознаграждением часть расходов спасателей должна охватываться специальной компенсацией.

Затем определяется размер расходов спасателей. Если ущерб окружающей среде не был уменьшен или предотвращен в результате спасательной операции, и расходы спасателя меньше его вознаграждения, специальная компенсация не выплачивается, а если — больше, то выплате подлежит специальная компенсация в сумме, составляющей разницу между вознаграждением спасателя и его расходами.

При отсутствии спасенной стоимости специальная компенсация равна расходам спасателей.

Если ущерб окружающей среде был предотвращен или уменьшен в ходе спасательной операции, описанный порядок также используется,

в принципе. С той лишь разницей, что размер специальной компенсации увеличивается до 130% или до 200% (максимум) расходов спасателей.

Здесь еще раз подчеркнем, что специальная компенсация, в отличие от спасательного вознаграждения, уплачивается только за счет судовладельца, потенциально ответственного за ущерб окружающей среде. Таким образом, специальная компенсация не является общей аварией.

Между специальной компенсацией и спасательным вознаграждением имеется еще одно существенное отличие: «справедливая плата», «справедливая ставка» или «справедливая сумма» (как во французском тексте Конвенции о спасании 1989 г.) не включает в себя прибыль спасателей, а спасательное вознаграждение может включать и прибыль спасателей. Кроме того, справедливая плата не может устанавливаться с учетом поощрительных критериев, определяющих величину спасательного вознаграждения, предусмотренных п.п. "а" — "g" ст. 13 (1) Конвенции о спасании 1989 г. и слабо дифференцирующих усилия случайных и профессиональных спасателей.

Спасатель может быть полностью или частично лишен специальной компенсации, как и спасательного вознаграждения, если в результате своей небрежности не смог предотвратить или уменьшить ущерб окружающей среде. При рассмотрении этого положения, закрепленного ст. 14 (5) Конвенции о спасании 1989 г., становится очевидной его связь с положениями, закрепленными п.п. "a", "b" ст. 8 (1) Конвенции, где предусматривается обязанность спасателя проявлять стандарт «должной заботы» при осуществлении спасательной операции. Думается, что спасатель отвечает только за грубую неосторожность и умысел в общем случае. Профессиональный же спасатель, выполняющий спасательную операцию в соответствии со стандартом «с приложением всех усилий», должен отвечать также и за простую неосторожность. Небрежность, проявленная профессиональным спасателем, должна влечь не только лишение его специальной компенсации и спасательного вознаграждения, но и привлечение к ответственности за загрязнение окружающей среды, хотя бы и косвенно, в порядке регрессного требования судовладельца, в особенности, если спасательная операция исполняется по договору.

Профессиональные спасатели, объединенные Международным спасательным союзом, уже накопили некоторый опыт применения ст. 14 Конвенции о спасании 1989 г., причем этот опыт часто оценивается отрицательно. Раздражение проявили и другие коммерческие круги международного сообщества, заинтересованного в спасании. Этот механизм определения специальной компенсации, действительно, не достаточно ясный и довольно громоздкий. В связи с этим,

Международная группа клубов P&I предложила особую поправку к LOF — 1995, называемую Условием о специальной компенсации клубов Пи энд Ай (the Special Compensation P&I Clubs Clause), а по первым буквам английского названия кратко — Scopic Clause (Скопик клоуз). Таким образом, был предложен иной механизм определения специальной компенсации. Скопик клоуз было одобрено Международным спасательным союзом, большинством клубов P&I, а также Лондонскими страховщиками имущества. В начале XXI в. Скопик клоуз приобрело большую популярность. Спасатель праве, письменно уведомив судовладельца, независимо от обстоятельств в любой момент заменить методом Скопик клоуз метод, предусмотренный ст. 14 Конвенции о спасании 1989 г. Однако, до этого момента будут действовать положения Конвенции. Правовой механизм Скопик клоуз уже в достаточной мере подтвердил на практике свою целесообразность, хотя изучен еще в недостаточной степени. Здесь мы его исследовать не будем. Скопик клоуз вполне может составить предмет самостоятельного исследования.

ОСОБЕННОСТИ НЕКОТОРЫХ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ И СПОРЫ

Как мог уже убедиться читатель, институт спасания на море довольно сложный. Однако, на практике отношения по поводу спасания складываются и вовсе запутанные. Это бывает тогда, когда казус осложняется применением и других институтов. Часто спасание на море осуществляется в связи со столкновением судов и буксировкой. В этой связи может возникнуть вопрос о лишении спасателя полностью или частично платы за спасение: как спасательного вознаграждения, так и специальной компенсации. Ст. 18 Конвенции о спасании 1989 г. регулирует институт последствий неправильного поведения спасателей, так что из ее текста можно выделить три случая (основания) для лишения платы за спасение:

- спасательная операция возникла из ситуации, созданной по вине спасателя;
- спасательная операция оказалась более трудной по вине спасателя;
 - спасатель виновен в обмане или ином нечестном поведении.

Практика идет по пути определения платы за спасение перед определением ответственности за столкновение, что, конечно, противоречит принципу: никто не может получить прибыль из своей вины. Это может означать и обычно означает усугубление ответственности владельца виновного в столкновении судна, поскольку плата за спасение включается в состав убытков. Принимая во внимание, что

положения договора имеют приоритет, если договором предусмотрено освобождение буксира от ответственности за небрежность при буксировке, и буксир по неосторожности создает ситуацию опасности, в которой он осуществляет успешную спасательную операцию в отношении буксируемого судна или иного объекта, он может заработать плату за спасение. При умышленной вине это, разумеется, невозможно.

Если во время выполнения спасательных операций спасатель создает новую опасность или усугубляет существующую опасность, так что становятся необходимыми издержки в повышенном размере, такой спасатель также лишается платы за спасение, или она уменьшается. Конечно, учет вины спасателя обязателен, если только спасание не исполняется в рамках договора, по которому спасатель освобождается от ответственности за неосторожность. Обыкновенно спасатель не лишается вознаграждения полностью, а оно только уменьшается, особенно при нечестном поведении служащих спасателя.

Ничто не препятствует «спасаемым» заявить требование к спасателю, так что спасатель может не только не заработать вознаграждения, но и подвергнуться ответственности. Обыкновенно судом или арбитражем учитывается соотношение вреда предотвращенного и вреда причиненного, так что если предотвращенный вред больше, то спасателю присуждается вознаграждение. Суд или арбитраж может учесть согласие собственника или капитана судна на причинение вреда имуществу, поэтому спасателям рекомендуется сообщать капитану судна, в отношении которого осуществляется спасательная операция, о намерении причинить вред имуществу и учитывать его ответ, особенно отрицательный, в плане института запрещения спасательных операций.

Наконец, хотелось бы подробнее остановиться на положениях ст. 7 Конвенции о спасании 1989 г., в соответствии с которыми договор о спасании может быть признан недействительным или изменен, то есть пересмотрен, судом или арбитражем. Таким образом, спасательный договор оспорим в двух случаях, то есть по двум основаниям, которые должны применяться одновременно, а именно: наличие чрезмерной диспропорции между платой за спасение и фактически оказанными услугами спасателя, то есть по мотиву скорее материального характера; несправедливость условий договора в результате заключения его вследствие неоправданного воздействия или под влиянием опасности, то есть по мотиву скорее психологического характера.

Обычно предметом спора является условие о размере вознаграждения спасателя. Суд или арбитраж могут признать договор

ничтожным. Признание недействительным договора о спасании влечет применение к отношениям сторон соответствующих норм международного или национального права. Чтобы договор был признан недействительным или изменен в части величины вознаграждения спасателя, диспропорция между фактически оказанными в действительности услугами и вознаграждением за их оказание должна быть чрезмерной. «Чрезмерность», конечно, категория оценочная, но судебная практика идет по пути увеличения или снижения вознаграждения спасателей только в значительной доле, порядка 35-40%. При спасании вне договора корректировка спасательного вознаграждения судом или арбитражем может быть весьма детальной, вплоть до 1-2%. Влияние принципа справедливости на такой материальный, по существу экономический или коммерческий аспект общественных отношений, усматривается, например, в том, что оценка диспропорции фактически оказанных услуг и вознаграждения за них должна производиться судом или арбитражем на момент заключения договора, однако и процесс оказания услуг по спасанию, то есть процесс выполнения всех спасательных операций фактически в реальной обстановке также необходимо учитывать, ведь диспропорция на момент заключения договора о спасании может увеличиться в процессе его исполнения или, наоборот, уменьшиться.

Вопрос о недействительности отдельных условий договора о спасании или всего договора, либо о пересмотре его условий по

Вопрос о недействительности отдельных условий договора о спасании или всего договора, либо о пересмотре его условий по основанию их несправедливости также должен решаться судом или арбитражем с учетом пропорциональности вознаграждения оказанным фактически услугам по спасанию. Однако, из ст. 7 (а) Конвенции о спасании следует, что одной только несправедливости недостаточно, а необходимо также наличие воздействия определенных объективных или субъективных факторов на психику сторон договора. В то же время, и воздействия этих факторов недостаточно, чтобы суд или арбитраж признал условия договора несправедливыми. В принципе, любое условие договора о спасании может быть признано несправедливым, в особенности, это касается арбитражной оговорки, что наиболее интересно отметить в свете теории автономии арбитражной оговорки, а также роли и значения решения суда или арбитража по ключевым правоотношениям по поводу спасания на море. Субъективным фактором считается неоправданное воздействие другой стороны, которая принуждает контрагента к принятию условий договора о спасании, создающих определенные преимущества или значительные выгоды для стороны, навязавшей такие условия. Такое воздействие может иметь как характер психического, так и физического принуждения. Важно, чтобы оно исходило от контрагента, хотя бы косвенно. Объективным фактором можно считать влияние

опасности на психику сторон спасательного договора. Некоторыми исследователями высказывается точка зрения, что в этом случае имеет место т. наз. кабальная сделка, то есть недействительная сделка, заключенная под действием стечения тяжелых обстоятельств на крайне невыгодных условиях. Это мнение имеет право на существование, но можно добавить и то, что этот объективный фактор мог быть неправильно оценен сторонами, так что имело место заблуждение. Здесь необходимо учесть то, что опасность всегда имеется при заключении спасательного договора, поэтому вводится фикция отсутствия опасности, что не приводит к утрате смысла (объекта) правоотношения, а означает только применение инструмента юридической техники, известного уже древнеримскому частному праву. Принимая во внимание трудности доказывания, судебная практика идет по пути установления только того, что условия договора о спасании были несправедливыми.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Как мог убедиться внимательный и заинтересованный читатель, правовой институт спасания на море очень сложный и недостаточно изученный. Судебная практика довольно противоречива, особенно если отношения по поводу спасания на море осложняются в конкретной ситуации отношениями по поводу столкновения судов, буксировки и т.д., поэтому необходимо предпринимать дальнейшие усилия в области исследования правовых норм и правоотношений, регулирующих спасание на море. Достаточно эффективными эти усилия могут быть, если они предпринимаются на профессиональной основе, то есть специалистами в сфере морского права, так что предприниматели и менеджеры всегда могут получить квалифицированную консультацию.

В то же время, уже сейчас очевидны недостатки в сфере правового регулирования в Украине отношений по поводу спасания на море и в смежных областях деятельности. Работа по устранению имеющихся недостатков не будет иметь успеха, если Украина не имплементирует в свое национальное право достижения в сфере международных правовых стандартов, в частности и в особенности Международную конвенцию о спасании 1989 г.

По нашему мнению, властям предержащим необходимо прислушиваться к мнению ученых правоведов-маринистов и практиков, имеющих значительный опыт в сфере морехозяйственной деятельности. Например, заслуживают внимания предложения о внесении в КТМ Украины норм, регулирующих организацию и выполнение ледокольных операций, а также морских водолазных работ.

Начало работе по совершенствованию системы поиска и спасания на море может быть положено Координационным комитетом, созданным Кабинетом Министров Украины. Положение о Координационном комитете по поиску и спасанию на море утверждено постановлением Кабинета Министров № 178 от 05.03.2009. Благодаря включению в состав Координационного комитета представителей многих министерств и ведомств Украины, его деятельность должна иметь межведомственный характер. Таким образом, создаются организационные предпосылки совершения плодотворной деятельности по повышению эффективности функционирования системы поиска и спасания на море.

Думается, что изменения в области управления морской отраслью, предусмотренные постановлением Кабинета Министров Украины «Вопросы Государственной администрации морского и речного транспорта» № 227, принятым в тот же день, также будут способствовать развитию и совершенствованию правового регулирования деятельности по спасанию на море.

Список использованной литературы

- 1. Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно спасания и оказания помощи на море от 23.09.1910 // Электронная информационная система «Rise».
- 2. Международная Конвенция об охране человеческой жизни на море от 01.11.1974 // Электронная информационная система «Rise».
- 3. Международная конвенция о поиске и спасании на море от 27.04.1979 // Офіційний вісник України, 2005, № 23 (24.06.2005), ст. 1335.
- 4. Конвенция о спасании от 28.04.1989 // Электронная информационная система «Rise».
- 5. Кодекс торгового мореплавания Украины от 23.05.1995 // Ведомости Верховного Сонета Украины. 1995. \mathbb{N}_2 47 52. Ст. 349.
- 6. Закон Украины «Об аварийно-спасательных службах» от 14.12.1999 // Офіційний вісник України. 2000. № 1. Ст. 1.
- 7. Постановление Кабинета Министров Украины «Об утверждении Плана взаимодействия органов управления и сил, привлекаемых для реагирования на чрезвычайные ситуации государственного уровня на водных объектах» от 26.10.2000 // Офіційний вісник України. 2000. N 44. Ст. 1895.
- 8. Постановление Кабинета Министров Украины «Об утверждении Порядка государственной регистрации аварийно-спасательных служб» от 07.03.2001 // Офіційний вісник України. 2001. \mathbb{N} 11. Ст. 427.
- 9. Указ Президента Украины «О системе реагирования на чрезвычайные ситуации на водных объектах» от 15.06.2001 // Офіційний вісник України. 2001. № 25. Ст. 1108.
- 10. Распоряжение Президента Украины «О неотложных мерах по предотвращению гибели людей на водных объектах» от 14.07.2001 // Электронная информационная система «Лига».
- 11. Постановление Кабинета Министров Украины «Об утверждении Типового устава государственной аварийно-спасательной службы» от 17.08.2001 // Офіційний вісник України. 2001. 1000 10
- 12. Приказ Министерства транспорта Украины «Об утверждении нормативных актов по поиску и спасанию на море» от 10.09.2002 // Весь транспорт Онлайн. 2002. № 167.
- 13. Приказ Министерства транспорта Украины, Министерства Украины по вопросам чрезвычайных ситуаций и по делам защиты

населения от последствий Чернобыльской катастрофы «Об усовершенствовании государственной системы обеспечения безопасности судоходства» от 04.03.2003 // Транспорт України — нормативне регулювання. — 2003. — N 5.

- 14. Постановление Кабинета Министров Украины «О повышении эффективности функционирования системы поиска и спасения на море» от 05.03.2009 // Офіційний вісник України. 2009. \mathbb{N}_2 17. Ст. 532.
- 15. Постановление Кабинета Министров Украины «Вопросы Государственной администрации морского и речного транспорта» от 05.03.2009 // Офіційний вісник України. 2009. № 20. Ст. 647
- 16. Кодекс торгового мореплавання Российской Федерации от $31.04.1999\ //\ C3\ P\Phi.-1999.-N_{\rm 2}\ 18.-C_{\rm T}.\ 2207.$
- 17. Алексишин В.Г., Козырь Л.А., Короткий Т.Р. Международные и национальные стандарты безопасности мореплавания. Одесса: Латстар, 2002.
- 18. Архипова А. Спасание имущества иного, нежели суда. Материалы XI Ежегодного международного семинара «Защита интересов судовладельцев» (г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, 26.09.2008) в электронном виде.
- 19. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2000.
- 20. Леонтьев І.Г., Балобанов О.О. Безпека, пошук, рятування на морі: правове регулювання. Одеса: ЛАТСТАР, 2002.
- 21. Леонтьєв І.Г., Балобанов О.О., Довгань О.В. Удосконалення нормативно-правої бази України у сфері аварійно-рятувальної діяльності на морському транспорті. Одеса: Фенікс, 2003.
- 22. Морское право. Учебник / Под ред. В.Ф. Сидорченко, В.М. Кротова. СПб.: Санкт-Петербургский гос. университет, 2006.
- 23. Сидоренко А.В., Шалаева И.А. Документальное оформление морских происшествий с украинскими судами. Одесса: ЛАТСТАР, 1999.
- 24. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. Одеса: ЛАТСТАР, 2000.

ПРИЛОЖЕНИЯ

КОНВЕНЦИЯ ДЛЯ ОБЪЕДИНЕНИЯ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ ОТНОСИТЕЛЬНО ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ И СПАСАНИЯ НА МОРЕ

(БРЮССЕЛЬ, 23 СЕНТЯБРЯ 1910 ГОДА)

(КОНВЕНЦИЯ В РЕДАКЦИИ 1967 ГОДА

С ИЗМЕНЕНИЯМИ ВНЕСЕННЫМИ ПРОТОКОЛОМ 1967 ГОДА 27.05.1967)

заключенная между Германией, Аргентиной, Австро-Венгрией, Бельгией, Бразилией, Чили, Кубой, Данией, Испанией, Соединенными Штатами Америки, Францией, Великобританией и Ирландией, Грецией, Италией, Японией, Мексикой, Никарагуа, Норвегией, Нидерландами, Португалией, Румынией, Россией, Швецией и Уругваем в Брюсселе 23 сентября 1910 года

Статья 1.

Оказание помощи и спасание находящихся в опасности морских судов, имеющихся на судне вещей, фрахта и платы за проезд, так же как и оказание услуг того же рода между морскими судами и кораблями внутреннего плавания, подчиняются нижеследующим правилам, причем не делается различия между этими двумя родами услуг и не принимается в расчет, в каких водах эти услуги оказаны.

Статья 2.

Всякий факт оказания помощи или спасания, имевший полезные последствия, дает право на справедливое вознаграждение. Никакого вознаграждения не полагается, если оказанная помощь осталась без полезных последствий. Ни в каком случае подлежащая уплате сумма не может превысить стоимость спасенных вещей.

Статья 3.

Не имеют права на какое бы то ни было вознаграждение лица, которые приняли участие в действиях по подаче помощи вопреки прямому и основательному воспрещению судна, которому подана помощь.

Статья 4.

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 могли быть рассматриваемы как исполнение договора буксирования.

Статья 5.

Вознаграждение причитается и в том случае, когда оказание помощи или спасание последовали между судами, принадлежащими одному и тому же собственнику.

Статья 6.

Размер вознаграждения определяется соглашением Сторон, а за отсутствием такового — судьей. То же самое касается пропорции, в которой это вознаграждение должно быть распределено между спасателями.

Распределение между собственником, капитаном и прочими лицами, состоящими на службе на каждом из спасавших судов, будет определяться национальным законом судна.

Статья 7.

Всякое соглашение об оказании помощи или спасании, состоявшееся в момент и под влиянием опасности, может быть по просьбе одной из Сторон признано недействительным или изменено судьей, если он найдет, что выговоренные условия несправедливы. Во всех случаях, когда доказано, что согласие одной из Сторон опорочено, как вызванное обманом или скрытием истины, или если вознаграждение чрезмерно не соответствует в том или другом смысле оказанной услуге, то соглашение может быть уничтожено или изменено судьею по просьбе заинтересованной Стороны.

Статья 8.

Вознаграждение определяется судьею сообразно обстоятельствам, принимая за основание:

- а) в первую очередь достигнутый успех, усилия и заслуги тех, кто подавал помощь, опасность, которой подвергались спасенное судно, его пассажиры и его экипаж, его груз, спасатели и спасавшее судно, потраченное время, понесенные издержки и убытки и риски ответственности и иные, которым подвергались спасатели, ценность имущества, подвергнутого опасности, считаясь в потребных случаях со специальным назначением судна, оказавшего помощь;
- б) во вторую очередь ценность спасенных вещей. Эти же постановления применяются и к распределению, предусмотренному в статье 6, часть 2. Судья может уменьшить

или отказать в вознаграждении, если окажется, что спасатели сделали необходимым спасание или подачу помощи по своей вине или если они оказались виновными в краже, утайке или иных обманных действиях.

Статья 9.

Не полагается никакого вознаграждения от спасенных людей без того, однако, чтобы нарушались предписания национальных законов по этому предмету. Спасатели человеческих жизней, которые вступили в дело по поводу того же несчастного случая, который вызвал спасание или оказание помощи, имеют право на справедливую часть вознаграждения, предоставленного спасателям судна, груза и их принадлежностей.

Статья 10.

Иск об уплате вознаграждения погашается двухлетнею давностью со дня, когда были окончены действия по оказанию помощи или по спасанию. Причины приостановления и перерыва этой давности определяются законом суда, в котором вчинен иск. Высокие Договаривающиеся Стороны сохраняют право признать в своих законодательствах удлиняющим установленный выше срок то обстоятельство, что получившее помощь или спасенное судно не могло быть застигнуто в территориальных водах государства, в котором истец имеет свое местожительство или свое главное заведение.

Статья 11.

Каждый капитан обязан, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, своего экипажа, своих пассажиров, оказать помощь всякому лицу, даже враждебному, встреченному в море, в опасности погибнуть. Собственник судна не отвечает за нарушения предшествующего правила.

Статья 12.

Высокие Договаривающиеся Стороны, законодательства коих не карают за нарушение предшествующей статьи, обязываются принять или предложить своим подлежащим законодательным учреждениям надлежащие меры к тому, чтобы это нарушение было наказуемо. Высокие Договаривающиеся Стороны сообщат друг другу, как только представится возможность, те законы или распоряжения, которые уже были изданы или которые имеют быть изданы в их государствах во исполнение предшествующего правила.

Статья 13.

Настоящая Конвенция не умаляет силы постановлений национальных законодательств и международных договоров об устройстве публичными властями или под их контролем служб оказания помощи и спасания и в особенности о спасании орудий рыболовства.

Статья 14.

Положения настоящей Конвенции распространяются также на услуги по оказанию помощи и спасанию, предоставленные или полученные военным кораблем, либо государственным судном, либо судном, эксплуатируемым или зафрахтованным государством или государственным органом. Иски к государству за услуги по оказанию помощи или спасанию, оказанные военному кораблю или судну, которое несло на момент происшествия или возбуждения иска исключительно государственную, некоммерческую службу, должны предъявляться лишь в суде этого государства. Каждая Высокая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право определить, будет ли и в какой мере применяться статья 11 к судам, предусмотренным во втором абзаце настоящей статьи.

(с изменениями внесенными Протоколом 1967 года 27.05.1967)

Статья 15.

Правила настоящей Конвенции будут применяться по отношению ко всем заинтересованным лицам, коль скоро судно, оказавшее помощь или спасавшее, либо судно, которому оказана помощь или которое спасено, принадлежит к государству одной из Высоких Договаривающихся Сторон, а равно и в других случаях, предусмотренных национальными законами.

Однако подразумевается:

- 1) что в отношении заинтересованных лиц, уроженцев государства не договаривающегося, применение означенных постановлений может быть поставлено в зависимость каждым из Договаривающихся государств от условий взаимности;
- 2) что коль скоро все заинтересованные лица, уроженцы того же государства, что и суд, в который внесено дело, то применяется национальный закон, а не Конвенция;
- 3) что без ущерба для более общих правил национальных законов статья 11 применяется только между судами, принадлежащими к государствам Высоких Договаривающихся Сторон.

Статья 16.

Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон будет иметь право по истечении трех лет от введения в действие настоящей Конвенции дать почин к созыву новой конференции с целью изыскать улучшения, которые могли бы быть в ней сделаны, и в особенности с целью расширить, если это возможно, пределы ее применения. Та из держав, которая воспользуется этим правом, должна сообщить о своем намерении другим державам через посредство Бельгийского Правительства, которое должно озаботиться созывом конференции в течение шести месяцев.

Статья 17.

Государства, которые не подписали настоящую Конвенцию, могут присоединиться к ней по своей о том просьбе. Об этом присоединении будет сообщено дипломатическим путем Бельгийскому Правительству, а этим последним — каждому из правительств других Договаривающихся Сторон; оно получит силу через месяц после отсылки сообщения, сделанного Бельгийским Правительством.

Статья 18.

Настоящая Конвенция будет ратифицирована.

По истечении годового срока, самое позднее, считая со дня подписания Конвенции, Бельгийское Правительство вступит в сношение с правительствами Высоких Договаривающихся Сторон, которые заявят о своей готовности ратифицировать ее, с целью выяснить, возможно ли введение ее в действие. Ратификации будут, в утвердительном случае, немедленно сданы на хранение в Брюссель, и Конвенция получит силу через месяц после этой сдачи. Протокол останется открытым в течение еще одного года для государств, представленных на Брюссельской конференции. После истечения этого срока они могут лишь присоединиться к ней согласно постановлениям статьи 17.

Статья 19.

В случае если одна или другая из Высоких Договаривающихся Сторон откажется от настоящей Конвенции, отказ этот получит силу лишь через один год, считая со дня его сообщения Бельгийскому Правительству, и Конвенция останется в силе между другими Договаривающимися Сторонами. В удостоверение чего Полномочные Высоких Договаривающихся Сторон подписали настоящую Конвенцию и приложили к ней свои печати. Учинено в Брюсселе, в одном экземпляре, 23 сентября 1910 г. (Подписи)

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ПОИСКУ И СПАСАНИЮ НА МОРЕ 1979 ГОДА (ГАМБУРГ, 27 АПРЕЛЯ 1979 ГОДА)

Стороны Конвенции,

принимая к сведению большое значение, придаваемое рядом конвенций оказанию помощи людям, терпящим бедствие на море, и принятию каждым прибрежным государством надлежащих и эффективных мер по установлению наблюдения за движением судов с берега и организации поиска и спасания,

рассмотрев Рекомендацию 40, принятую Международной конференцией по охране человеческой жизни на море 1960 года, которая признает желательность координации деятельности ряда межправительственных организаций в деле обеспечения безопасности на море и в воздушном пространстве над ним,

желая развивать и поощрять такую деятельность путем создания международного плана поиска и спасания на море, отвечающего потребностям морского судоходства в деле спасания людей, терпящих бедствие на море,

желая поощрять сотрудничество между поисково-спасательными организациями всего мира, а также между участниками поисково-спасательных операций на море,

договорились о нижеследующем:

Статья І.

Общие обязательства по Конвенции

Стороны обязуются принимать в законодательном или ином порядке любые соответствующие меры, необходимые для полного осуществления Конвенции и ее Приложения, которое является неотъемлемой частью Конвенции. Если специально не предусмотрено иное, ссылка на Конвенцию означает одновременно ссылку на ее Приложение.

Статья П.

Другие договоры и толкования

1. Ничто в настоящей Конвенции не наносит ущерба кодификации и развитию морского права Конференцией по морскому праву Организации

Объединенных Наций, созываемой в соответствии с Резолюцией 2750 (XXV) Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, а также настоящим или будущим притязаниям и правовым позициям любого государства по вопросам морского права и в отношении природы и пределов юрисдикции прибрежного государства и государства флага.

2. Ни одно из положений настоящей Конвенции не должно истолковываться как наносящее ущерб обязанностям или правам судов, предусмотренным в других международных документах.

Статья III. Поправки

- 1. В настоящую Конвенцию могут быть внесены поправки путем любой из процедур, предусмотренных в последующих пунктах 2 и 3.
- 2. Поправки после рассмотрения в Межправительственной морской консультативной организации (далее именуемой «Организация»):
 - а) Любая поправка, предложенная Стороной и переданная Генеральному секретарю Организации (далее именуемому «Генеральный секретарь»), или любая поправка, внесение которой Генеральный секретарь считает необходимым вследствие внесения поправки в соответствующее положение приложения 12 к Конвенции о международной гражданской авиации, рассылается всем членам Организации и всем Сторонам не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения Комитетом по безопасности на море Организации.
 - b) Стороны, независимо от того, являются ли они членами Организации или нет, имеют право на участие в работе Комитета по безопасности на море при рассмотрении и одобрении поправок.
 - с) Поправки одобряются большинством в две трети Сторон, присутствующих и голосующих в Комитете по безопасности на море, при условии что во время одобрения поправки присутствует не менее одной трети Сторон.
 - d) Поправки, одобренные в соответствии с подпунктом «с», направляются Генеральным секретарем всем Сторонам для принятия.

- е) Поправка к статье Конвенции или к пунктам 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 или 3.1.3 Приложения считается принятой в дату, в которую Генеральный секретарь получит документ о ее принятии от последней из двух третей Сторон.
- f) Поправка к Приложению, но не к его пунктам 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 или 3.1.3 считается принятой по истечении одного года с даты, в которую она была направлена Сторонам для принятия. Однако поправка считается непринятой, если в течение указанного срока в один год более одной трети Сторон заявит Генеральному секретарю, что они возражают против такой поправки.
- g) Поправка к статье Конвенции либо к пунктам 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 или 3.1.3 Приложения вступает в силу:
 - і) для тех Сторон, которые приняли ее, по истечении шести месяцев с даты, в которую она считается принятой;
 - ii) для тех Сторон, которые приняли ее после выполнения условия, упомянутого в подпункте «е», и до вступления в силу поправки, в дату вступления в силу поправки;
 - iii) для тех Сторон, которые приняли ее после вступления в силу поправки, по истечении 30 дней с даты сдачи на хранение документа о ее принятии.
- h) Поправка к Приложению, но не к его пунктам 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 или 3.1.3 вступает в силу для всех Сторон, за исключением тех, которые сделали заявление согласно подпункту «f» о том, что они возражают против такой поправки и не отозвали этого заявления, по истечении шести месяцев с даты, в которую она считается принятой. Однако до установленной даты вступления в силу поправки любая Сторона может уведомить Генерального секретаря о том, что она освобождает себя от обязательства осуществлять положения такой поправки в течение срока, не превышающего одного года, начиная с даты ее вступления в силу, или в течение большего срока, который может быть установлен большинством в две трети Сторон, присутствующих и голосующих в Комитете по безопасности на море и во время одобрения поправки.

- 3. Поправка путем созыва Конференции:
 - а) По просьбе Стороны, поддержанной не менее чем одной третью Сторон, Организация созывает Конференцию Сторон для рассмотрения поправок к Конвенции. Предложенные поправки рассылаются Генеральным секретарем всем Сторонам не менее чем за шесть месяцев до их рассмотрения на Конференции. b) Поправки одобряются такой Конференцией большинством в
 - b) Поправки одобряются такой Конференцией большинством в две трети присутствующих и голосующих Сторон при условии, что во время одобрения поправки присутствует не менее одной трети Сторон. Одобренные таким образом поправки направляются Генеральным секретарем всем Сторонам для принятия.
 - с) Если Конференция не примет иного решения, поправка считается принятой и вступает в силу в соответствии с порядком, конкретно указанным, соответственно в подпунктах «е», «f», «g» и «h» пункта 2, причем ссылка в подпункте «h» пункта 2 на Комитет безопасности на море, расширенный согласно подпункту «b» пункта 2, означает ссылку на Конференцию.
- 4. Любое заявление о принятии поправки или возражении против нее или любое уведомление, сделанное согласно подпункту «h« пункта 2, представляется в письменном виде Генеральному секретарю, который уведомляет все Стороны о любом таком представлении и о дате его получения.
- 5. Генеральный секретарь уведомляет государства о вступающих в силу поправках и о дате вступления в силу каждой поправки.

Статья IV.

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

- 1. Конвенция открыта для подписания в штаб-квартире Организации с 1 ноября 1979 года по 31 октября 1980 года и после этой даты остается открытой для присоединения. Государства могут стать Сторонами Конвенции путем:
 - a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении; или

- b) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
- с) присоединения.
- 2. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю.
- 3. Генеральный секретарь уведомляет государства о любом подписании или о сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении и о дате его сдачи на хранение.

Статья V. Вступление в силу

- 1. Конвенция вступает в силу по истечении 12 месяцев с даты, в которую 15 государств станут ее Сторонами в соответствии со статьей IV.
- 2. Для государств, ратифицирующих, принимающих, утверждающих Конвенцию или присоединившихся к ней в соответствии со статьей IV, после выполнения условия, предписанного пунктом 1, и до ее вступления в силу Конвенция вступит в силу в дату ее вступления в силу.
- 3. Для государств, ратифицирующих, принимающих, утверждающих Конвенцию или присоединяющихся к ней после даты ее вступления в силу, Конвенция вступает в силу по истечении 30 дней с даты сдачи на хранение документа в соответствии со статьей IV.
- 4. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты вступления в силу какой-либо поправки к настоящей Конвенции в соответствии со статьей III, относится к Конвенции с такой поправкой, и Конвенция с такой поправкой вступает в силу для государства, сдающего такой документ на хранение, по истечении 30 дней с даты его сдачи на хранение.
- 5. Генеральный секретарь уведомляет государства о дате вступления в силу Конвенции.

Статья VI. Денонсация

- 1. Конвенция может быть денонсирована любой Стороной в любое время по истечении пяти лет с даты вступления в силу Конвенции для этой Стороны.
- 2. Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа о денонсации Генеральному секретарю, который уведомляет государства о любом полученном документе о денонсации и о дате его получения, а также о дате вступления в силу такой денонсации.
- 3. Денонсация вступает в силу по истечении одного года с даты получения Генеральным секретарем документа о денонсации или по истечении большего срока, который может быть указан в этом документе.

Статья VII. Сдача на хранение и регистрация

- 1. Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю, который направляет ее заверенные копии государствам.
- 2. Как только Конвенция вступит в силу, Генеральный секретарь предаст ее текст Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья VIII. Языки

Конвенция составлена в одном экземпляре на английском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Официальные переводы на арабский, итальянский и немецкий языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с подписанным оригиналом.

Совершено в г. Гамбурге двадцать седьмого апреля тысяча девятьсот семьдесят девятого года.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию. (Подписи)

Приложение

Глава 1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

- 1.1. Использование настоящего времени изъявительного наклонения в Приложении указывает на то, что речь идет о положении, единообразное применение которого всеми Сторонами является необходимым в интересах охраны человеческой жизни на море.
- 1.2. Использование слова «следует» в Приложении указывает на то, что речь идет о положении, единообразное применение которого всеми Сторонами рекомендуется в интересах охраны человеческой жизни на море.
- 1.3. Нижеперечисленные термины, используемые в настоящем Приложении, означают следующее:
 - 1) «Поисково-спасательный район». Район определенных размеров, в пределах которого обеспечивается поиск и спасание.
 - 2) «Спасательно-координационный центр». Орган, ответственный за организацию эффективного поиска и спасания и за координацию проведения поисково-спасательных операций в пределах поисково-спасательного района.
 - 3) «Спасательный подцентр». Орган, подчиненный спасательнокоординационному центру и созданный в помощь последнему в определенной части поисково-спасательного района.
 - 4) «Береговая станция наблюдения». Береговая стационарная или подвижная станция, назначенная для наблюдения за безопасностью судов в прибрежных водах.
 - 5) «Спасательная единица». Единица, укомплектованная обученным персоналом и оснащенная оборудованием, пригодным для быстрого проведения поисково-спасательных операций.
 - 6) «Командир на месте действия». Командир спасательной единицы, назначенный для координации поисково-спасательных операций в пределах конкретной поисковой зоны.
 - 7) «Координатор надводного поиска». Судно, иное чем спасательная единица, назначенное для координации надводных поисково-спасательных операций в пределах конкретной поисковой зоны.

- 8) «Аварийная стадия». Общий термин, означающий, в зависимости от случая, стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия.
- 9) «Стадия неопределенности». Ситуация, при которой существует неопределенность относительно безопасности судна и находящихся на его борту людей.
- 10) «Стадия тревоги». Ситуация, при которой существует опасение за безопасность судна и находящихся на его борту людей.
- 11) «Стадия бедствия». Ситуация, при которой существует обоснованная уверенность, что судно или человек подвергаются серьезной и непосредственной опасности и нуждаются в немедленной помощи.
- 12) «Приводняться». Применительно к летательному аппарату совершать вынужденную посадку на воду.

Глава 2. ОРГАНИЗАЦИЯ

2.1. Мероприятия по обеспечению и координации поиска и спасания

- 2.1.1. Стороны обеспечивают принятие необходимых мер в деле обеспечения надлежащего поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море у их берегов.
- 2.1.2. Стороны направляют Генеральному секретарю информацию о своей организации поиска и спасания и, в последующем, о ее существенном изменении, включая сведения о:
 - 1) национальной морской поисковой службе;
 - 2) местонахождении созданных спасательно-координационных центров, номерах их телефонов и телексов и о зонах ответственности; и
 - 3) основных имеющихся в их распоряжении спасательных единицах.
- 2.1.3. Генеральный секретарь в подходящей форме передает всем Сторонам информацию, указанную в пункте 2.1.2.
- 2.1.4. Каждый поисково-спасательный район устанавливается по соглашению между соответствующими Сторонами. Генерального секретаря уведомляют о таком соглашении.

- 2.1.5. В случае недостижения между соответствующими Сторонами соглашения о точных границах поисково-спасательного района такие Стороны предпринимают все возможные усилия для достижения соглашения о соответствующих мерах, согласно которым в такой зоне обеспечивается равноценная общая координация поиска и спасания. Генерального секретаря уведомляют о таких мерах.
- 2.1.6. Генеральный секретарь уведомляет все Стороны о соглашениях или мерах, упомянутых в пунктах 2.1.4 и 2.1.5.
- 2.1.7. Делимитация поисково-спасательных районов не имеет отношения к делимитации каких-либо границ между государствами и не наносит ей ущерба.
- 2.1.8. Сторонам следует организовать работу своих поисковоспасательных служб таким образом, чтобы они могли незамедлительно отвечать на вызов при бедствиях.
- 2.1.9. По получении сообщения о том, что лицо терпит бедствие на море в зоне, в пределах которой Сторона обеспечивает общую координацию поисково-спасательных операций, соответствующие власти этой Стороны немедленно принимают меры для оказания любой возможной помощи.
- 2.1.10. Стороны обеспечивают оказание помощи любому лицу, терпящему бедствие на море. Они осуществляют это независимо от национальной принадлежности или статуса такого лица или обстоятельств, при которых это лицо было обнаружено.

2.2. Координация поисково-спасательных средств

- 2.2.1. Стороны обеспечивают координацию средств, требующихся для поиска и спасания у их берегов.
- 2.2.2. Стороны создают национальный орган для общей координации поиска и спасания.
- 2.3. Создание спасательно-координационных центров и спасательных подцентров

- 2.3.1. Для обеспечения требований пунктов 2.2.1 и 2.2.2 Стороны создают спасательно-координационные центры для поиска и спасания и, по своему усмотрению, спасательные подцентры.
- 2.3.2. Компетентные власти каждой Стороны определяют зону, за которую отвечает спасательный подцентр.
- 2.3.3. Каждый спасательно-координационный центр и спасательный подцентр, созданные в соответствии с пунктом 2.3.1, должны иметь надлежащие средства для получения сообщений о бедствии через береговую радиостанцию или иным путем. Каждый такой центр или подцентр также имеют надлежащие средства связи со своими спасательными единицами и, соответственно, со спасательно-координационными центрами или спасательными подцентрами в смежных зонах.

2.4. Назначение спасательных единиц

2.4.1. Стороны назначают:

- 1) в качестве спасательных единиц государственные или другие соответствующие общественные либо частные службы, размещенные и оснащенные надлежащим образом, или их подразделения; или
- 2) в качестве элементов поисково-спасательной организации государственные или другие соответствующие общественные либо частные службы или их подразделения, которые не подходят для назначения в качестве спасательных единиц, но которые могут участвовать в поисково-спасательных операциях и определяют функции таких элементов.

2.5. Обеспечение и снабжение спасательных единиц

- 2.5.1. Каждая спасательная единица обеспечивается и снабжается средствами в соответствии с ее задачей.
- 2.5.2. Каждой спасательной единице следует иметь средства быстрой и надежной связи с другими спасательными единицами или элементами, занятыми в той же операции.
- 2.5.3. Общий характер аварийного снабжения, содержащегося в контейнерах или пакетах, предназначенных для сбрасывания

оставшимся в живых людям, следует обозначать с помощью цветного кода в соответствии с пунктом 2.5.4, печатных знаков и понятных символов, если последние имеются.

- 2.5.4. Цветное обозначение содержимого подлежащих сбрасыванию контейнеров и пакетов с аварийным снабжением следует выполнять в виде цветных полос, окрашенных в соответствии со следующим кодом:
 - 1) красный цвет медикаменты и средства для оказания первой медицинской помощи;
 - 2) синий цвет продовольствие и вода;
 - 3) желтый цвет одеяла и защитная одежда; и
 - 4) черный цвет различное снабжение, такое как: нагревательные приборы, топоры, компасы и кухонная утварь.
- 2.5.5. Если в одном контейнере или пакете сбрасываются предметы разного рода, следует применять комбинированное цветное обозначение.
- 2.5.6. В каждый из подлежащих сбрасыванию контейнеров или пакетов следует вкладывать инструкции по пользованию имеющимся в них аварийным снабжением. Инструкции следует печатать на английском языке и по меньшей мере на двух других языках.

Глава 3. СОТРУДНИЧЕСТВО

- 3.1. Сотрудничество между государствами
- 3.1.1. Стороны координируют работу своих поисково-спасательных организаций и, при необходимости, им следует также координировать поисково-спасательные операции с таковыми соседних государств.
- 3.1.2. Если нет иной договоренности между соответствующими государствами, Стороне следует разрешать, при условии соблюдения применимых национальных законов и правил, немедленный допуск в свои территориальные воды или на свою территорию либо в воздушное пространство над ними спасательных единиц других Сторон, исключительно для целей поиска мест морских происшествий для спасания людей, оставшихся в живых после таких происшествий. В таких случаях поисково-спасательные операции координируются, насколько это практически осуществимо,

соответствующим спасательно-координационным центром Стороны, разрешившей допуск, или таким иным органом, назначенным этой Стороной.

3.1.3. Если нет иной договоренности между соответствующими государствами, органы Стороны, желающие того, чтобы спасательные единицы были допущены в территориальные воды или на территорию либо в воздушное пространство над ними другой Стороны, исключительно для целей поиска мест морских происшествий и спасания людей, оставшихся в живых после таких происшествий, передают просьбу с указанием полных сведений о намечаемой миссии и надобности в этом спасательно-координационному центру такой другой Стороны либо другому органу, назначенному такой другой Стороной.

3.1.4. Компетентные органы Сторон:

- 1) немедленно подтверждают поучение такой просьбы; и
- 2) как можно скорее указывают условия, если таковые имеются, на которых может быть предпринята намеченная миссия.
- 3.1.5. Сторонам следует вступать в соглашения с соседними государствами относительно условий допуска своих спасательных единиц в территориальные воды, или на территорию друг друга, или в воздушное пространство над ними. В этих соглашениях также следует предусматривать положения, способствующие быстрому допуску таких единиц при соблюдении минимальных формальностей.
- 3.1.6. Каждой Стороне следует уполномочивать свои спасательно-координационные центры:
 - 1) запрашивать у других спасательно-координационных центров любую требующуюся помощь, включая суда, летательные аппараты, персонал или снабжение;
 - 2) выдавать любое необходимое разрешение на допуск в свои территориальные воды или на территорию либо в воздушное пространство над ними таких судов, летательных аппаратов, персонала или снабжения; и
 - 3) принимать совместно с таможенными, иммиграционными и другими властями необходимые меры в целях ускорения допуска.

- 3.1.7. Каждой Стороне следует разрешать своим спасательно-координационным центрам оказывать помощь другим спасательно-координационным центрам по их просьбе, включая помощь судами, летательными аппаратами, персоналом или снабжением.
- 3.1.8. Сторонам следует вступать в соглашения по поиску и спасанию с соседними государствами относительно объединения их возможностей, установления общего порядка действий, проведения совместной подготовки и учений, регулярных проверок межгосударственных каналов связи, обмена визитами между персоналом спасательно-координационных центров и обмена информацией относительно поиска и спасания.

3.2. Координация действий с аэронавигационными службами

- 3.2.1. Стороны обеспечивают как можно более тесную координацию морских и аэронавигационных служб в целях проведения наиболее действенного и эффективного поиска и спасания в своих поисковоспасательных районах и воздушном пространстве над ними.
- 3.2.2. Каждой Стороне, когда это практически осуществимо, следует объединять спасательно-координационные центры и спасательные подцентры для морских и аэронавигационных нужд.
- 3.2.3. Когда создаются раздельные морские и аэронавигационные спасательно-координационные центры или спасательные подцентры для обслуживания одной и той же зоны, соответствующая Сторона обеспечивает как можно более тесную координацию действий этих центров и подцентров.
- 3.2.4. Стороны, насколько это практически осуществимо, обеспечивают применение спасательными единицами морских и аэронавигационных служб общего порядка действий.

Глава 4. ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

4.1. Требования, предъявляемые к информации

- 4.1.1. Каждый спасательно-координационный центр и спасательный подцентр располагают свежей информацией о поисково-спасательных операциях в своей зоне, включая информацию, касающуюся:
 - 1) спасательных единиц и береговых станций наблюдения;

- 2) любых других общественных и частных ресурсов, включая транспортные средства и источники снабжения топливом, которые, возможно, будут полезными при поисковоспасательных операциях;
- 3) средств связи, которые могут быть использованы при поисково-спасательных операциях;
- 4) названий, телеграфных и телексных адресов, номеров телексов и телефонов морских агентов, консульских властей, международных организаций и других органов, которые могут оказать помощь в получении важной информации о судах;
- 5) местонахождения, позывных или применяемых в морской подвижной службе сигналов опознавания, часов работы и используемых частот всех радиостанций, которые могут быть привлечены к поисково-спасательным операциям;
- 6) местонахождения, позывных или применяемых в морской подвижной службе сигналов опознавания, часов работы и используемых частот всех радиостанций, которые передают метеорологические сводки и предупреждения для поисковоспасательного района;
- 7) местонахождение служб, несущих радиовахту, часов их работы и дежурных частот;
- 8) объектов, которые могут быть по ошибке приняты за обломки кораблекрушения, местоположение которых не было установлено или о которых не имелось сведений;
- 9) мест складирования аварийного снабжения, подлежащего сбрасыванию.
- 4.1.2. Каждому спасательно-координационному центру и спасательному подцентру следует иметь свободный доступ к информации, касающейся местоположения, курса, скорости, а также позывных или опознавательных данных судовых радиостанций судов, находящихся в их зоне, которые могут оказать помощь судам или людям, терпящим бедствие на море. Такая информация находится либо в спасательно-координационном центре, либо она может быть свободно получена в случае необходимости.
- 4.1.3. Каждый спасательно-координационный центр и спасательный подцентр располагают крупномасштабной картой в целях показа обстановки и нанесения на ней информации о поисково-спасательных операциях в своей зоне.

4.2. Оперативные планы или инструкции

- 4.2.1. Каждый спасательно-координационный центр и спасательный подцентр составляют или имеют подробные планы или инструкции по проведению поисково-спасательных операций в своей зоне.
- 4.2.2. В этих планах или инструкциях указываются пункты обслуживания и заправки топливом в возможных пределах, судов, летательных аппаратов и автотранспорта, занятых в поисковоспасательных операциях, включая суда, летательные аппараты и автотранспорт, предоставляемые другими государствами.
- 4.2.3. В планах или инструкциях следует указывать подробные сведения, касающиеся действий, которые должны предприниматься участниками поисково-спасательных операций в зоне, включая свеления о:
 - 1) способе проведения поисково-спасательных операций;
 - 2) применении имеющихся в наличии систем и средств связи;
 - 3) действиях, предпринимаемых совместно с другими спасательно-координационными центрами или, соответственно, спасательными подцентрами;
 - 4) способах аварийного оповещения судов в море и самолетов в воздухе;
 - 5) обязанностях и правах персонала, назначенного для проведения поисково-спасательных операций;
 - 6) возможной перегруппировке средств, которая может быть вызвана метеорологическими или другими условиями;
 - 7) способах получения важной информации о поисковоспасательных операциях, такой как: извещения мореплавателям, метеосводки, прогнозы погоды, включая состояние моря;
 - 8) способах получения от других спасательно-координационных центров или, соответственно, спасательных подцентров такой помощи, которая может потребоваться, включая суда, летательные аппараты, персонал и снабжение;
 - 9) способах наведения спасательных судов или других судов на терпящее бедствие судно;
 - 10) способах наведения терпящего бедствие летательного аппарата, вынужденного приводниться, на надводные суда.

4.3. Готовность спасательных единиц

4.3.1. Каждая назначенная спасательная единица находится в состоянии готовности, соответствующей ее задаче, и ей следует информировать соответствующий спасательно-координационный центр или спасательный подцентр о состоянии своей готовности.

Глава 5. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ

5.1. Информация об авариях

- 5.1.1. Стороны обеспечивают несение непрерывных радиовахт на международных частотах бедствия, если таковые считаются практически осуществимыми и необходимыми. При получении вызова или сообщения на частоте бедствия береговая радиостанция:
 - 1) немедленно уведомляет соответствующий спасательно-координационный центр или спасательный подцентр;
 - 2) репетует по радио судам в необходимом объеме полученные сведения на одной или нескольких международных частотах бедствия или на любой другой подходящей частоте;
 - 3) предпосылает таким передачам соответствующие автоматические сигналы тревоги, если этого еще не было сделано; и затем
 - 4) предпринимает такие действия, которые разрешены компетентными властями.
- 5.1.2. Любым властям или любому подразделению поисковоспасательной организации, у которых есть основание полагать, что какое-то определенное судно находится в аварийном состоянии, следует как можно скорее передать все имеющиеся данные в соответствующий спасательно-координационный центр или спасательный подцентр.
- 5.1.3. По получении данных о судне, находящемся в аварийном состоянии спасательно-координационные центры и спасательные подцентры немедленно анализируют эти данные, определяют аварийную стадию в соответствии с пунктом 5.2 и масштабы требуемой операции.

5.2. Аварийные стадии

5.2.1. Для оперативных целей различаются следующие аварийные стадии:

1. «Стадия неопределенности»:

- 1.1 когда было сообщено о неприбытии судна в пункт назначения в ожидаемый срок; или
- 1.2 когда судно не передало очередной сводки о своем месте или сообщения, касающегося безопасности навигации.

2. «Стадия тревоги»:

2.1 когда, после стадии неопределенности, попытки установить связь с судном не дали результатов и запросы, адресованные другим соответствующим источникам, были безуспешны; или 2.2 когда была получена информация о том, что эксплуатационная надежность судна нарушена, но не в такой степени, когда вероятна ситуация бедствия.

3. «Стадия бедствия»:

- 3.1 когда получена достоверная информация о том, что судну или лицу грозит серьезная и неизбежная опасность и оно нуждается в немедленной помощи; или
- 3.2 когда, после стадии тревоги, дальнейшие безуспешные попытки установить связь с судном и безуспешные запросы большего количества источников указывают на вероятность того, что судно терпит бедствие; или
- 3.3 когда полученная информация указывает на то, что эксплуатационная надежность судна нарушена до такой степени, когда вероятна ситуация бедствия.

5.3. Порядок действий спасательно-координационных центров и спасательных подцентров во время аварийных стадий

- 5.3.1. После объявления стадии неопределенности спасательно-координационный центр или, соответственно, спасательный подцентр приступает к запросам для того, чтобы установить, находится ли судно в безопасности, или объявляет стадию тревоги.
- 5.3.2. После объявления стадии тревоги спасательно-координационный центр или, соответственно, спасательный подцентр запрашивает большее количество источников о пропавшем судне, оповещает соответствующие поисково-спасательные службы и приступает к описанным в пункте 5.3.3 действиям, необходимым в свете обстоятельств конкретного случая.
- 5.3.3. После объявления стадии бедствия спасательно-координационный центр или, соответственно, спасательный подцентр:

- 1) приступает к действиям в соответствии с мерами, изложенными в пункте 4.2;
- 2) устанавливает, если требуется, степень неопределенности в отношении места судна и определяет границы зоны, в пределах которой должен вестись поиск;
- 3) уведомляет, если возможно, владельца судна или его агента и держит его в курсе событий;
- 4) уведомляет другие спасательно-координационные центры или спасательные подцентры, помощь которых может потребоваться или которые могут иметь отношение к операции;
- 5) на ранней стадии запрашивает любую помощь от летательных аппаратов, судов или служб, специально не включенных в организацию поиска и спасания, которая может быть ими оказана, учитывая, что другие находящиеся поблизости суда являются важными элементами при поисково-спасательных операциях в большинстве случаев бедствия в океанских водах;
- 6) на основании имеющихся данных составляет общий план проведения операций и сообщает этот план для руководства властям, назначенным в соответствии с пунктами 5.7 и 5.8;
- 7) вносит требуемые обстоятельствами изменения в руководство, уже упомянутое в пункте 5.3.3.6;
- 8) уведомляет соответствующие консульские или дипломатические власти либо, если в инцидент вовлечен беженец или перемещенное лицо, компетентную международную организацию;
- 9) уведомляет власти, занимающиеся расследованием аварий, если это требуется; и
- 10) уведомляет любой летательный аппарат, судно или другие службы, упомянутые в пункте 5.3.3.5, при консультации с властями, назначенными в соответствии с пунктом 5.7 или, соответственно, с пунктом 5.8, когда их помощь больше не требуется.
- 5.3.4. Начало поисково-спасательных операций в отношении судна, место которого не известно
- 5.3.4.1. В случае объявления аварийной стадии в отношении судна, место которого не известно, соблюдается следующее:
 - 1) когда спасательно-координационный центр или спасательный подцентр уведомлен о существовании аварийной стадии, но ему

не известно, принимают ли другие центры надлежащие меры, он берет на себя ответственность за принятие надлежащих мер и связывается с соседними центрами с целью назначения какого-то одного центра, который немедленно взял бы на себя ответственность за дальнейшие действия;

- 2) если по соглашению между соответствующими центрами не принято иного решения, то назначается тот центр, который отвечает за зону, где находилось судно согласно его последнему сообщению о своем месте; и
- 3) после объявления стадии бедствия центр, координирующий поисково-спасательные операции, информирует, если это необходимо, другие соответствующие центры о всех обстоятельствах аварийной ситуации и о всех последующих событиях.
- 5.3.5. Передача информации судам, в отношении которых была объявлена аварийная стадия.
 - 5.3.5.1. Когда это возможно, спасательно-координационный центр или спасательный подцентр, ответственный за поисковоспасательные операции, отвечает за передачу судну, в отношении которого была объявлена аварийная стадия, информации о начатой им поисково-спасательной операции.

5.4. Координация при участии двух и более Сторон

5.4.1. В том случае, когда ответственность за проведение операций во всем поисково-спасательном районе лежит на двух и более Сторонах, каждая Сторона, по просьбе спасательно-координационного центра данного района, предпринимает надлежащие действия в соответствии с оперативными планами или инструкциями, упомянутыми в пункте 4.2.

5.5. Окончание и приостановление поисково-спасательных операций

- 5.5.1. Стадия неопределенности и стадия тревоги
- 5.5.1.1. Если на стадиях неопределенности или тревоги спасательно-координационный центр или, соответственно, спасательный подцентр получит извещение о том, что аварийной ситуации больше не

существует, он сообщает об этом любым властям, спасательным единицам или службам, которые были задействованы или уведомлены.

5.5.2. Стадия бедствия

- 5.5.2.1. Если на стадии бедствия координационно-спасательный центр или, соответственно, спасательный подцентр получит сообщение от судна, терпящего бедствие, или из других соответствующих источников о том, что аварийной ситуации больше не существует, он предпринимает необходимые меры к прекращению поисковоспасательных операций и сообщает об этом любым властям, спасательным единицам или службам, которые были задействованы или уведомлены об этой стадии.
- 5.5.2.2. Если на стадии бедствия было установлено, что следует прервать поиск, спасательно-координационный центр или, соответственно, спасательный подцентр приостанавливает поисковоспасательные операции и сообщает об этом властям, спасательным единицам или службам, которые были задействованы или уведомлены. Полученная после этого информация анализируется, и поисковоспасательные операции возобновляются, если это оправдано исходя из такой информации.
- 5.5.2.3. Если на стадии бедствия было установлено, что дальнейший поиск бесполезен, спасательно-координационный центр или, соответственно, спасательный подцентр прекращает поисковоспасательные операции и сообщает об этом любым властям, спасательным единицам или службам, которые были задействованы или уведомлены.

5.6. Координация на месте поисково-спасательных действий

5.6.1. Действия единиц, занятых поисково-спасательными операциями, независимо от того, являются ли они спасательными единицами или другими вспомогательными единицами, координируются для обеспечения достижения наиболее эффективных результатов.

5.7. Назначение командира на месте действия и его обязанности

5.7.1. До начала поисково-спасательных операций одну из спасательных единиц следует как можно раньше назначить командиром на месте действия, и предпочтительно до прибытия в конкретную поисковую зону.

- 5.7.2. Соответствующему спасательно-координационному центру или спасательному подцентру следует назначать командира на месте действия. Если это практически невозможно, то участвующим единицам, с общего согласия, следует назначать командира на месте лействия.
- 5.7.3. До назначения командира на месте действия спасательной единице, первой прибывшей к месту действия, следует автоматически принять на себя обязанности и ответственность командира на месте лействия.
- 5.7.4. На командира на месте действия возлагаются следующие обязанности, если они не были выполнены ответственным спасательно-координационным центром или, соответственно, спасательным подцентром:
 - 1) определение вероятного местоположения объекта поиска, предельного значения ошибки этого местоположения и поисковой зоны;
 - 2) принятие мер по рассредоточению занятых поиском единиц в целях безопасности;
 - 3) назначение соответствующих схем поиска участвующим в поиске единицам и выделение поисковых зон единицам или группам единиц;
 - 4) назначение соответствующих единиц для осуществления спасания после обнаружения объекта поиска;
 - 5) координация связи на месте поиска и спасания.

5.7.5. Командир на месте действия также обязан:

- 1) передавать периодические донесения спасательнокоординационному центру или спасательному подцентру, координирующему поисково-спасательные операции; и
- 2) сообщать спасательно-координационному центру или спасательному подцентру, координирующему спасательно-поисковые операции, число и фамилии оставшихся в живых людей, направлять центру сведения о названиях и пунктах назначения единиц с оставшимися в живых людьми на борту, указать, кто из оставшихся в живых людей на борту каждой единицы находится, и просить о дополнительной помощи от центра, если в этом есть необходимость, например о госпитализации оставшихся в живых людей с серьезными телесными повреждениями.

5.8. Назначение координатора надводного поиска и его обязанности

- 5.8.1. Если для принятия на себя обязанностей командира на месте действия нет спасательных единиц (в том числе военных судов), а в поисково-спасательных операциях участвуют несколько торговых судов или других судов, то одно из них, по взаимному соглашению, следует назначать координатором надводного поиска.
- 5.8.2. Координатора надводного поиска следует назначать как можно раньше, и предпочтительно до прибывания в конкретную поисковую зону.
- 5.8.3. На координатора надводного поиска следует возлагать все те обязанности из перечисленных в пунктах 5.7.4 и 5.7.5, которые может выполнить судно.

5.9. Первоначальные действия

5.9.1. Любая единица, получившая сообщение о бедствии, немедленно предпринимает любые возможные для нее действия для оказания помощи или оповещает другие единицы, которые могут оказать помощь, а также уведомляет спасательно-координационный центр или спасательный подцентр той зоны, в которой произошел инцидент.

5.10. Поисковые зоны

5.10.1. Поисковые зоны, определенные в соответствии с пунктами 5.3.3.2, 5.7.4.1 или 5.8.3, могут быть изменены, соответственно, командиром на месте действия или координатором надводного поиска, которому следует уведомлять спасательно-координационный центр или спасательный подцентр о таком изменении и его причинах.

5.11. Схемы поиска

5.11.1. Схемы поиска, установленные с соответствии с пунктами 5.3.3.6, 5.7.4.3 или 5.8.3, могут быть заменены другими схемами командиром на месте действия или координатором надводного поиска, если он сочтет это необходимым, и ему следует уведомлять спасательно-координационный центр или спасательный подцентр о такой замене и ее причинах.

5.12. Успешный поиск

- 5.12.1. В случае успешного поиска командиру на месте действия или координатору надводного поиска следует назначить наилучшим образом оснащенные единицы для проведения спасания или оказания необходимой помощи.
- 5.12.2. Когда это необходимо, единицам, проводящим спасание, следует уведомлять командира на месте действия или координатора надводного поиска о числе и фамилиях находящихся на борту оставшихся в живых людей, а также о том, выяснено ли положение всего персонала и требуется ли дополнительная помощь, например госпитализация, и пункт назначения единиц.
- 5.12.3. Командиру на месте действия или координатору надводного поиска следует немедленно уведомлять спасательно-координационный центр или спасательный подцентр об успешном завершении поиска.

5.13. Безуспешный поиск

- 5.13.1. Поиск следует прекращать только тогда, когда не осталось никакой разумной надежды на спасение оставшихся в живых людей.
- 5.13.2. Ответственность за прекращение поиска следует, как правило, нести спасательно-координационному центру или спасательному подцентру, координирующему поисково-спасательные операции.
- 5.13.3. В отдаленных океанских зонах, не закрепленных ни за каким спасательно-координационным центром или если ответственный центр не в состоянии координировать поисково-спасательные операции, командир на месте действия или координатор надводного поиска может принять на себя ответственность за прекращение поиска.

Глава 6. СИСТЕМЫ СУДОВЫХ СООБЩЕНИЙ

6.1. Общие положения

6.1.1. Сторонам следует создавать системы судовых сообщений для использования ее в любом поисково-спасательном районе, за который они несут ответственность, где это считается необходимым для облегчения проведения поисково-спасательных операций, а также практичным.

- 6.1.2. Сторонам, намеревающимся создать систему судовых сообщений, следует учитывать соответствующие рекомендации Организации.
- 6.1.3. Системой судовых сообщений следует обеспечивать свежую информацию о движении судов для того, чтобы в случае бедствия:
 - 1) сокращать время между моментом потери связи с судном и началом поисково-спасательных операций в случаях неполучения сигнала бедствия;
 - 2) быстро определять, какие суда могут быть привлечены для оказания помоши:
 - 3) иметь возможность устанавливать меньшие размеры поисковой зоны в случае, когда не известно или не определено место терпящего бедствие судна;
 - 4) содействовать оказанию срочной медицинской помощи и предоставлению консультаций судам, не имеющим врача.

6.2. Эксплуатационные требования

- 6.2.1. Для достижения целей, изложенных в пункте 6.1.3, следует, чтобы система судовых сообщений отвечала следующим эксплуатационным требованиям:
 - 1) обеспечивала информацию, которая давала бы возможность предсказывать будущую дислокацию участвующих судов, включая сообщения о планах рейсов и о местоположении;
 - 2) позволяла вести прокладку движения судна;
 - 3) позволяла получать сведения от участвующих судов через надлежащие промежутки времени;
 - 4) была простой по замыслу и в оперативном отношении;
 - 5) позволяла применять принятые на международном уровне стандартный формат и стандартный порядок сообщения с судов.

6.3. Типы сообщений

- 6.3.1. В систему судовых сообщений следует включать следующие сведения:
 - 1. План рейса указываются название судна, позывные или опознавательные данные судовой радиостанции, дата и время (по среднему Гринвичскому времени) отхода, координаты

пункта отхода судна, следующий порт захода, предполагаемый маршрут, скорость и предполагаемая дата и время (по среднему Гринвичскому времени) прибытия. О существенных изменениях следует сообщать как можно скорее.

- 2. Сообщение судна о своем месте указывается название судна, позывные или опознавательные данные судовой радиостанции, дата и время (по среднему Гринвичскому времени), место, курс и скорость.
- 3. Заключительное сообщение указываются название судна, позывные или опознавательные данные судовой радиостанции, дата и время (по среднему Гринвичскому времени) прибытия в пункт назначения или выхода из зоны, охватываемой этой системой.

6.4. Использование систем

- 6.4.1. Сторонам следует поощрять все суда давать сообщения о своем месте во время плавания в зонах, в которых проводится сбор данных о местоположении судов в целях поиска и спасания.
- 6.4.2. Сторонам, регистрирующим информацию о местоположении судов, следует, насколько это практически возможно, направлять такую информацию другим государствам, когда они ее запрашивают для целей поиска и спасания.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О СПАСАНИИ 1989 ГОДА

(ЛОНДОН, 28 АПРЕЛЯ 1989 ГОДА)

ГОСУДАРСТВА — участники настоящей Конвенции,

ПРИЗНАВАЯ желательным установить посредством соглашения единообразные международные правила, касающиеся спасательных операций,

ОТМЕЧАЯ, что значительные изменения и, в частности, возросшая озабоченность в отношении защиты окружающей среды вызвали необходимость пересмотра международных правил, содержащихся в настоящее время в Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море, принятой в Брюсселе 23 сентября 1910 года,

СОЗНАВАЯ большой вклад, который эффективные и своевременные спасательные операции могут внести в обеспечение безопасности судов и другого имущества, находящихся в опасности, и защиты окружающей среды,

БУДУЧИ убеждены в необходимости обеспечить надлежащие стимулы для лиц, которые предпринимают спасательные операции в отношении судов и другого имущества, находящихся в опасности,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Глава І. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

Для целей настоящей Конвенции:

- а) «спасательная операция» означает любое действие или деятельность, предпринимаемые для оказания помощи судну или любому другому имуществу, находящимся в опасности в судоходных водах или в любых других водах;
- b) «судно» означает любое судно или плавучее средство либо любое сооружение, способное осуществлять плавание;
- c) «имущество» означает любое имущество, которое не

прикреплено постоянно и преднамеренно к побережью, и включает фрахт на риске;

- d) «ущерб окружающей среде» означает значительный физический ущерб здоровью человека, или морской флоре и фауне, или ресурсам в прибрежных или внутренних водах или в районах, прилегающих к ним, вызванный загрязнением, заражением, пожаром, взрывом или другими подобными крупными инцидентами;
- e) «плата» означает любое вознаграждение или компенсацию, причитающиеся согласно настоящей Конвенции;
- f) «Организация» означает Международную морскую организацию;
- g) «Генеральный секретарь» означает Генерального секретаря Организации.

Статья 2. Применение Конвенции

Настоящая Конвенция применяется в любом случае, когда судебное или арбитражное производство, относящееся к вопросам, рассматриваемым в настоящей Конвенции, возбуждается в государстве — участнике.

Статья 3. Платформы и буровые установки

Настоящая Конвенция не применяется к стационарным или плавучим платформам или морским подвижным буровым установкам, когда такие платформы или установки осуществляют в местах их расположения разведку, разработку или добычу минеральных ресурсов морского дна.

Статья 4. Суда, находящиеся в собственности государства

- 1. Без ущерба для статьи 5 настоящая Конвенция не применяется к военным кораблям или другим некоммерческим судам, находящимся в собственности или эксплуатируемым каким-либо государством и обладающим во время проведения спасательных операций суверенным иммунитетом согласно общепризнанным принципам международного права, если только это государство не примет иного решения.
- 2. Если государство участник примет решение применять Конвенцию к своим военным кораблям или другим судам, указанным в пункте 1,

оно уведомляет об этом Генерального секретаря, указывая условия такого применения.

Статья 5.

Спасательные операции, контролируемые публичными властями

- 1. Настоящая Конвенция не затрагивает любых положений национального законодательства или любой международной конвенции, относящихся к спасательным операциям, осуществляемым публичными властями или под их контролем.
- 2. Тем не менее, спасатели, осуществляющие такие спасательные операции, могут воспользоваться правами и средствами защиты, предусмотренными в настоящей Конвенции в отношении спасательных операций.
- 3. В какой мере публичные власти, обязанные осуществлять спасательные операции, могут воспользоваться правами и средствами защиты, предусмотренными в настоящей Конвенции, определяется законодательством того государства, в котором находятся такие власти.

Статья 6. Договоры о спасании

- 1. Настоящая Конвенция применяется к любым спасательным операциям, за исключением случаев и в той мере, в которых договор прямо или косвенно предусматривает иное.
- 2. Капитан судна имеет право заключать договоры об осуществлении спасательных операций от имени владельца судна. Капитан или владелец судна имеют право заключать такие договоры от имени владельца имущества, находящегося на борту судна.
- 3. Ничто в настоящей статье не затрагивает применения статьи 7, а также обязанностей по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде.

Статья 7. Аннулирование и изменение договоров

Договор или любые его условия могут быть аннулированы или изменены, если:

- а) договор был заключен вследствие неоправданного воздействия или под влиянием опасности и его условия являются несправедливыми; или
- b) плата, предусмотренная договором, чрезмерно завышена или занижена по отношению к фактически оказанным услугам.

ГЛАВА ІІ. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ

Статья 8

Обязанности спасателя, владельца и капитана

- 1. По отношению к владельцу судна или другого имущества, находящихся в опасности, спасатель обязан:
 - а) осуществлять спасательные операции с должной заботой;
 - b) при выполнении обязанности, указанной в подпункте «а», проявлять должную заботу о предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде;
 - с) когда этого разумно требуют обстоятельства, обращаться за помощью к другим спасателям; и
 - d) соглашаться на участие других спасателей, когда этого разумно требует владелец или капитан судна или другого имущества, находящихся в опасности, при условии, однако, что это не повлияет на размер его вознаграждения, если будет признано, что такое требование было неразумным.
- 2. По отношению к спасателю владелец и капитан судна или владелец другого имущества, находящихся в опасности, обязаны:
 - а) в полной мере сотрудничать с ним в ходе спасательных операций;
 - b) при этом проявлять должную заботу о предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде; и
 - с) принять судно или другое имущество после того, как оно было доставлено в безопасное место, когда этого разумно требует спасатель.

Статья 9. Права прибрежных государств

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает права заинтересованного прибрежного государства принимать в соответствии с общепризнанными

принципами международного права меры в целях защиты своего побережья или связанных с ним интересов от загрязнения или угрозы загрязнения в результате морской аварии или действий, связанных с такой аварией, которые, как можно разумно полагать, приведут к серьезным вредным последствиям, включая право прибрежного государства давать указания в отношении спасательных операций.

Статья 10.

Обязанность оказывать помощь

- 1. Каждый капитан обязан, поскольку он может это сделать, не подвергая серьезной опасности свое судно и находящихся на нем лиц, оказывать помощь любому лицу, которому угрожает гибель в море.
- 2. Государства участники принимают необходимые меры для обеспечения выполнения обязанности, указанной в пункте 1.
- 3. Владелец судна не несет никакой ответственности за нарушение капитаном обязанности, указанной в пункте 1. Статья 11.

Сотрудничество

Государство — участник, издавая правила или принимая решения по вопросам, относящимся к спасательным операциям, таким как допуск в порты судов, терпящих бедствие, или предоставление услуг спасателям, принимает во внимание необходимость сотрудничества между спасателями, другими заинтересованными сторонами и публичными властями для обеспечения эффективного и успешного осуществления спасательных операций с целью спасения людей или имущества, находящихся в опасности, а также предотвращения ущерба окружающей среде в целом.

ГЛАВА III. ПРАВА СПАСАТЕЛЕЙ

Статья 12. Условия вознаграждения

- 1. Спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на вознаграждение.
- 2. Если не предусмотрено иное, никакая плата согласно настоящей Конвенции не полагается, если спасательные операции не имели полезного результата.

3. Настоящая глава применяется и в том случае, когда спасенное судно и судно, осуществлявшее спасательные операции, принадлежат одному и тому же владельцу.

Статья 13. Критерии установления вознаграждения

- 1. Вознаграждение устанавливается с целью поощрения спасательных операций, принимая во внимание следующие критерии, независимо от порядка, в котором они следуют ниже:
 - а) спасенная стоимость судна и другого имущества;
 - b) мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде;
 - с) степень успеха, достигнутого спасателем;
 - d) характер и степень опасности;
 - е) мастерство и усилия спасателей в спасании судна, другого имущества и людей;
 - f) затраченное спасателями время и понесенные ими расходы и убытки;
 - g) риск ответственности и иные риски, которым подвергались спасатели или их оборудование;
 - h) быстрота оказания услуг;
 - і) наличие и использование судов или другого оборудования, предназначенного для спасательных операций;
 - j) состояние готовности и эффективность оборудования спасателя и его стоимость.
- 2. Вознаграждение, установленное в соответствии с пунктом 1, уплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и другом имуществе, пропорционально их соответствующей спасенной стоимости. Однако государство участник может предусмотреть в своем национальном законодательстве, что вознаграждение должно уплачиваться одним из этих лиц, при условии предоставления ему права регресса к другим заинтересованным лицам в размере их соответствующих долей. Ничто в настоящей статье не препятствует осуществлению любого права на защиту.
- 3. Вознаграждения, исключая любые проценты и возмещаемые судебные или арбитражные расходы, которые могут подлежать уплате в связи с этим, не превышают спасенной стоимости судна и другого имущества.

Статья 14. Специальная компенсация

- 1. 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 согласно статье 13, по крайней мере равное специальной компенсации, определяемой в соответствии с настоящей статьей, он имеет право на получение от владельца этого судна специальной компенсации, равной его расходам, как они здесь определены.
- 2. Если при обстоятельствах, предусмотренных в пункте 1, спасатель в результате проведенных им спасательных операций предотвратил или уменьшил ущерб окружающей среде, специальная компенсация, уплачиваемая владельцем спасателю согласно пункту 1, может быть увеличена максимум до 30% понесенных спасателем расходов. Однако суд или арбитраж, если он сочтет это справедливым и разумным, может, принимая во внимание соответствующие критерии, предусмотренные в пункте 1 статьи 13, увеличить далее такую специальную компенсацию, однако ни в коем случае общее увеличение не может превышать 100% понесенных спасателем расходов.
- 3. Расходы спасателя для целей пунктов 1 и 2 означают фактические расходы, разумно понесенные спасателем при осуществлении спасательной операции, и справедливую оплату за оборудование и персонал, фактически и разумно использованные в ходе спасательной операции, принимая во внимание критерии, предусмотренные в пункте 1 «h«, «i» и «j» статьи 13.
- 4. Общая специальная компенсация согласно настоящей статье выплачивается только в том случае и в той мере, в которых такая компенсация превышает любое вознаграждение, которое может быть получено спасателем согласно статье 13.
- 5. Если спасатель проявил небрежность и вследствие этого не смог предотвратить или уменьшить ущерб окружающей среде, он может быть полностью или частично лишен специальной компенсации, причитающейся согласно настоящей статье.
- 6. Ничто в настоящей статье не затрагивает права владельца судна на регресс.

Статья 15.

Распределение вознаграждения между спасателями

- 1. Распределение вознаграждения, установленного согласно статье 13, между спасателями производится на основе критериев, содержащихся в этой статье.
- 2. Распределение между владельцем, капитаном и другими лицами, состоящими на службе на каждом спасавшем судне, определяется законом государства флага этого судна. Если спасание осуществлялось не с судна, распределение определяется законом, под действие которого подпадает договор, заключенный между спасателем и его служащими.

Статья 16. Спасание людей

- 1. Не полагается никакого вознаграждения от спасенных людей, однако ничто в настоящей статье не затрагивает положений национального законодательства по данному вопросу.
- 2. Спасатель людей, который принял участие в оказании услуг в связи с аварией, вызвавшей необходимость спасания, имеет право на справедливую долю в присужденной спасателю сумме за спасение судна или иного имущества либо предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде.

Статья 17.

Услуги, оказанные в ходе исполнения существующих договоров

Никакой платы согласно положениям настоящей Конвенции не полагается, если только оказанные услуги не превышают того, что может разумно рассматриваться как должное исполнение договора, заключенного до возникновения опасности.

Статья 18.

Последствия неправильного поведения спасателя

Спасатель может быть полностью или частично лишен платы, причитающейся согласно настоящей Конвенции, в той мере, в какой спасательные операции оказались необходимыми или более трудными по его вине или небрежности, или если спасатель виновен в обмане или ином нечестном поведении.

Статья 19. Запрещение спасательных операций

Услуги, оказанные вопреки прямому и разумному запрещению владельца или капитана судна или владельца любого другого находящегося в опасности имущества, которое не находится и не находилось на борту судна, не дают права на плату согласно настоящей Конвенции.

ГЛАВА IV. ТРЕБОВАНИЯ И ИСКИ

Статья 20. Морской залог

- 1. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает права морского залога, предоставляемого спасателю согласно любой Международной конвенции или национальному законодательству.
- 2. Спасатель не может осуществлять свое право морского залога, если надлежащее обеспечение в отношении его требования, включая проценты и расходы, должным образом предложено или предоставлено.

Статья 21. Обязанность предоставить обеспечение

- 1. По просьбе спасателя, лицо, ответственное за плату согласно настоящей Конвенции, предоставляет надлежащее обеспечение в отношении требования, включая проценты и судебные или арбитражные расходы спасателя.
- 2. Без ущерба для пункта 1 владелец спасенного судна прилагает все усилия для предоставления владельцами груза, до того как он будет выдан, надлежащего обеспечения в отношении требований к ним, включая проценты и судебные или арбитражные расходы.
- 3. Без согласия спасателя спасенное судно и другое имущество не могут быть перемещены из порта или места, куда это имущество первоначально доставлено после завершения спасательных операций, до тех пор, пока не будет предоставлено надлежащего обеспечения в отношении требования спасателя к соответствующему судну или имуществу.

Статья 22. Промежуточный платеж

- 1. Суд или арбитраж, обладающий юрисдикцией в отношении требования спасателя, может путем вынесения промежуточного решения постановить об уплате спасателю авансом такой суммы, которая представляется справедливой и разумной, и на таких условиях, включая при необходимости условия относительно обеспечения, которые являются справедливыми и разумными согласно обстоятельствам данного дела.
- 2. В случае промежуточного платежа в соответствии с настоящей статьей обеспечение, предоставленное согласно статье 21, соответственно снижается.

Статья 23. Исковая давность

- 1. Любой иск относительно платы согласно настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное производство не начато в течение двух лет. Срок исковой давности исчисляется со дня окончания спасательных операций.
- 2. Лицо, к которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного заявителю требования. Этот срок может быть таким же образом продлен и далее.
- 3. Иск о возмещении может быть предъявлен лицом, несущим ответственность, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение срока, установленного законодательством государства, в котором возбуждается производство.

Статья 24. **Проценты**

Право спасателя на проценты на любую причитающуюся согласно настоящей Конвенции сумму определяется в соответствии с законодательством государства, в котором находится суд или арбитраж, рассматривающий дело.

Статья 25. Грузы, находящиеся в собственности государства

Если только государство — собственник не дает на то согласия, никакое положение настоящей Конвенции не должно использоваться в качестве основания для изъятия, ареста или задержания некоммерческих грузов, находящихся в собственности государства и обладающих во время проведения спасательных операций суверенным иммунитетом согласно общепризнанным принципам международного права, ни путем любой юрисдикционной процедуры, ни в порядке производства in rem в отношении таких грузов.

Статья 26. Грузы гуманитарного характера

Никакое положение настоящей Конвенции не должно использоваться в качестве основания для изъятия, ареста или задержания грузов гуманитарного характера, предоставленных каким-либо государством в дар, если такое государство согласилось оплатить услуги по спасанию, оказанные в отношении таких грузов гуманитарного характера.

Статья 27. Опубликование арбитражных решений

Государства — участники поощряют, насколько это возможно и с согласия Сторон, опубликование арбитражных решений по делам о спасании.

ГЛАВА V. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Статья 28.

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

- 1. Настоящая Конвенция открыта для подписания в штаб-квартире Организации с 1 июля 1989 года по 30 июня 1990 года и после этого остается открытой для присоединения.
- 2. Государства могут выразить свое согласие на обязательность для них настоящей Конвенции путем:
 - a) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения; или

- b) подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
- с) присоединения.
- 3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю.

Статья 29. Вступление в силу

- 1. Настоящая Конвенция вступает в силу через один год после даты, на которую 15 государств выразили свое согласие на обязательность для них Конвенции.
- 2. Для государства, выразившего свое согласие на обязательность для него настоящей Конвенции после выполнения условий, необходимых для вступления Конвенции в силу, такое согласие вступает в силу через один год после даты выражения такого согласия.

Статья 30. Оговорки

- 1. Любое государство может во время подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения зарезервировать за собой право не применять положения настоящей Конвенции:
 - а) когда спасательная операция имеет место во внутренних водах и все вовлеченные суда являются судами внутреннего плавания;
 - b) когда спасательные операции имеют место во внутренних водах и не вовлечено никакое судно;
 - с) когда все заинтересованные стороны являются гражданами или организациями этого государства;
 - d) когда вовлеченное имущество является морским имуществом культурного характера доисторического, археологического или исторического значения и находится на морском дне.
- 2. Оговорки, сделанные во время подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.
- 3. Любое государство, которое сделало оговорку к настоящей Конвенции, может в любое время снять ее путем уведомления,

направленного Генеральному секретарю. Такое снятие вступает в силу с даты получения уведомления. Если в уведомлении указывается конкретная дата вступления в силу снятия оговорки и такая дата наступает позднее, чем дата получения уведомления Генеральным секретарем, снятие вступает в силу в такую более позднюю дату.

Статья 31. Денонсация

- 1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована любым государством участником в любое время по истечении одного года с даты вступления настоящей Конвенции в силу для этого государства.
- 2. Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа о денонсации Генеральному секретарю.
- 3. Денонсация вступает в силу по истечении одного года с даты получения Генеральным секретарем документа о денонсации или по истечении такого большего срока, который может быть указан в документе о денонсации.

Статья 32.

Пересмотр и внесение поправок

- 1. Организация может созвать конференцию с целью пересмотра настоящей Конвенции или внесения в нее поправок.
- 2. Генеральный секретарь созывает по просьбе восьми государств участников или одной четвертой государств участников, в зависимости от того, какое число является большим, конференцию государств участников настоящей Конвенции с целью пересмотра Конвенции или внесения в нее поправок.
- 3. Любое согласие на обязательность настоящей Конвенции, выраженное после даты вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, рассматривается как относящееся к Конвенции с внесенной в нее поправкой.

Статья 33. Депозитарий

1. Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю.

2. Генеральный секретарь:

- а) информирует все государства, подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней, а также всех членов Организации о:
 - i) каждом новом подписании Конвенции или сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием их даты;
 - іі) дате вступления настоящей Конвенции в силу;
 - ііі) сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящей Конвенции с указанием даты его получения и даты вступления денонсации в силу;
 - iv) любой поправке, принятой в соответствии со статей 32;
 - v) получении любой оговорки, заявления или уведомления, сделанных в соответствии с настоящей Конвенцией;
- b) направляет заверенные копии с подлинного текста настоящей Конвенции всем государствам, подписавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к ней.
- 3. Как только настоящая Конвенция вступит в силу, заверенная копия с ее подлинного текста направляется депозитарием Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья 34. Языки

Настоящая Конвенция составлена в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в г. Лондоне двадцать восьмого апреля тысяча девятьсот восемьдесят девятого года.

(Подписи)

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ КТМ УКРАИНЫ

ГЛАВА 6. ВИНАГОРОДА ЗА РЯТУВАННЯ НА МОРІ

Стаття 326. Сфера застосування правил щодо винагороди за рятування на морі

Правила цієї глави застосовуються у разі рятування морських суден, що знаходяться в небезпеці, а також у разі рятування морськими суднами суден внутрішнього плавання чи будь-яких інших плаваючих об'єктів або таких, що буксируються, незалежно від того, в яких водах мало місце рятування, у тому випадку, коли розгляд спору з питань рятування відбувається в Україні.

Правила цієї глави не застосовуються щодо закріплених або плаваючих платформ, узбережних бурових установок, коли такі платформи чи установки знаходяться на місці роботи, пов'язаної з дослідженням, експлуатацією або розробкою мінеральних ресурсів морського дна.

Стаття 327. Застосування права у разі рятування

Якщо судно, яке рятувало, і врятоване судно плавають під прапором однієї держави, застосовується законодавство цієї держави.

При розподілі винагороди за рятування між власником і екіпажем судна, яке рятувало, а також між членами екіпажу застосовується законодавство держави, під прапором якої плавало судно.

Стаття 328. Право на винагороду

Будь-яка з корисним результатом дія щодо рятування судна, що наразилося на небезпеку, вантажів та інших предметів, що знаходяться на ньому, а також щодо збереження фрахту і плати за перевезення пасажирів і багажу або іншого майна, так само як і навколишнього природного середовища дає право на отримання певної винагороди.

Стаття 329. Заборона рятування

Послуги, надані незважаючи на ясну і розумну заборону власника або капітана щодо рятування судна або будь-якого іншого майна, що не знаходиться і не знаходилось на борту судна і наразилося на небезпеку, не дають права на винагороду.

Стаття 330. Рятування людей

Від врятованих людей не вимагається ніякої винагороди. Рятівник людей, який взяв участь у наданні послуг у зв'язку з аварією, що

зумовила необхідність рятування, має право на справедливу частку в належній рятівнику сумі за врятування судна або іншого майна чи відвернення або зменшення шкоди навколишньому природному середовищу.

Стаття 331. Рятування судна того ж судновласника

Винагорода сплачується і в тому разі, коли судно, що надало послуги з рятування, належить власнику врятованого судна.

Стаття 332. Розмір винагороди

Розмір винагороди визначається угодою сторін, а за відсутності угоди — судом, господарським судом або Морською арбітражною комісією. Будь-яка угода про рятування, що була укладена в момент і під впливом небезпеки, може бути на вимогу однієї з сторін визнана недійсною або змінена в судовому порядку, якщо буде визнано, що умови угоди є несправедливими.

Розмір винагороди може бути зменшено або у винагороді може бути відмовлено, якщо рятівник з власної вини спричинив необхідність рятування або вчинив крадіжку, привласнив майно або вчинив інші протиправні дії.

Стаття 333. Критерії встановлення винагороди

Винагорода встановлюється з метою заохочення рятувальних операцій з урахуванням таких критеріїв (незалежно від порядку, в якому вони викладені):

- 1) врятована вартість судна та іншого майна;
- 2) майстерність і зусилля рятівника у відверненні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу;
- 3) ступінь успіху, досягнутого рятівником;
- 4) характер і ступінь небезпеки;
- 5) майстерність і зусилля рятівника у рятуванні судна, іншого майна, людей;
- 6) затрачений рятівником час, понесені ним витрати і збитки;
- 7) ризик відповідальності та інший ризик, на які наражався рятівник або його обладнання;
- 8) швидкість надання послуг;
- 9) наявність і використання суден або іншого обладнання, призначених для рятувальних операцій;
- 10) стан готовності та ефективність обладнання рятівника і його вартість.

Встановлена винагорода виплачується всіма особами, заінтересованими в судні та іншому майні, пропорційно їх відповідній врятованій вартості. У разі виплати винагороди однією з цих осіб вона має право регресу до інших заінтересованих осіб у розмірі їх відповідних часток.

Стаття 334. Максимальний розмір винагороди

Винагорода, за винятком будь-яких відсотків і відшкодовуваних судових або арбітражних витрат, що можуть підлягати сплаті у зв'язку з цим, не може перевищувати врятованої вартості судна та іншого майна.

Стаття 335. Розподіл винагороди між рятівниками

Розподіл винагороди між рятівниками провадиться за їх угодою, а за відсутності угоди — в судовому порядку на підставі критеріїв, зазначених у статті 333 цього Кодексу.

Стаття 336. Розподіл винагороди між судновласником, членами екіпажу та іншими особами

Розподіл винагороди між судновласником, членами екіпажу та іншими особами, які брали участь у рятувальній операції, провадиться з урахуванням особистого вкладу кожного в досягнення позитивних результатів рятування за взаємною угодою заінтересованих сторін, а за відсутності угоди — згідно з рішенням суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії України.

Правила частини першої цієї статті не застосовуються до розподілу винагороди за здійснення рятувальної операції суднами, для яких такі операції є професійною діяльністю.

Стаття 337. Валюта винагороди

Виплата винагороди за рятування провадиться у тій валюті, в якій вона одержана.

Стаття 338. Спеціальна компенсація

Якщо рятівник здійснив рятувальні операції стосовно судна, що само по собі або його вантаж становили загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, і не набув при цьому права на винагороду, то він має право на одержання від власника цього судна спеціальної компенсації, еквівалентної його витратам, яка може бути збільшена максимально на 30 відсотків понесених рятівником витрат.

Проте якщо суд, господарський суд або Морська арбітражна комісія, врахувавши відповідні критерії, зазначені у статті 333 цього Кодексу, буде вважати справедливим і розумним збільшити в подальшому таку спеціальну компенсацію, то це збільшення не може перевищувати 100 відсотків понесених рятівником витрат.

Стаття 339. Вантажі, що належать державі

Без згоди держави-власника жодне з положень цієї глави не може бути використано як підстава для вилучення, арешту або затримання некомерційних вантажів, що є власністю держави і мають під час проведення рятувальних операцій суверенний імунітет згідно із загальновизнаними принципами міжнародного права.

Стаття 340. Обов'язок надати забезпечення

На прохання рятівника особа, відповідальна за виплату рятувальної винагороди, зобов'язана надати забезпечення вимоги, включаючи відсотки і судові або арбітражні витрати рятівника.

Власник врятованого судна повинен використати всі можливості для гарантії того, щоб власники вантажу до того часу, як його буде видано, надали достатнє забезпечення вимоги до них, включаючи відсотки і судові або арбітражні витрати рятівника.

Без згоди рятівника врятоване судно та інше майно не може бути переміщено з порту або місця, куди це майно спершу доставлено після закінчення рятувальних операцій, до того часу, поки не буде надано належного забезпечення вимоги рятівника до відповідного судна чи майна.

Извлеченение из КТМ Российской Федерации

ГЛАВА ХХ. СПАСАНИЕ СУДОВ И ДРУГОГО ИМУЩЕСТВА

Статья 337. Сфера применения правил, установленных настоящей главой

1. Правила, установленные настоящей главой, применяются к любым спасательным операциям, если договором о спасании прямо или косвенно не предусмотрено иное.

Стороны не вправе своим договором исключить применение статьи 339 настоящего Кодекса, а также отступить от обязанностей по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, установленных статьей 340 настоящего Кодекса.

- 2. Для целей настоящей главы:
- 1) спасательной операцией является любое действие или любая деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу, находящимся в опасности на любых морских путях и внутренних водных путях;
- (в ред. Федерального закона от 14.07.2008 N 118-ФЗ) (см. текст в предыдущей редакции)
- 2) имуществом является не прикрепленное постоянно и преднамеренно к побережью имущество и фрахт на риске;
- 3) ущербом окружающей среде является значительный реальный ущерб, причиненный здоровью человека, или морской флоре и фауне, или ресурсам в прибрежных водах, во внутренних водах либо в прилегающих к ним районах загрязнением, пожаром, взрывом или другими подобными крупными инцидентами.
- 3. Правила, установленные настоящей главой, за исключением правила, установленного пунктом 1 статьи 345 настоящего Кодекса, также распространяются на:

военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемые ими и используемые в момент осуществления спасательных операций только для правительственной некоммерческой службы;

некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства.

4. Правила, установленные настоящей главой, не распространяются на:

стационарные или плавучие платформы либо морские подвижные буровые установки, если такие платформы либо установки осуществляют в местах их расположения разведку, разработку или добычу минеральных ресурсов морского дна;

морское имущество культурного характера, имеющее доисторическое, археологическое или историческое значение, если оно находится на морском дне.

Статья 338. Договоры о спасании

Капитан судна имеет право заключать договоры о спасании для осуществления спасательных операций от имени судовладельца. Капитан судна или судовладелец имеет право заключать такие договоры от имени владельца имущества, находящегося на борту судна.

Статья 339. Недействительность договоров или их изменение

Договор или любые его условия могут быть признаны недействительными или изменены, если:

договор заключен под чрезмерным воздействием или под влиянием опасности и его условия являются несправедливыми;

плата, предусмотренная договором, чрезмерно завышена или занижена по отношению к фактически оказанным услугам.

Статья 340. Обязанности спасателя, владельца судна и капитана судна

1. По отношению к владельцу находящегося в опасности судна или владельцу находящегося в опасности другого имущества спасатель обязан:

осуществлять спасательные операции с должной заботой;

при выполнении обязанности, предусмотренной абзацем вторым настоящего пункта, проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде;

обращаться за помощью к другим спасателям, когда этого разумно требуют обстоятельства;

соглашаться на участие других спасателей, когда этого разумно требует капитан находящегося в опасности судна или его владелец

либо владелец находящегося в опасности другого имущества, при условии, если это не повлияет на размер вознаграждения спасателя и будет признано, что такое требование неразумно.

2. По отношению к спасателю капитан находящегося в опасности судна и его владелец или владелец находящегося в опасности другого имущества обязаны:

в полной мере сотрудничать с ним в ходе спасательных операций;

при выполнении обязанности, предусмотренной абзацем вторым настоящего пункта, проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде;

принять судно или другое имущество, после того как оно доставлено в безопасное место, если этого разумно требует спасатель.

Статья 341. Условия вознаграждения

- 1. Спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на вознаграждение.
- 2. Никакой платы в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, не полагается, если спасательные операции не имели полезного результата, за исключением случая, предусмотренного статьей 343 настоящего Кодекса.

Статья 342. Критерии установления вознаграждения

- 1. Вознаграждение устанавливается в целях поощрения спасательных операций с учетом следующих критериев независимо от последовательности, в которой они указаны:
- 1) спасенная стоимость судна и другого имущества;
- 2) мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде;
- 3) степень успеха, достигнутого спасателями;
- 4) характер и степень опасности;
- 5) мастерство и усилия спасателей в спасании судна, другого имущества и людей;
- 6) затраченное спасателями время и понесенные расходы и убытки;
- 7) риск ответственности и иные риски, которым подвергались спасатели или их оборудование;
- 8) быстрота оказания услуг;
- 9) наличие и использование судов или другого предназначенного для спасательных операций оборудования;

- 10) состояние готовности оборудования спасателя, эффективность и стоимость такого оборудования.
- 2. Вознаграждение, установленное в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, уплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и другом имуществе, пропорционально соответствующей спасенной стоимости судна и другого имущества.
- 3. Вознаграждение, за исключением любых процентов и возмещаемых судебных и арбитражных расходов, которые могут подлежать уплате в связи с вознаграждением, не должно превышать спасенную стоимость судна и другого имущества.
- 4. Суд, арбитражный суд или третейский суд не обязан устанавливать вознаграждение согласно настоящей статье в размере максимальной спасенной стоимости судна и другого имущества до определения специальной компенсации, подлежащей уплате согласно статье 343 настоящего Кодекса.

Статья 343. Специальная компенсация

- 1. В случае, если спасатель осуществил спасательные операции по отношению к судну, которое само или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде, и не смог заработать вознаграждение согласно статье 342 настоящего Кодекса, по крайней мере равное специальной компенсации, определяемой в соответствии с настоящей статьей, он имеет право на получение от владельца такого судна специальной компенсации, равной расходам спасателя, как они определены в пункте 3 настоящей статьи.
 2. В случае, если при наличии обстоятельств, предусмотренных
- 2. В случае, если при наличии обстоятельств, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, спасатель предотвратил или уменьшил ущерб окружающей среде в результате проведенной им спасательной операции, специальная компенсация, уплачиваемая владельцем согласно пункту 1 настоящей статьи спасателю, может быть увеличена максимум до тридцати процентов понесенных им расходов. Суд, арбитражный суд или третейский суд может с учетом соответствующих критериев, предусмотренных пунктом 1 статьи 342 настоящего Кодекса, если он сочтет это справедливым и разумным, увеличить такую специальную компенсацию, однако общее увеличение не может превышать сто процентов понесенных спасателем расходов.
- 3. Для целей пунктов 1 и 2 настоящей статьи расходами спасателя являются фактические расходы, разумно понесенные спасателем при осуществлении спасательной операции, и справедливая плата за оборудование и персонал, фактически и разумно использованные в ходе спасательной операции с учетом критериев, предусмотренных подпунктами 8, 9 и 10 пункта 1 статьи 342 настоящего Кодекса.

- 4. Общая специальная компенсация выплачивается согласно настоящей статье только в таком случае и в таком размере, в которых такая компенсация превышает любое вознаграждение, которое может быть получено спасателем согласно статье 342 настоящего Кодекса. 5. В случае, если спасатель проявил небрежность и вследствие этого не смог предотвратить или уменьшить ущерб окружающей среде, он может быть полностью или частично лишен специальной
- 6. Правила, установленные настоящей статьей, не затрагивают право регресса владельца судна к третьим лицам.

компенсации, причитающейся согласно настоящей статье.

Статья 344. Распределение вознаграждения между спасателями Распределение вознаграждения, установленного в соответствии со статьей 342 настоящего Кодекса, между спасателями проводится с учетом критериев, содержащихся в указанной статье.

Статья 345. Распределение вознаграждения между судовладельцем и членами экипажа судна

1. Распределение между судовладельцем и членами экипажа судна любого вознаграждения, заработанного за осуществление спасательной операции в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, проводится после вычета расходов, понесенных судовладельцем и членами экипажа судна в связи с осуществлением спасательной операции, следующим образом:

три пятых нетто вознаграждения причитается судовладельцу, две пятых нетто вознаграждения распределяется между членами экипажа судна;

доля, причитающаяся членам экипажа судна в соответствии с абзацем вторым настоящего пункта, распределяется между ними с учетом усилий, проявленных при осуществлении спасательной операции, и заработной платы каждого.

Исключение из правил распределения вознаграждения, установленных абзацами вторым и третьим настоящего пункта, может быть допущено только при наличии особых обстоятельств.

2. Правила, установленные пунктом 1 настоящей статьи, не применяются к распределению вознаграждения, заработанного за осуществление спасательной операции судами, осуществляющими такие операции в качестве профессиональной деятельности.

Статья 346. Спасание людей

- 1. Никакого вознаграждения от спасенных людей не полагается.
- 2. Спасатели людей, которые приняли участие в оказании услуг в связи с происшествием, вызвавшим необходимость спасания, имеют право на справедливую долю в сумме, присужденной спасателям за спасение судна или иного имущества либо предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде.

Статья 347. Услуги, оказанные в ходе исполнения договора

Никакой платы в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, не полагается, если только оказанные услуги не превышают того, что может разумно рассматриваться как должное исполнение договора, заключенного до возникновения опасности.

Статья 348. Последствия неправильного поведения спасателя

Спасатель может быть полностью или частично лишен вознаграждения либо специальной компенсации, причитающихся согласно правилам, установленным настоящей главой, в той мере, в какой спасательные операции оказались необходимыми или более трудными по его вине либо в какой спасатель виновен в обмане или в ином нечестном поведении.

Статья 349. Запрещение спасательных операций

Услуги, оказанные вопреки прямому и разумному запрещению владельца находящегося в опасности судна или его капитана либо владельца находящегося в опасности любого другого имущества, которое не находится и не находилось на борту судна, не дают права на плату в соответствии с правилами, установленными настоящей главой.

Статья 350. Принадлежность судов одному и тому же владельцу Правила, установленные статьями 342 — 349 настоящего Кодекса, применяются и в случае, если спасенное судно и осуществлявшее спасательные операции судно принадлежат одному и тому же владельцу.

Статья 351. Обязанность предоставить обеспечение требования спасателя

1. По просьбе спасателя лицо, ответственное за уплату вознаграждения или специальной компенсации в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, предоставляет надлежащее обеспечение требования спасателя, в том числе проценты и судебные или арбитражные расходы.

- 2. Независимо от правила, установленного пунктом 1 настоящей статьи, владелец спасенного судна прилагает все усилия для предоставления владельцами груза до того, как груз будет выдан, надлежащего обеспечения требований к ним, в том числе процентов и судебных или арбитражных расходов.
- 3. Без согласия спасателя спасенные судно и другое имущество не могут быть перемещены из порта или места, в которые такое судно и имущество первоначально доставлены после завершения спасательных операций, до тех пор пока не будет предоставлено надлежащее обеспечение требования спасателя к соответствующему судну или имуществу.

Статья 352. Промежуточный платеж

- 1. Суд, арбитражный суд или третейский суд может посредством вынесения промежуточного решения постановить об уплате спасателю авансом такой суммы, которая представляется справедливой и разумной, и на таких условиях (в том числе при необходимости на условиях обеспечения требования), которые являются справедливыми и разумными исходя из обстоятельств конкретного дела.
- 2. В случае промежуточного платежа, произведенного в соответствии с настоящей статьей, обеспечение требования спасателя, предоставленное в соответствии со статьей 351 настоящего Кодекса, соответственно снижается.

Статья 353. Спасательные операции, контролируемые публичными властями

- 1. В случае, если спасательные операции осуществляются публичными властями или под их контролем, спасатели, осуществляющие такие операции, могут воспользоваться правами и средствами защиты, предусмотренными настоящей главой.
- 2. Публичные власти, обязанные осуществлять спасательные операции, могут воспользоваться правами и средствами защиты, предусмотренными настоящей главой, если осуществление спасательных операций не является исполнением ими своих обычных обязанностей.

ТИПОВАЯ ФОРМА ДОГОВОРА О СПАСАНИИ, РЕКОМЕНДУЕМАЯ ТПП УКРАИНЫ

ДОГОВОР О СПАСАНИИ

"БЕЗ СПАСЕНИЯ НЕТ ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ" ""200_г.
Настоящий договор заключен между
(фамилия, имя и отчество)
капитаном судна,
принадлежащего
(наименование и адрес)
, именуемым в дальнейшем
"ҚАПИТАН",и спасателем
в лице
, именуемым в дальнейшем "СПАСАТЕЛЬ", о нижеследующем:
1.СПАСАТЕЛЬ принимает на себя выполнение операции по спасанию названного судна и находящегося на нем груза и другого имущества, а также по доставке названного судна в
или какой- либо иной пункт по согласованию в дальнейшем с КАПИТАНОМ.
2. Для выполнения операции по спасанию СПАСАТЕЛЬ может безвозмездно и надлежащим образом пользоваться механизмами, цепями, якорями и другими приспособлениями спасаемого судна.
3. За выполнение операций, предусмотренных пунктом 1-м настоящего договора, СПАСАТЕЛЬ в случае полезных результатов спасания получает вознаграждение в размере
, или в размере, определяемом Морской арбитражной комиссией при Торгово-промышленной палате Украины в г.Киеве (ул. Большая Житомирская, 33), в случае недостижения
между сторонами соглашения о размере вознаграждения.
Если по соглашению сторон в договоре будет предусмотрен
определенный размер вознаграждения СПАСАТЕЛЮ, то, тем
не менее, размер этот может быть оспорен каждой из сторон в
Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Украины.

Любое соглашение о спасании, заключенное в момент и под влиянием опасности может быть по требованию одной из сторон признано недействительным или изменено в судебном порядке Морской арбитражной комиссией при Торгово-промышленной палате Украины, если будет признано, что условия соглашения являются несправедливыми.

Размер вознаграждения может быть уменьшен или в вознаграждении может быть отказано, если СПАСАТЕЛЬ по своей вине создал необходимость спасания или совершил кражу, присвоил имущество либо совершил иные противоправные действия.

Морской арбитражной комиссией при Торгово-промышленной палате Украины разрешаются также и всякие иные споры между сторонами по настоящему договору.

4. Если СПАСАТЕЛЬ пожелает обеспечить свое требование по настоящему договору, то он должен заявить об этом Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Украины немедленно по окончании спасательных операций, с указанием суммы требуемого им обеспечения.

Размер и форма обеспечения требований СПАСАТЕЛЯ определяется председателем Морской арбитражной комиссии при Торговопромышленной палате Украины.

5. При передаче спора по настоящему договору в Морскую арбитражную комиссию при Торгово-промышленной палате Украины каждая из сторон обязана в течении 30 дней по окончании операции по спасанию и оказанию помощи сообщить председателю Морской арбитражной комиссии имя и фамилию желательного арбитра из Рекомендательного списка арбитров, утвержденного Торговопромышленной палатой Украины.

Если в течении этого срока одна из сторон желательного ей арбитра не укажет, то президент Торгово-промышленной палаты Украины назначает арбитра по своему усмотрению.

По взаимному соглашению стороны могут предоставить персональный выбор арбитров усмотрению президента Торгово-промышленной палаты Украины, который в этом случае может возложить решение спора и на одного арбитра, назначенного им из Рекомендательного списка арбитров Морской арбитражной комиссии при Торговопромышленной палате Украины.

- 6. Порядок арбитражного разбирательства определяется Регламентом Морской арбитражной комиссии, утвержденным президиумом Торгово-промышленной палаты Украины.
- 7. По просьбе СПАСАТЕЛЯ Морская арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате Украины вправе до вынесения решения по спору в целом, вынести решение об оплате СПАСАТЕЛЮ

действительно произведенных им расходов из сумм предоставленного обеспечения.

8. КАПИТАН заключает настоящий договор в качестве представителя судовладельца и грузовладельцев и обязывает каждого из них (без ответственности одного за другого и без личной ответственности КАПИТАНА) к надлежащему выполнению настоящего договора.

Додаток 1

πογορία παν αντυμα

до Тимчасового положення про порядок проведення та документального оформлення аварійно-рятувальних робіт у морській зоні відповідальності України, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від $10.09.2002~ \mathbb{N}_{2}$ 643

HOLODIE LIEO ENLA DALILIA
«» 200_ p.
Цей договір укладений між
т/х капітаном аварійного
під прапором порт приписки, що належить
під прапором порт приписки, що палежитв
іменований надалі «ҚАПІТАН», що діє від імені судновласника, вантажовласника, фрахтувальника і, капітаном т/х, що належить, іменованим у подальшому «РЯТУВАЛЬНИК», про наступне:
1. «РЯТУВАЛЬНИК» зобов'язується прикласти всі зусилля для порятунку
${\it T/x}$, вантажу, палива, запасів і іншого майна, що знаходиться на його борту.
2. «РЯТУВАЛЬНИК» зобов'язується також прийняти всі можливі заходи для запобігання забрудненню навколишнього середовища або максимального зменшення збитку при можливому розливі нафтопродуктів з аварійного судна в ході рятувальної операції.
3. «РЯТУВАЛЬНИК» здійснює роботи з порятунку т/х найбільш оптимальним у сформованій ситуації засобом.
4. З метою досягнення корисного результату по порятунку т/х перебування аварійного судна або виходу «РЯТУВАЛЬНИКА» в іншу точку, однак розташовану не далі відстані до точки зміни курсу, «РЯТУВАЛЬНИК», за узгодженням з капітаном аварійного,

судна має право залучити, в якості співрятувальників, інші судна, додаткові сили і засоби, у тому числі приналежні іншим підприємствам і організаціям.

- 5. План рятувальної операції узгоджується «Рятувальником» з «Капітаном».
- 6. «Капітан» зобов'язується активно співробітничати з «РЯТУВАЛЬНИКОМ» у процесі рятувальної операції і забезпечити належну взаємодію екіпажа аварійного судна з «РЯТУВАЛЬНИКОМ».
- 7. У тих випадках, коли для порятунку судна необхідно викинути за борт частину вантажу чи весь вантаж, або запаси і/чи приналежності судна, прорізати отвори в бортах, інших конструкціях судна, чи частково, або цілком затопити окремі відсіки, навмисно посадити судно на мілину, заподіяти інші ушкодження/збиток судну, вантажу, «РЯТУВАЛЬНИК» може здійснити такі дії тільки за згодою «КАПІТАНА».
- 8. У випадку відмовлення капітана аварійного судна від виконання рекомендацій «РЯТУВАЛЬНИКА», майнову відповідальність за збільшення термінів рятувальної операції, а також недосягнення корисного результату несе власник врятованого судна. У цьому випадку «РЯТУВАЛЬНИК» зобов'язаний роз'яснити капітану судна наслідки, невиконання рекомендацій «РЯТУВАЛЬНИКА». Якщо капітан аварійного судна продовжує відмовлятися від дачі угоди на виконання рекомендацій «РЯТУВАЛЬНИКА», останній вправі припинити рятувальну операцію і вимагати від власників судна, що рятується, відшкодування усіх понесених витрат.
- 9. Для виконання операції по порятунку «РЯТУВАЛЬНИК» має право безкоштовно скористатися механізмами, ланцюгами, якорями, іншими механізмами й устаткуванням судна, що рятується. Однак, «РЯТУВАЛЬНИК» не вправі без необхідності ушкоджувати чи кидати, жертвувати цим устаткуванням, будь-яким іншим майном, що рятується за даним договором.

10. На прохання «Капітана» «РЯТУВАЛЬНИК» забезпечує аварійне
буксирування або ескортування аварійного судна в порт
або інший, зазначений «КАПІТАНОМ» пункт.

- 11. Після завершення рятувальної операції «РЯТУВАЛЬНИК» і «ҚАПІТАН» підписують «Акт про закінчення робіт з надання допомоги аварійному судну».
- 12. Час, витрачений на проведення рятувальної операції рахується з моменту початку підготовки до проведення рятувальної операції, з моменту виходу «РЯТУВАЛЬНИКА» з місця стоянки або зміни курсу для проходження до аварійного судна, включаючи час, витрачений на перехід до аварійного судна, його пошук до повернення «РЯТУВАЛЬНИКА» у пункт виходу на рятувальну операцію або повернення його у місце зміни курсу для проходження до місця.
- 13. Розмір рятувальної винагороди за порятунок аварійного судна, його вантажу, палива, запасів, іншого майна, фрахту, а також за запобігання збитку від забруднення навколишнього середовища або значного зменшення від такого забруднення, визначається після завершення рятувальної операції угодою сторін або рішенням Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України
- 14. Розмір рятувальної винагороди визначається результатами рятування й умовами проведення рятувальної операції. При цьому враховуються:
- досягнення корисного результату рятування;
- праця і заслуги рятувальників, їхня професійна майстерність;
- небезпеки, яким піддавалися аварійне судно, його вантаж і екіпаж;
- небезпеки, яким піддавалися рятувальники;
- час, витрачений на проведення рятувальної операції;
- понесені «РЯТУВАЛЬНИКОМ» витрати і збитки;
- вартість врятованого майна;
- спеціальне призначення судна-рятувальника;
- запобігання збитку від забруднення навколишнього середовища або значне зменшення такого збитку, розливом нафтопродуктів і інших забруднюючих речовин з аварійного судна;
- інші маючі значення для справи і наслідку рятування обставини.
- 15. Розмір рятувальної винагороди не може перевищувати вартості врятованого майна/інтересу.
- 16. Однак, якщо без прояву недбалості з боку «РЯТУВАЛЬНИКА», рятувальна операція не привела до порятунку аварійного судна і/чи іншого майна, що піддається небезпеці, чи що-небудь перешкоджає

- «РЯТУВАЛЬНИКУ» завершити рятувальну операцію, однак позитивний результат рятувальної операції завдяки прийнятим «РЯТУВАЛЬНИКОМ» мірам виразився в запобіганні збитку від забруднення навколишнього середовища від розливу нафтопродуктів чи інших шкідливих речовин з аварійного судна або значному зменшенню такого збитку, то «РЯТУВАЛЬНИК» має право на одержання від власника аварійного судна спеціальної компенсації в розмірі розумно понесених витрат зі збільшенням суми понесених витрат до 30 відсотків.
- 17. У випадку, коли капітан або власник аварійного судна після заяви прохання про надання допомоги аварійному судну або дачі згоди на прийом послуг по наданню допомоги аварійному судну безпідставно (без яких-небудь недоглядів або нераціональних дій з боку «Рятувальника») відмовляться від його послуг, рятувальник має право на одержання від судновласника аварійного судна відшкодування розумно понесених витрат.
- 18. Якщо «РЯТУВАЛЬНИК» побажає забезпечити свої вимоги по даному договору, то він до завершення рятувальної операції або відразу після її завершення заявляє про це власникам врятованого майна / інтересу.
- У випадку непредставлення належної банківської гарантії «РЯТУВАЛЬНИК», відповідно до діючого законодавства, вправі вимагати забезпечення своїх вимог накладення арешту на врятоване судно, вантаж або інше майно судновласника/вантажовласника.
- 19. Спори, що випливають з даного договору, владнаються на підставі діючого законодавства України в Морській арбітражній комісії при Торгово-промисловій палаті України відповідно до Регламенту Морської Арбітражної комісії.
- 20. У випадку незгоди сторін владнати спір в МАК при ТТП України може бути прийнята юрисдикція Морської Арбітражної комісії при ТПП.
- 21. Угода сторін про виплату рятувальної чи винагороди рішення арбітражу виповнюється сторонами в термін не більш 1 місяця після одержання всіх необхідних документів. У випадку несвоєчасної оплати, боржник виплачує іншій стороні пеню в розмірі 0,5% суми заборгованості за кожний день прострочення.

Рятувальник Капітан

Додаток 2

до Тимчасового положення про порядок проведення та документального оформлення аварійно-рятувальних робіт у морській зоні відповідальності України, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від $10.09.2002~ \mathbb{N} \ 643$

ДОГОВ**І**Р про участь у рятувальній операції

Даний договір укладений між
капітаном рятувального судна
під прапором, порт приписки, приналежного
діючого від імені і з доручення свого судновласника, іменованим надалі «Рятувальник»
i
капітаном т/х, під прапором,
порт приписки, що належить
іменований надалі «Співрятувальник», про наступне:
1. «Рятувальник», що є основним рятувальником і керівником рятувальної операції, залучає «Співрятувальник» для участі в проведенні операції по порятунку т/х під прапором, порт приписки приналежного аварійного судна вантажу, що знаходиться на борту, палива, запасів і іншого майна.
2. «Співрятувальник» може залучатися як для участі в проведенні рятувальної операції в цілому, так і для виконання визначених етапів операції. При залученні в якості «Співрятувальника», «Рятувальник»
зобов'язаний роз'яснити йому підлягаючі виконанню задачі.

- 3. «Рятувальник» може, але не зобов'язаний погоджувати з «Співрятувальником» план і технологію проведення рятувальної операції.
- 4. У процесі проведення рятувальної операції «Співрятувальник», підлеглий «Рятувальнику», виконує тільки його вказівки і не вправі відмовитися від виконання розпоряджень «Рятувальника», якщо виконання цих розпоряджень не спричиняє надмірну небезпеку для «Співрятувальника» і його екіпажа.
- 5. Необхідність послуг «Співрятувальника» визначає «Рятувальник», що вправі в будь-який момент відмовитися від використання послуг «Співрятувальника».
- 6. В Акт про закінчення робіт з надання допомоги аварійному судну «Рятувальник» зобов'язаний включити «Співрятувальника».
- 7. «Співрятувальник» має право на одержання справедливої частки рятувальної винагороди з врахуванням витраченого на участь в операції часу, праці, заслуг і ризиків «Рятувальника», понесених їм витрат і збитків.

На справедливу частку рятувальної винагороди вправі претендувати також «Співрятувальник», що забезпечує порятунок членів екіпажа і пасажирів аварійного судна в процесі єдиної рятувальної операції. Частка рятувальної винагороди, на яку має право «Співрятувальник», виплачується останньому з коштів, отриманих «Рятувальником» від власника аварійного судна і/чи вантажовласників.

8. У випадку, якщо незважаючи на всі прийняті «Рятувальником» і «Співрятувальником» заходи для порятунку аварійного судна, вантажу й іншого майна, що знаходиться на його борту, рятувальна операція не привела до позитивного результату, але при цьому прийняті належні заходи, активна участь, яку прийняв «Співрятувальник», привели до запобігання забрудненню навколишнього середовища з аварійного судна, або до значного зменшення збитку від такого забруднення, «Співрятувальник» має право на спеціальну компенсацію розумно понесених їм витрат зі збільшенням суми понесених витрат до 30 відсотків.

Зазначена спеціальна компенсація виплачується «Співрятувальнику» із засобів, отриманих від власника аварійного судна.

- 9. Розрахунки з власниками аварійного судна й іншого врятованого майна по рятувальній винагороді, чи по спеціальній компенсації, включаючи інтереси «Співрятувальника», виробляються «Рятувальником».
- 10. Для пред'явлення вимог до власників аварійного судна й іншого врятованого майна про виплату рятувальної винагороди «Співрятувальник» за вимогою «Рятувальника» пред'являє останньому всі необхідні документи, що стосуються його участі в рятувальній операції, у тому числі: виписки із суднового і машинного журналів, розрахунки вартості змісту судна за період участі в операції, документи про використання в процесі операції майна й отриманих ушкоджень, суднову роль і список інших працівників «Співрятувальника», що приймали особисту участь в операції, з вказівкою посадових окладів і інші документи.
- 11. Розрахунки з «Співрятувальником» виробляються «Рятувальником» з отриманої рятувальної винагороди протягом 10 банківських днів після одержання зазначеної винагороди.
- 12. Визначення часток рятувальної винагороди, що направляються на відшкодування витрат «Співрятувальника», частки, зачислюваної в прибуток, а також розподіл винагороди між учасниками операцій працівникам «Співрятувальника» здійснюється безпосередньо «Співрятувальником».
- 13. Спори про розмір рятувальної винагороди, що належать «Співрятувальнику», при неврегулюванні їх сторонами, підлягають розгляду на підставі законодавства України в Морській Арбітражній Комісії України відповідно до Регламенту МАК.

Рятувальник Співрятувальник



LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)

PROCEDURAL RULES

(pursuant to Clause I of LOF 2000)

1. Arbitrators Powers

In addition to all powers conferred by the Arbitration Act 1996 (or any amendment thereof) the Arbitrator shall have power:

- (a) to admit such oral or documentary evidence or information as he may think fit;
- (b) to conduct the arbitration in such manner in all respects as he may think fit subject to these Procedural Rules and any amendments thereto as may from time to time be approved by the Council of Lloyd's ("the Council");
- (c) to make such orders as to costs, fees and expenses including those of the Council charged under clauses 5.2 and 10.8 of the Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses ("the LSSA clauses") as may be fair and just;
- (d) to direct that the recoverable costs of the arbitration or of any part of the proceedings shall be limited to a specified amount;
- (e) to make any orders required to ensure that the arbitration is conducted in a fair and efficient manner consistent with the aim to minimise delay and expense and to arrange such meetings and determine all applications made by the parties as may be necessary for that purpose;
- (f) to conduct all such meetings by means of a conference telephone call if the parties agree;
- (g) on his own initiative or on the application of a party to correct any award (whether interim provisional or final) or to make an additional award in order to rectify any mistake error or omission provided that (i) any such correction is made within 28 days of the date of publication of the relevant award by the Council (ii) any additional award required is made within 56 days of the said date of publication or, in either case, such longer period as the Arbitrator may in his discretion allow.

2. Preliminary Meeting

- (a) Within 6 weeks of being appointed or so soon thereafter as may be reasonable in the circumstances, the Arbitrator shall convene a preliminary meeting with the represented parties for the purpose of giving directions as to the manner in which the arbitration is to be conducted.
- (b) The Arbitrator may dispense with the requirement for a preliminary meeting if the represented parties agree a consent order for directions which the Arbitrator is willing to approve. For the purpose of obtaining such approval, the Arbitrator must be provided by the contractors or their representatives with a brief summary of the case in the form of a check list, any other party providing such comments as they deem appropriate so that the Arbitrator is placed in a position to decide whether to approve the consent order.
- (c) In determining the manner in which the arbitration is to be conducted, the Arbitrator shall have regard to:
 - (i) the interests of unrepresented parties;
 - whether some form of shortened and/or simplified procedure is appropriate including whether the arbitration may be conducted on documents only with concise written submissions;
 - (iii) the overriding objectives set out in clause 2 of the LSSA clauses.

3. Order for Directions

Unless there are special reasons, the initial order for directions shall include:-

- (a) a date for disclosure of documents including witness statements (see Rule 4);
- (b) a date for proof of values;

- (c) a date by which any party must identify any issue(s) in the case which are likely to necessitate the service of pleadings;
- (d) a date for a progress meeting or additional progress meetings unless all represented parties with reasonable notice agree that the same is unnecessary;
- unless agreed by all represented parties to be premature, a date for the hearing and estimates for the time likely to be required by the Arbitrator to read evidence in advance and for the length of the hearing; (e)
- (f) any other matters deemed by the Arbitrator or any party to be appropriate to be included in the initial order.

Disclosure of documents

Unless otherwise agreed or ordered, disclosure shall be limited to the following classes of document:

- logs and any other contemporaneous records maintained by the shipowners personnel and personnel employed by the Contractors (including any subcontractors) and their respective surveyors or consultants in attendance during all or part of the salvage services;
- (b) working charts, photographs, video or film records;
- (c) contemporaneous reports including telexes, facsimile messages or prints of e- mail messages;
- (d) survey reports:
- documents relevant to the proof of: (e)

 - out of pocket expenses salved values
 - the particulars and values of all relevant salving tugs or other craft and equipment
 - statements of witnesses of fact or other privileged documents on which the party wishes to rely.

Expert Evidence

- (a) No expert evidence shall be adduced in the arbitration without the Arbitrators permission.
- The Arbitrator shall not give such permission unless satisfied that expert evidence is reasonably necessary for the (b) proper determination of an issue arising in the arbitration.
- (c) No party shall be given permission to adduce evidence from more than one expert in each field requiring expert evidence save in exceptional circumstances.
- (d) Any application for permission to adduce expert evidence must be made at the latest within 14 days after disclosure of relevant documents has been effected.

Mediation

The Arbitrator shall ensure that in all cases the represented parties are informed of the benefit which might be derived from the use of mediation.

Hearing of Arbitration

- (a) In fixing or agreeing to a date for the hearing of an arbitration, the Arbitrator shall not unless agreed by all represented parties fix or accept a date unless the Arbitrator can allow time to read the principal evidence in advance, hear the arbitration and produce the award to the Council for publication in not more than 1 month from conclusion of the hearing.
- (b) The date fixed for the hearing shall be maintained unless application to alter the date is made to the Arbitrator within 14 days of the completion of discovery or unless the Arbitrator in the exercise of his discretion determines at a later time that an adjournment is necessary or desirable in the interests of justice or fairness.
- Unless all parties represented in the arbitration agree otherwise the Arbitrator shall relinquish his appointment if a hearing date cannot be agreed, fixed or maintained in accordance with rule 7(a) and/or (b) above due to the Arbitrator's commitments. In that event the Council shall appoint in his stead another arbitrator who is able to meet the requirements of those rules.

Appeals

- All references in these Rules to the Arbitrator shall include the Arbitrator on Appeal where the circumstances so (a)
- In any case in which a party giving notice of appeal intends to contend that the Arbitrator's findings on the salved value of all or any of the salved property were erroneous, or that the Arbitrator has erred in any finding as to the person whose property was at risk, a statement of such grounds of appeal shall be given in or accompanying the notice of (b) anneal.
- In all cases grounds of appeal or cross-appeal will be given to the Arbitrator on Appeal within 21 days of the notice of appeal or cross-appeal unless an extension of time is agreed. (c)
- Any respondent to an appeal who intends to contend that the award of the Original Arbitrator should be affirmed on grounds other than those relied upon by the Original Arbitrator shall give notice to that effect specifying the grounds (d) of his contention within 14 days of receipt of the grounds of appeal mentioned in (c) above unless an extension of time is agreed.

LLOYD'S

1: Date and Place of Agreement	INTERNATIONAL SALVAGE UNION LUMPSUM SUB-CONTRACT SALVCON 2005 PART I		
2: Hirer; Place of Business	3: Owner; Place of Business: (Part II, Clause 11.3)		
4: Detail and Specification of Vessel Hired under this Agreement; (Part II, Clauses 1.2, 1.3 & 27)			
5. Name of Owner's P&I Insurers			
6: Details of Casualty; (Part II, Preamble, Clauses 1.1, 8.1 & 8.3) a) Name: b) Flag: c) Place of Registry: d) Owners: e) Length: f) Beam: g) Maximum Draft: h) Displacement: i) Details and Nature of Cargo j) Any other Casualty details relevant to this Agreement:			
7: Condition of Casualty; (Part II, Clause 3.1)			
8: Location of Casualty; (Part II, clause 3.1)			

LUMPSUM AGREEME	NT	SALVCON 2005	PART I
9: Nature of Services to be provided by the Owner; (Part II, Clauses 2, 3.1, 3.6, 8.1 & 12)			
10: Payment Details; (Pa a) Lumpsum Price	rt II, Clauses 3.1, 3.2, 3.3 & 14	4.1)	
b) Stage Payments;	(i) (ii)		
	(iii)		
11. Free Time; (Part II,	Clause 4)		
12. Delay Payment Rates	s; (Part II, Clauses 3.5, 5 & 14	.1)	
a) At Sea:	b) In Port:	c) At Anchor:	
13: Payment Details; (Pa	rt II, Clause 3.4)		
Currency: Bank:	IBAN N	· ·	
Address: Sort Code:	Swift Co		
Account No.: Account Name:			
Reference:			
	Interest; (Part II, Clause 15)		
Monies not paid within percent per		resentation of Owner's invoice shall	attract interest of
15: Extra Costs; (Part II,	Clause 16.2)	16: Security Requirements; (Part	II, Clauses 3.7, 17.1
Handling charge of	percent to be applied	& 17.2)	
17: Law and Arbitration;	(Part II, Clauses 25 & 26)		
Arbitration to take place a	nt:		
If this Box is left blank then Part II, Clause 25.1 shall apply			
18: Number of Additiona	al Clauses		
represented by them. Ir	the event of a conflict of to	authority to sign this Agreement on erms and conditions, the provision Part II to the extent of such conflict	s of Part I, and any
FOR AND ON BEHALF	OF THE HIRER	FOR AND ON BEHALF	OF THE OWNER

WHEREAS the hirer is engaged or is about to become engaged in rendering salvage services to the casualty 3 described in Box 6 Part I of this Agreement. 4

5 AND WHEREAS the hirer wishes to hire from the 6 Owner the vessel described in Box 4 Part I of this 7 Agreement. 8

NOW IT IS HEREBY AGREED that the terms and conditions of Parts I and II of this Agreement and any additional clauses and/or annexes hereto shall apply as 12 follows:

14 1. **DEFINITIONS**

9

13

24

30

31

32

33

34

35

41

47

49

50

52

15 1.1 The term "Casualty" shall include any vessel, craft, property or part thereof of whatsoever nature 17 including anything contained therein or thereon such 18 as, but not limited to cargo and bunkers as described 19 in Box 6 of Part I of this Agreement in respect of 20 which the hirer is contracted to render salvage services

23 1.2 The term "Vessel" in Box 4 of Part I and in Part II of this Agreement shall include but not be limited to harbour tugs, offshore/diving support vessels, anchor handling/supply tugs, salvage/ ocean-going tugs, floating cranes/ sheer legs, barges and any other 28 vessel and/or any substitute vessel provided under 29 Clause 13 of this Agreement.

1.3 The term "Owner" in Box 3 Part I and in Part II of this Agreement shall include any owner, manager, operator or charterer of the vessel described in Box 4 Part I of this Agreement.

36 NATURE OF SERVICES TO BE 37 PROVIDED BY THE OWNER

38 The services to be provided by the Owner are set out in Box 9 Part I of this Agreement and/or in 39 40 any accompanying annex.

42 3. PRICE AND CONDITIONS OF 43 PAYMENT

44 3.1 The Hirer shall pay the Owner the sum set out 45 in Box 10 Part I of this Agreement (hereinafter 46 referred to as the "Lump Sum"). The Lump Sum price is based upon the condition of the Casualty, the location of the Casualty and the nature of the services to be provided as set out in Boxes 7, 8 and 9 in Part I of this Agreement and any annex(s) 51 to this Agreement.

53 3.2 The Lump Sum shall be payable as set out in 54 Box 10(b) Part I of this Agreement.

55 56 3.3 The Lump Sum and all other sums payable to 57 the Owner under this Agreement shall be payable without any discount, deduction, set-off, lien, 59 claim or counterclaim and each instalment of the

010396 241105

- 60 Lump Sum shall be fully and irrevocably earned at the moment it is due as set out in Box 10 Part I of this Agreement, Vessel and/or 63 Casualty lost or not lost and all other sums shall 64 be fully and irrevocably earned on a daily basis. 65
- 66 3.4 All payments by the Hirer shall be made in 67 the currency and to the bank account specified 68 in Box 13 Part I of this Agreement. 69
- 70 3.5 Any delay payment due under this 71 Agreement as set out in Box 12 of Part I of this Agreement shall be paid to the Owner as and 73 when earned on presentation of the invoice. 74
- 75 3.6 Within 14 days of termination or 76 completion of the services set out in Box 9 Part 77 I of this Agreement and/or any annex(s) hereto 78 the Owner shall return any overpayments to the 79 Hirer. 80
- 81 If any amount payable under this 82 Agreement has not been paid within seven (7) 83 calendar days of the due date or if the security 84 required in accordance with Box 16 Part I of 85 this Agreement and Clause 17 below is not provided within five (5) banking days of the 87 request by the Owner, then at any time 88 thereafter the Owner shall be entitled to 89 terminate this Agreement without prejudice to 90 the sums already due from the Hirer and to any 91 further rights or remedies which the Owner may 92 have against the Hirer provided always that the 93 Owner shall give the Hirer at least three (3) working days' notice of its intention to exercise 95 this right. 96

4. FREE TIME

97

98 The Owner will set out in Box 11 Part I of this 99 Agreement the amount of free time allowed to 100 the Hirer within his Lump Sum price and the 101 specific purposes for which this free time may 102 be utilised. 103

104 5. DELAY PAYMENTS

105 The Owner will also set out in Box 12 of Part I 106 of this Agreement the delay payment rates to be 107 applied and the circumstances when such delay 108 payments will be applicable. 109

110 EMPLOYMENT AND AREA OF **OPERATIONS**

111 112 The Vessel shall be employed in activities which are lawful in accordance with the law of 114 the place of the Vessel's flag and of the place of 115 operations. Such place of operations shall 116 always be within Institute Warranty Limits 117 which will not be exceeded without the prior 118 written approval of the Owners and any

191

201

205

226

LUMPSUM AGREEMENT PART II

"SALVCON 2005" 119 necessary adjustment to the rate of hire. The 120 Hirer does not warrant the safety of the place of operations or any other port or place to which they

122 direct the Vessel, but they will exercise care in 123 issuing orders to the Vessel as if the Vessel were

124 their own property (see also Clause 8.1 hereafter). 125

126 7. MASTER AND CREW

127 7.1 The Master shall carry out his duties promptly 128 and the Vessel shall perform these services by day and by night in accordance with the Hirer's 130 requirements.

131 132 7.2 The navigation and management of the Vessel 133 shall be in the exclusive control and command of

134 its Owners, Master and crew. 135

136 8. THE OWNER'S OBLIGATIONS

137 8.1 The Owner agrees to render the services set out in Box 9 Part I of this Agreement or as 139 otherwise reasonably requested by the Hirer 140 during the services to the Casualty identified in Box 6 Part I of this Agreement and shall, subject 142 to the provisions of Clause 6 hereof, carry out the 143 reasonable instructions of the Hirer in relation to 144 such services. 145

146 8.2 Insofar as it is not inconsistent with the nature 147 of the services to be rendered under this Agreement, the Owner and his Master and crew 149 will exercise due care to prevent or minimise 150 damage to the environment. 151

152 8.3 The Owner accepts that the services to be 153 rendered pursuant to this Agreement are in the nature of salvage services to the Casualty 155 identified in Box 6 Part I of this Agreement. 156

157 8.4 In consideration of the payment of the sums 158 due under this Agreement the Owner confirms 159 that neither he nor any of his servants or agents nor any of his sub-contractors nor their servants or 161 agents will make any claim for salvage and/or 162 Special Compensation under Art. 14 of the 1989 Salvage Convention, or for payment under the 164 Scopic Clause, against the Casualty, the subject of 165 the salvage services by the Hirer, or against any 166 other property in the same ownership as the said 167 Casualty.

169 8.5 The Owner further agrees to indemnify the 170 Hirer against the consequences of any such salvage claim by any of his servants or agents or his sub-contractors or their servants or agents including interest and costs reasonably incurred in respect of such claim provided that the Hirer gives notice in writing of such claim to the Owner as soon as they become aware of same. See Clause 17.3 hereof.

> 010396 241105

168

173

178

179 9. HIRER'S REPRESENTATIVE A representative of the Hirer who will be in operational control of the services with full 182 authority to act on behalf of the Hirer (query 183 you said Owner?) will be available during the 184 salvage operations on the Casualty.

186 10. PERMITS

187 The Hirer shall obtain and maintain at its own 188 cost all necessary licenses, approvals, authorisations or permits required to enable the 190 Owner's Vessel to undertake and complete the services without let or hindrance. The Owner 192 shall provide the Hirer with all reasonable 193 assistance in connection with the obtaining of 194 such licenses, approvals, authorisations or 195 permits. 196

11. TOWING GEAR AND EQUIPMENT

197 198 Subject to the provisions of Clause 16.1 (v) 199 hereof, the Owner agrees to provide free of cost 200 to the Hirer all tow wires, pennants, chains, springs, hausers, shackles, bridles and any other 202 towing gear and all salvage equipment carried 203 on board the Vessel. 204

12. SEAWORTHINESS OF THE VESSEL

206 The Owner will exercise due diligence to tender 207 the Vessel to the Hirer at the commencement of 208 this Agreement in a seaworthy condition and in 209 all respects ready to perform the services set out 210 in Box 9 Part I of this Agreement, but the 211 Owner gives no other warranties express or 212 implied. 213

13. SUBSTITUTION OF THE VESSEL

214 215 The Owner shall at all times have the right to 216 substitute any vessel for any other vessel of 217 adequate power, type and capability for the 218 intended services and shall be at liberty to 219 supply a vessel belonging to others for the 220 whole or part of the services under this 221 Agreement. Provided, however, that the main 222 particulars and capabilities of the substituted 223 vessel shall be subject to the Hirer's prior 224 approval which approval shall not be 225 unreasonably withheld.

227 14. TERMINATION

228 14.1 The Hirer has the right to terminate the 229 services to be carried out by the Owner under 230 this Agreement at any time provided always 231 that notice of such termination is given to the 232 Owner in writing. In such event the Owner is 233 entitled to be paid all stage payments due at that 234 time and a proportion of the balance of the 235 Lump Sum price calculated on a pro rata basis 236 up to the time of termination and any other amounts due in accordance with the provisions

"SALVCON 2005" LUMPSUM AGREEMENT

238 of Boxes 10 and 12 Part I of this Agreement and

239 Clause 16 hereof. 240

244

245

246

250

251

252

253

254

255

257

258

259

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

260

241 14.2 Such termination of the services will be 242 carried out with all reasonable despatch from the 243 Owner, subject always to permission from the relevant Local Authority and to the safety of personnel and equipment involved in the services. Any additional expenses arising directly as a consequence of the instructions to discontinue or 248 terminate the services shall be for the account of 249 the Hirer.

15. TIME FOR PAYMENT AND INTEREST

The Owner shall promptly invoice the Hirer for all sums payable under this Agreement. If any sums which become due and payable are not actually received by the Owner within the period specified 256 in Box 14 Part I of this Agreement, they shall attract interest in accordance with the rate set out in Box 14 Part I.

16. EXTRA COSTS

16.1 The following expenses/costs other than those normally payable by the Owner at the ports or places of mobilisation and de-mobilisation shall be paid by the Hirer as and when they fall due.

- All port expenses, pilotage charges, harbour and canal dues and all other expenses of a similar nature levied upon or payable in respect of the Owners' Vessel arising out of these services.
- (ii) All costs in connection with clearance, agency fees, visas, guarantees and all other expenses of such kind relating to these services.
- (iii) All taxes and social security charges (other than those normally payable by the Owner in the country where it has its principal place of business and/or where the Vessel is registered), stamp duties or other levies payable in respect of or in connection with this Agreement, any import-export dues and any customs or excise duties.
- (iv) All costs incurred due to the requirements of Governmental or other authorities over and above those costs which would otherwise be reasonably incurred by the Owner in the execution of this Agreement.
- 292 (v) All costs incurred by the Owner in respect of 293 towing gear, salvage equipment, other 294 portable equipment, materials or stores which 295 are lost, damaged or sacrificed during the 296 services provided that such loss, damage or 297 sacrifice is immediately notified in writing to

PART II 298 the Hirer's representative and provided any 299 loss or damage does not arise as a result of 300 negligence on the part of the Owner, his 301 servants or agents. 302

303 16.2 If any such expenses/costs are in fact paid 304 by or on behalf of the Owner (notwithstanding 305 that the Owner shall under no circumstances be 306 under any obligation to make such payments on 307 behalf of the Hirer) the Hirer shall reimburse 308 the Owner on the basis of the actual cost to the 309 Owner plus a handling charge of the percentage 310 amount indicated in Box 15 Part I of this 311 Agreement upon presentation of invoice. 312

17. SECURITY

313

329

354

355

356

357

314 17.1 The Hirer shall provide on signing of this 315 Agreement an irrevocable and unconditional 316 Bank guarantee in the sum and at the place 317 indicated in Box 19 Part I of this Agreement or 318 other security to the satisfaction of the Owner. 319

320 17.2 Whether Box 19 of Part I be completed or 321 not the Owner may at any time require 322 reasonable security or reasonable further 323 security to be provided by the Hirer to the 324 satisfaction of the Owner for all or part of any 325 amount which may be or become due under this 326 Agreement. Such security shall be given on 327 one or more occasions as and when required by 328 the Owner.

330 17.3 In the event of a claim arising under the 331 provisions of Clause 6.4 hereof, the Owner will provide the Hirer with security in respect of 332 333 such claim. Such security shall be reasonable 334 as to both amount and form. 335

336 18. INSURANCE

337 18.1 In entering into this Agreement the Owner 338 warrants to the Hirer that he is carrying 339 adequate and sufficient insurances on his 340 Vessel for the nature of the services to be 341 carried out under this Agreement. 342

343 18.2 Such insurances will include, but not 344 necessarily be limited to the following: 345

- 346 (i) Hull insurance up to a level appropriate to 347 the value of the Vessel. 348
- 349 (ii) Protection and Indemnity Insurance. 350
- 351 (iii) Pollution liability cover up to at least US 352 \$500 million. 353
 - (iv) Employers' liability cover in accordance with the law of the flag of the Vessel and/or the principal place of business of the Owner.

010396 241105

435

437

438

439

440

441

442

443

444

445

446

455

456

457

458

459 460

461

462

463

464

465

466

467

468

469

471

472

473

474

475

476

"SALVCON 2005"

358

359

365

366

367

372

373

376

377

378

379

388

389

390

391

392

394

395

398

399

400

401

402

403

404

405

406

407

408

409

410

411

412

413

414

415

417

PART II

(v) Public liability cover in accordance with the law of the flag of the vessel and/or the principal place of business of the Owner.

360 361 362 363 (vi) Third party liability cover in accordance wit 364 the law of the flag of the Vessel and/or the

19. LIABILITIES

368 19.1 The Owner will indemnify and hold the Hirer harmless in respect of any liability adjudged due or claim reasonably compromised arising out of injury or death occurring during the services hereunder to any of the following persons:

principal place of business of the Owner.

374 any servant or agent of the Owner 375

> any other person at or near the site of the operations for whatever purpose on behalf or at the request of the Owner.

380 19.2 The Hirer will indemnify and hold the Owner har mless in respect of any liability adjudged due 382 or claim reasonably compromised arising from 383 injury or death occurring during the services 384 hereunder to any of the following persons:

- 385 386 any servant or agent of the Hirer or of the 387 casualty
 - any other person at or near the site of the operations for whatever purpose on behalf or at the request of the Hirer.

393 19.3 The following shall be for the sole account of the Owner without any recourse to the Hirer his servants or agents whether or not the same is due 396 to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Hirer his servants or agents.

> Subject to the provisions of Clause 15.1 (vi) hereof loss or damage of whatsoever nature howsoever caused to or sustained by the Owners' own or hired-in vessel.

> (ii) Loss or damage of whatsoever nature caused to or suffered by third parties or their property by reason of contact with the Owners' own or hired-in vessel, or obstruction created by the presence of such vessel.

> (iii) Loss or damage of whatsoever nature suffered by the Owner or by third parties or their property in consequence of the loss or damage referred to in (i) and (ii) above.

416 (iv) Any liability in respect of wreck removal or in respect of the expense of moving or

LUMPSUM AGREEMENT 418 lighting or buoying the Owners' own or 419 hired-in vessel or equipment or in respect 420 of preventing or abating pollution 421 originating from the Owners' own or 422 hired-in vessel or equipment.

423 The Owner will indemnify and hold the Hirer 424 harmless in respect of any liability adjudged 425 due to a third party or any claim by a third party 426 reasonably compromised arising out of any 427 such loss or damage. The Owner shall not in 428 any circumstances by liable for any loss or 429 damage suffered by the Hirer or caused to or 430 sustained by the Casualty in consequence of a 431 loss or damage howsoever caused to or 432 sustained by the Vessel. 433

The following shall be for the sole account of the Hirer without any recourse to the 436 Owner, his servants or agents whether or not the same is due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Owner, its servant or agents.

- (i) Loss or damage of whatsoever nature howsoever caused to or sustained by the Hirers' own or other hired-in vessel or equipment or to the Casualty, the subject of these services.
- 447 (ii) Loss or damage of whatsoever nature 448 caused to or suffered by third parties or 449 their property by reason of contact with the 450 Hirers' own or other hired-in vessel or 451 equipment, or the Casualty or obstruction 452 created by the presence of such vessel or 453 equipment, or the Casualty. 454
 - (iii) Loss or damage of whatsoever nature suffered by the Hirer or by third parties or their property in consequence of the damage referred to in (i) or (ii) above.
 - (iii) Any liability in respect of wreck removal or in respect of the expense of moving or lighting or buoying the Owners' own or other hired-in Vessel or equipment or the Casualty, the subject of these services or in respect of preventing or abating pollution from the Hirers' own or other hired-in vessel or equipment or from the Casualty, the subject of these services.

470 The Hirer will indemnify and hold the Owner harmless in respect of any liability adjudged due to a third party or any claim by a third party reasonably compromised arising out of any such loss or damage. The Hirer shall not in any circumstances be liable for any loss or damage suffered by the Owner or caused to or sustained 477 by the Vessel in consequence of loss or damage

241105

LUMPSUM AGREEMENT "SALVCON 2005"

478 howsoever caused to or sustained by the Casualty. 479 480 19.5 Save as otherwise expressly stipulated in 481 this Agreement, neither the Owner nor the Hirer

482 shall be liable to the other party for loss of profit, 483 loss of use, loss of production or any other 484 indirect or consequential damage for any reason whatsoever.

485 486

487 19.6 Notwithstanding any provisions of this 488 Agreement to the contrary, the Owner and the 489 Hirer shall both have the benefit of all limitations 490 of and exemptions from liability accorded to the 491 Owners, Charterers, Managers or Operators of 492 vessels by any applicable statute or rule of law for 493 the time being in force and the same benefits are 494 to apply regardless of the form of signatures given 495 to this Agreement. 496

20. HIMALAYA CLAUSE

497 498 All exceptions, exemptions, defences, immunities, 499 limitations of liability, indemnities, privileges and 500 conditions granted provided by this Agreement for 501 the benefit of the Owner or the Hirer shall also 502 apply to and be for the benefit of their respective 503 sub-contractors, operators, Masters, Officers and 504 crews and to and be for the benefit of all bodies 505 corporate, parent of, subsidiary to, affiliated with 506 or under the same management as either of them, 507 as well as all Directors, Officers, servants and 508 agents of the same and to and be for the benefit of 509 all parties performing services within the scope of 510 this Agreement for or on behalf of the Owner or 511 the Hirer as servants, agents and sub-contractors 512 of such parties. The Owner or the Hirer shall be 513 deemed to be acting as agent or trustee of and for 514 the benefit of all such persons and entities of the 515 vessels set forth above but only for the limited 516 purpose of contracting for the extension of such 517 benefits to such persons ,bodies and vessels.

21. EVIDENCE

518

519

522

523

527

528

529

531

520 The Owner confirms that he will provide all 521 necessary assistance to the Hirer in respect of the presentation of the Hirer's salvage claim by the provision and retention of all evidence in his 524 possession or control relating to the salvage 525 services and to their contribution to same 526 including their provision of witness statements/ reports, photographs and any other relevant documentary evidence. The Hirer agrees that he will pay the Owners' reasonable costs relating to 530 the provision of the above evidence.

22. CONFIDENTIALITY

532 533 The terms and conditions of this Agreement are 534 confidential between the parties hereto. Neither 535 party shall disclose such matters to any third party 536 without the prior approval of the other party to 537 this Agreement provided always that the Hirer

> 010396 241105

PART II 538 may provide details of this Agreement in any 539 arbitration or other legal proceedings relating to 540 his salvage claim against the Casualty, the 541 subject of these services. 542

543 544

23. GENERAL

545 23.1 If any or more terms, conditions or 546 provisions in this Agreement or any part thereof 547 shall be held to be invalid, void or of no effect 548 for any reason whatsoever, the same shall not 549 affect the validity of the remaining terms, 550 conditions or provisions which shall remain and 551 subsist in full force and effect.

552 23.2 For the purposes of this Agreement unless 553 the context otherwise requires, the singular 554 shall include the plural and vice versa.

555

556 23.3 Any extension of time granted by the 557 Owner to the Hirer or any indulgence shown 558 relating to the time limits set out in this 559 Agreement shall not be a waiver of the Owner's 560 right under this Agreement to act upon the 561 Hirer's failure to comply with the time limits. 562

24. TIME FOR SUIT

563 564 Save for the indemnity provisions under 565 Clauses 6.5, 18 and 19 hereof, any claim which 566 may arise out of or in connection with this 567 Agreement or any of the services performed 568 hereunder shall be notified by telex, facsimile, 569 e-mail, cable or otherwise in writing to the 570 party against whom such claim is made within 571 6 months of completion or termination of the 572 services hereunder and any suit shall be brought 573 within one year of the time when the cause of 574 action first arose. If either of these conditions 575 is not complied with the claim and all rights 576 whatsoever and howsoever shall be absolutely 577 barred and extinguished. 578

579 25. LAW AND ARBITRATION

580 PROCEDURE

581 25.1 In the event that Box 20 of Part I is not 582 completed, then Clauses 25.2 to 25.6 hereof 583 shall apply. 584

585 25.2 This Agreement shall be governed by and 586 construed in accordance with English law and 587 any dispute arising out of this Agreement shall 588 be referred to Arbitration in London in 589 accordance with the Arbitration Acts 1950 and 590 1979 or any statutory modification or re-591 enactment thereof for the time being in force.

592 593 25.3 Any dispute arising hereunder shall be 594 referred to the arbitrament of a sole arbitrator to 595 be selected by the first party claiming 596 arbitration from the persons currently on the 597 panel of Lloyd's Salvage Arbitrators with a

"SALVCON 2005" LUMPSUM AGREEMENT

- 598 right of appeal from an award made by the
- 599 arbitrator to either party by notice in writing to the
- 600 other within 28 days of the date of publication of
- 601 the original arbitrator's award.
- 602 25.4 The arbitrator on appeal shall be the person
- 603 currently acting as Lloyd's Appeal Arbitrator or 604 by agreement of the parties another member of the
- 605 panel of Lloyd's Salvage Arbitrators.
- 606
- 607 25.5 No suit shall be brought before another
- 608 Tribunal or in another jurisdiction except that
- 609 either party shall have the option to bring
- 610 proceedings to obtain conservative seizure or
- 611 other similar remedy against any assets owned by
- 612 the other party in any state or jurisdiction where
- 613 such assets may be found.
- 614
- 615 25.6 Both the arbitrator and appeal arbitrator shall
- 616 have the same powers as an arbitrator and appeal
- 617 arbitrator under LOF 2000 or any standard
- 618 revision thereof including the power to order a
- 619 payment on account of any monies due to the
- 620 Owner pending final determination of any
- 621 disputes between the parties hereto.
- 622
- 623 26. ALTERNATIVE LAW
- 624 ARBITRATION PROCEDURE
- 625 26.1 If Box 20 of Part I is completed and the 626 parties nominate a place outside of England, then
- 627 the provisions of Clause 26.2 hereof shall apply.
- 628
- 629 26.2 Any dispute arising out of this Agreement
- 630 shall be referred to arbitration at the place
- 631 indicated in Box 20 Part I of this Agreement
- 632 subject to the procedures applicable there. The
- 633 laws of the place indicated in Box 20 Part I shall
- 634 govern this Agreement. 635
- 636 27. WARRANTY OF AUTHORITY
- 637 If at the time of making this Agreement or
- 638 providing any services under this Agreement at
- 639 the request express or implied of the Hirer the
- 640 Owner is not the actual owner of the Vessel
- 641 identified in Box 4 Part I, the Owner warrants that

642 it is authorised to make this Agreement.

010396

241105

© ISU

PART II

Date and Place of Agreement:	DAILY HIRE AGREEMENT SALVHIRE 2005 PART I
2. Hirer; Place of Business:	3. Owner; Place of Business: (Part II - Clause 1.3)
4. Detail and Specification of Vessel hired under this Agre 26).	ement; (Part II - Preamble and Clauses 1.2, 1.3, 2 and
5. Name of Owner's P&I Association:	
6. Details of Casualty; (Part II - Preamble, Clauses 1.1, 6.1	and 6.3)
a) Name:	
b) Flag:	
c) Place of Registry:	
d) Owners:	
e) Length:	
f) Beam:	
g) Maximum draft:	
h) Displacement:	
i) Details and Nature of Cargo:	
j) Any other Casualty's details relevant to this Agreement:	
J) Any other Casuany's details relevant to this Agreement.	
7. Condition of Casualty:	
8. Location of Casualty:	

DAILY HIRE AGREEMENT	SALVHIRE 2005 PART I	1	
9. Nature of Services to be provided by the Owner: (Part II - Clauses 6.1, 10 and 13.3)			
10. Vessel Rates of Hire; (including Bunkers, Lubricating C a) Working Rate, (not towing): b) Towing Rate: c) Standby Rate: (i) At Anchor - (ii)	Oil and Water): (Part II - Clauses 12.1 and 13.1) ii) At Sea - (iii) In Port -		
11. Mobilisation/Demobilisation Fee, (if applicable): (Part			
12. Hire to commence from: (Part II - Clause 2 and 13.2)	13. Hire to terminate at: (Part II - Clause 2 and 13.2)		
14. Minimum Number of Days Hire: (Part II - Clauses 2, 12.1 and 13.1)	15. Maximum duration of hire: (Part II - Clauses 2, 3 and 13.2)		
16. Payment Details: (Part II - Clause 13.5) Currency: Bank: Address: Sort Code: Account Number: Account Name: Reference:			
17. Time for Payment and Interest: (Part II - Clause 14)			
Monies not paid within calendar days of presentation percent per month.	n of the Owner's invoice shall attract interest of		
18. Extra Costs: (Part II - Clause 15.2) Handling Charge of percent to be applied.	19. Security Requirements: (Part II - Clauses 13.6, 16.1 and 16.2)		
20. Law and Arbitration: (Part II - Clauses 24 and 25)			
Arbitration to take place at : If this Box left blank then Part II, Clause 24.1 shall apply.			
21. Number of Additional Clauses:			
The undersigned warrant that they have full power and at represented by them. In the event of a conflict of terms an clauses, if agreed, shall prevail over those of Part II to the extension of	nd conditions, the provisions of Part I and any addition		

010396 © ISU 241105

FOR AND ON BEHALF OF THE HIRER

FOR AND ON BEHALF OF THE OWNER

73

76

91

92

98

104

"SALVHIRE 2005" DAILY HIRE AGREEMENT

1 WHEREAS the hirer is engaged or is about to 2 become engaged in rendering salvage services to the casualty described in Box 6 Part I of this 4 Agreement.

AND WHEREAS the hirer wishes to hire from the Owner the vessel described in Box 4 Part I of this 8 Agreement.

NOW IT IS HEREBY AGREED that the terms and conditions of Parts I and II of this Agreement and any additional clauses and/or annexes hereto shall apply as follows:

1. DEFINITIONS

15 16 1.1 The term "Casualty" shall include any vessel, craft, property or part thereof of whatsoever nature 17 including anything contained therein or thereon such as, but not limited to cargo and bunkers as described in Box 6 of Part I of this Agreement in 20 respect of which the hirer is contracted to render salvage services.

22 23

Q

10

13

14

19

24 1.2 The term "Vessel" in Box 4 of Part I and in 25 Part II of this Agreement shall include but not be 26 limited to harbour tugs, offshore/diving support 27 anchor handling/supply tugs. salvage/ocean-going tugs, floating cranes/ sheer legs, barges and any other vessel and/or any 30 substitute vessel provided under Clause 11 of this 31 Agreement.

32 33

36

37

41

42

43

44

45

51

1.3 The term "Owner" in Box 3 Part I and in Part 34 II of this Agreement shall include any owner, manager, operator or charterer of the vessel described in Box 4 Part I of this Agreement.

38 2. PERIOD OF HIRE

The Owner lets the Vessel named in Box 4 Part I of this Agreement to the Hirer for the period covered by Boxes 12 and 13 in Part I of this Agreement as may be modified by Boxes 14 and 102 15 in Part I of this Agreement. 103

3. REDELIVERY

Unless an extension of the hire period is granted in 106 47 writing to the hirer by the Owner, the hirer shall 107 redeliver the Vessel within the maximum duration 49 of hire set out in Box 15 Part I of this Agreement. 50

4. EMPLOYMENT AND AREA OF **OPERATIONS**

52 53 The Vessel shall be employed in activities which are lawful in accordance with the law of the place of the Vessel's flag and of the place of operations. Such place of operations shall 56 always be within Institute Warranty Limits which will not be exceeded without the prior written approval of the Owners and any necessary adjustment to the rate of hire. The 61 hirers do not warrant the safety of the place of operations or any other port or place to which they direct the Vessel, but they will exercise care in issuing orders to the Vessel as if the Vessel were their own property.

5. MASTER AND CREW

5.1 The Master shall carry out his duties promptly and the Vessel shall perform these services by day and by night in accordance with the hirers' requirements.

5.2 The navigation and management of the Vessel shall be in the exclusive control and command of its Owners. Master and crew.

6. THE OWNER'S OBLIGATIONS

6.1 The Owner agrees to render the services set out in Box 9 Part I of this Agreement or as otherwise reasonably requested by the hirer during the services to the casualty identified in Box 6 Part I of this Agreement and shall, subject 83 to the provisions of Clause 5 hereof, carry out the reasonable instructions of the hirer in 85 relation to such services. 86

6.2 Insofar as it is not inconsistent with the nature of the services to be rendered under this Agreement, the Owner and his Master and crew will exercise due care to prevent or minimise damage to the environment.

6.3 The Owner accepts that the services to be 94 rendered pursuant to this Agreement are in the nature of salvage services to the casualty identified in Box 6 Part I of this Agreement. 97

6.4 In consideration of the payment of the sums due under this Agreement the Owner confirms that neither he nor any of his servants or agents nor any of his sub-contractors nor their servants or agents will make any claim for salvage and/or Special Compensation under Art. 14 of the 1989 Salvage Convention, or for payment under the Scopic Clause, against the Casualty, the subject of salvage services by the hirer, or against any other property in the same ownership as the said

6.5 The Owner further agrees to indemnify the 110 Hirer against the consequences of any such 111 salvage claim by any of his servants or agents or 112 113 his sub-contractors or their servants or agents including interest and costs reasonably incurred 114 in respect of such claim provided that the Hirer 115 116 gives notice in writing of such claim to the Owner as soon as they become aware of same. 117 See Clause 16.3 hereof. 118

119 120

010396 241105

©ISU

186

187

189

190

192

193

194

195

196

"SALVHIRE 2005" DAILY HIRE AGREEMENT

121 7. HIRER'S REPRESENTATIVE 122 A representative of the Hirer who will be in operational control of the services with full

authority to act on behalf of the Hirer will be 124 125 available during the salvage operations on the

126 Casualty. 127

149

151

152

153

155

168

128 8. PERMITS

129 The Hirer shall obtain and maintain at its own 130 cost all necessary licenses, approvals, authorisations or permits required to enable the 131 132 Owners' vessel to undertake and complete the services without let or hindrance. The Owner 133 134 shall provide the Hirer with all reasonable assistance in connection with the obtaining of 136 such licenses, approvals, authorisations or 137 permits. 138

139 9. TOWING GEAR AND EQUIPMENT

Subject to the provisions of Clause 15.1 (vi) 140 hereof, the Owner agrees to provide free of 142 cost to the Hirer all tow wires, pennants, 143 chains, springs, haulers, shackles, bridles and 144 any other towing gear and all salvage 145 equipment carried on board the vessel. 146

147 10. SEAWORTHINESS OF THE VESSEL

148 The Owner will exercise due diligence to tender the Vessel to the Hirer at the commencement of this Agreement in a seaworthy condition and in all respects ready to perform the services set out in Box 9 Part I of this Agreement, but the Owner gives no 154 other warranties express or implied.

11. SUBSTITUTION OF THE VESSEL 156

157 The Owner shall at all times have the right to 158 substitute any vessel for any other vessel of adequate power, type or capability for the 160 intended services and shall be at liberty to supply a vessel belonging to others for the 161 162 whole or part of the services under this 163 Agreement. Provided, however, that the main 164 particulars and capabilities of the substituted 165 vessel shall be subject to the Hirer's prior 166 approval which approval shall not be 167 unreasonably withheld.

169 12. DISCONTINUANCE OR

TERMINATION 170

171 Notwithstanding the provisions of 172 Clause 2 hereof, the Hirer has the right to discontinue or terminate the services to be 173 carried out by the Owner under this Agreement at any time provided always that notice of such 176 discontinuance or termination is given to the 177 Owner in writing. In such event the Owner is 178 entitled to be paid all sums due at the time of discontinuance or termination including any 179

accordance with the appropriate daily rates of hire, which rates shall apply pro rata for parts of

199 200 a dav. 201 202

13.2 Such hire shall be fully and irrevocably 203 earned on a daily basis and shall be non-204 refundable. Hire shall commence in accordance 205 with the provisions of Box 12 in Part I of this Agreement and subject to the provisions of 206 Clause 12 hereof shall continue until the Vessel 208 is redelivered to its Owner at the place indicated 209 in Box 13 within the period set out in Box 15 in 210 Part I of this Agreement. 211

181 other amounts due in accordance with the

this Agreement.

PAYMENT

provisions of Boxes 10, 11 and 14 of Part I of

12.2 Such discontinuation or termination of the

services will be carried out with all reasonable

despatch from the Owner, subject always to

permission from the relevant Local Authority

and to the safety of personnel and equipment

involved in the services. Any additional

expenses arising directly as a consequence of the

instructions to discontinue or terminate the

13.1 The Hirer shall pay all hire due under

Boxes 10, 11, 14 of Part I of this Agreement in

PRICE AND CONDITIONS OF

services shall be for the account of the Hirer.

PART II

13.3 Within 14 days of termination or 212 213 completion of the services set out in Box 9 in 214 Part I of this Agreement, the Owner shall return

215 any overpayments to the Hirer.

217 13.4 All monies due and payable to the Owner 218 under this Agreement shall be paid without any discount, deduction, set-off, lien, claim or 220 counterclaim. 221

222 13.5 All payments to the Owner shall be made 223 in the currency and to the bank account 224 stipulated in Box 16 at Part I of this Agreement.

225 226 13.6 If any amount payable under this 227 Agreement has not been paid within 7, (seven),

calendar days of the due date, or if the security 229 required in accordance with Box 19 Part I of this 230 Agreement and Clause 16 below is not provided 231 within 5, (five), banking days of the request by

232 the Owner then any time thereafter the Owner 233 shall be entitled to terminate this Agreement

234 without prejudice to the sums already due from the Hirer and to any further rights or remedies 235

which the Owner may have against the Hirer. 236

Provided always that the Owner shall give the 237 Hirer at least 3, (three), working days' notice of

239 its intention to exercise this right.

mobilisation/de-mobilisation charge and any 240

010396 ©ISU 241105

"SALVHIRE 2005" DAILY HIRE AGREEMENT

PART II

241 14 TIME FOR PAYMENT AND 242 INTEREST

243 The Owner shall promptly invoice the Hirer for all sums payable under this Agreement. If any sums which become due and payable are 246 not actually received by the Owner within the 247 period specified in Box 17 of Part I of this Agreement they shall attract interest in 249 accordance with the rate set out in Box 17 Part 250 L

15. EXTRA COSTS

251

252

253

257

258

261

262

264

2.79

281 282

284

287

288

290

291

292

293

294

296

207

- 15.1 The following expenses/costs other than those normally payable by the Owner at the ports or places of mobilisation and de-256 mobilisation shall be paid by the Hirer as and when they fall due.
- 259 All port expenses, pilotage charges, 260 harbour and canal dues and all other expenses of a similar nature levied upon or payable in respect of the Owners' 263 Vessel arising out of the services.
- 265 (ii) All costs in connection with clearance, 266 agency fees, visas, guarantees and all 267 other expenses of such kind relating to 2.68 these services. 269
- 270 (iii) All taxes and social security charges 271 (other than those normally payable by the Owner in a country where it has is 272 273 principal place of business and/or where 274 the Vessel is registered), stamp duties or 275 other levies payable in respect of or in 276 connection with this Agreement, any 277 import-export dues and any customs or 278 excise duties.
- 280 (iv) All costs incurred due to the requirements of Governmental or other authorities over and above those costs which would 283 otherwise be reasonably incurred by the Owner in the execution of this Agreement. 285
- 286 (v) All costs incurred by the Owner in respect of the towing gear, salvage equipment, other portable equipment, materials or 289 stores which are lost, damaged or sacrificed during the services provided that such loss, damage or sacrifice is immediately notified in writing to the Hirer's representative and provided any loss or damage does not arise as a result of 295 negligence on the part of the Owner, his servants or agents.
- 15.2 If any such expenses/costs are in fact 299 paid by or on behalf of the Owner (notwithstanding that the Owner shall under no

301 circumstances be under any obligation to make 302 such payments on behalf of the Hirer) the Hirer shall reimburse the Owner on the basis of the actual cost to the Owner plus a handling charge of the percentage amount indicated in Box 18 306 Part I of this Agreement upon presentation of 307 invoice. 308

309 16. SECURITY

310 16.1 The Hirer shall provide on signing of this 311 Agreement an irrevocable and unconditional Bank guarantee in the sum and at the place indicated in Box 19 Part I of this Agreement or 313 other security to the satisfaction of the Owner. 314 315

316 16.2 Whether Box 19 of Part I be completed or not the Owner may at any time require 317 reasonable security or reasonable further 318 security to be provided by the Hirer to the 319 320 satisfaction of the Owner for all or part of any amount which may be or become due under this Agreement. Such security shall be given on 322 323 one or more occasions as and when required by 324 the Owner. 325

326 16.3 In the event of a claim arising under the 327 provisions of Clause 6.4 hereof, the Owner will 328 provide the Hirer with security in respect of such claim. Such security shall be reasonable 329 330 as to both amount and form.

332 17. INSURANCE

331

344

349

354

333 17.1 In entering into this Agreement the Owner 334 warrants to the Hirer that he is carrying adequate and sufficient insurances on his Vessel for the 335 336 nature of the services to be carried out under this 337 Agreement. 338

339 17.2 Such insurances will include, but not 340 necessarily be limited to the following: 341

- 342 (i) Hull insurance up to a level appropriate to 343 the value of the Vessel.
- 345 (ii) Protection and Indemnity Insurance.
- 346 347 (iii) Pollution liability cover up to at least US 348 \$500 million.
- (iv) Employers' liability cover in accordance 350 with the law of the flag of the Vessel and/or 351 352 the principal place of business of the 353 Owner.
- 355 (v) Public liability cover in accordance with the 356 law of the flag of the vessel and/or the 357 principal place of business of the Owner. 358
- 359 (vi) Third party liability cover in accordance 360 with the law of the flag of the Vessel and/or

010396 @ISU 241105

423

424

"SALVHIRE 2005" DAILY HIRE AGREEMENT

the principal place of business of the 361 362 Owner.

18. LIABILITIES

363

364

371

377

384

388

380

390

391

392

395

396

397

398

399

400

401

402

403

416

417

418

419

420

18.1 365 The Owner will indemnify and hold the Hirer harmless in respect of any liability 367 adjudged due or claim reasonably compromised arising out of injury or death occurring during the services hereunder to any 370 of the following persons:

- 372 any servant or agent of the Owner 373
- 374 any other person at or near the site of the 375 operations for whatever purpose on behalf 376 or at the request of the Owner.

378 18.2 The Hirer will indemnify and hold the 379 Owner harmless in respect of any liability 380 adjudged due or claim reasonably compromised arising from injury or death 382 occurring during the services hereunder to any 383 of the following persons:

- 385 any servant or agent of the Hirer or of the 386 casualty 387
 - any other person at or near the site of the operations for whatever purpose on behalf or at the request of the Hirer.

The following shall be for the sole account of the Owner without any recourse to the Hirer his servants or agents whether or not the same is due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Hirer his servants or agents.

- (i) Subject to the provisions of Clause 15.1 (v) hereof loss or damage of whatsoever nature howsoever caused to or sustained by the Owners' own or hired-in vessel.
- 404 (ii) Loss or damage of whatsoever nature 405 caused to or suffered by third parties or 406 their property by reason of contact with 407 the Owners' own or hired-in vessel, or 408 obstruction created by the presence of 409 such vessel or equipment. 410

411 (iii) Loss or damage of whatsoever nature 412 suffered by the Owner or by third parties 413 or their property in consequence of the 414 loss or damage referred to in (i) and (ii) 415

> (iv) Any liability in respect of wreck removal or in respect of the expense of moving or lighting or buoying the Owners' own or hired-in vessel or equipment or in respect

PART II of preventing or abating pollution originating from the Owners' own or hiredin vessel or equipment.

425 The Owner will indemnify and hold the Hirer 426 harmless in respect of any liability adjudged due to a third party or any claim by a third party 428 reasonably compromised arising out of any such 429 loss or damage. The Owner shall not in any 430 circumstances by liable for any loss or damage 431 suffered by the Hirer or caused to or sustained 432 by the Casualty in consequence of a loss or 433 damage howsoever caused to or sustained by the 434 Vessel. 435

18.4 The following shall be for the sole account of the Hirer without any recourse to the Owner. his servants or agents whether or not the same is due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Owner, its servant or agents.

- Loss or damage of whatsoever nature howsoever caused to or sustained by the Hirers' own or other hired-in vessel or equipment or to the Casualty, the subject of these services.
- (ii) Loss or damage of whatsoever nature caused to or suffered by third parties or their property by reason of contact with the Hirers' own or other hired-in vessel or equipment, or obstruction created by the presence of such vessel or equipment, or the Casualty.
- (iii) Loss or damage of whatsoever nature suffered by the Hirer or by third parties or their property in consequence of the damage referred to in (i) or (ii) above.
- (iv) Any liability in respect of wreck removal or in respect of the expense of moving or lighting or buoying the Owners' own or other hired-in Vessel or equipment or the Casualty the subject of these services, or in respect of preventing or abating pollution from the Hirers' own or other hired-in vessel or equipment or from the Casualty, the subject of these services.

The Hirer will indemnify and hold the Owner harmless in respect of any liability adjudged due to a third party or any claim by a third party reasonably compromised arising out of any such 476 loss or damage. The Hirer shall not in any 477 circumstances be liable for any loss or damage 478 suffered by the Owner or caused to or sustained by the Vessel in consequence of loss or damage

010396 241105 ©ISU

443

444

436

450

451

463

469 470 471

472

473

570

DAILY HIRE AGREEMENT PART II

480 howsoever caused to or sustained by the Casualty. 482 18.5 Save as otherwise expressly stipulated in

this Agreement, neither the Owner nor the Hirer shall be liable to the other party for loss of profit, loss of use, loss of production or any 486 other indirect or consequential damage for any 487 reason whatsoever.

488 489

499

18.6 Notwithstanding any provisions of this Agreement to the contrary, the Owner and the 491 Hirer shall both have the benefit of all 492 limitations of and exemptions from liability accorded to the Owners, Charterers, Managers 494 or Operators of vessels, by any applicable 495 statute or rule of law for the time being in force and the same benefits are to apply regardless of the form of signatures given to 498 this Agreement.

500 19. HIMALAYA CLAUSE

exceptions, exemptions, defences. immunities, limitations of liability. indemnities, privileges and conditions granted 504 or provided by this Agreement for the benefit of the Owner or the Hirer shall also apply to 506 and be for the benefit of their respective sub-507 contractors, operators, Masters, Officers and 508 Crews and to and be for the benefit of all 509 bodies corporate, parent of, subsidiary to, affiliated with or under the same management 511 as either of them, as well as all Directors, 512 Officers, servants and agents of the same and to and be for the benefit of all parties performing services within the scope of this Agreement for or on behalf of the Owner or 515 the Hirer as servants, agents and sub-contractors of such parties. The Owner or the 517 Hirer shall be deemed to be acting as agent or trustee of and for the benefit of all such persons and entities of the vessels set forth 520 52.1 above but only for the limited purpose of 522 contracting for the extension of such benefits 523 to such persons, bodies and vessels.

20. EVIDENCE

525 526 The Owner confirms that he will provide all necessary assistance to the Hirer in respect of the presentation of the Hirer's salvage claim by the provision and retention of all evidence in 530 his possession or control relating to the salvage 531 services and to their contribution to same including their provision of witness statements/ reports, photographs and any other relevant documentary evidence. The Hirer agrees that 535 he will pay the Owners' reasonable costs 536 relating to the provision of the above evidence. 537

538 539

010396

241105

524

540 21. CONFIDENTIALITY 541 The terms and conditions of this Agreement are confidential between the parties hereto. Neither party shall disclose such matters to any third party without the prior approval of the other 545 party to this Agreement provided always that the 546 Hirer may provide details of this Agreement in any arbitration or other legal proceedings relating to his salvage claim against the 549 Casualty, the subject of these services.

551 22. GENERAL

22.1 If any one or more terms, conditions or 552 553 provisions in this Agreement or any part thereof shall be held to be invalid, void or of no effect 555 for any reason whatsoever, the same shall not 556 affect the validity of the remaining terms, 557 conditions or provisions which shall remain and 558 subsist in full force and effect. 559

560 22.2 For the purposes of this Agreement unless 561 the context otherwise requires, the singular shall 562 include the plural and vice versa. 563

564 22.3 Any extension of time granted by the 565 Owner to the Hirer or any indulgence shown relating to the time limits set out in this Agreement shall not be a waiver of the Owner's 568 right under this Agreement to act upon the Hirer's failure to comply with the time limits. 569

23. TIME FOR SUIT 571

572 Save for the indemnity provisions under Clauses 6.5, 17 and 18 hereof, any claim which may 574 arise out of or in connection with this 575 Agreement or any of the services performed 576 hereunder shall be notified by facsimile, e-mail, 577 or otherwise in writing to the party against whom such claim is made within 6 months of 578 579 completion or termination of the services 580 hereunder and any suit shall be brought within 581 one year of the time when the cause of action 582 first arose. If either of these conditions is not 583 complied with the claim and all rights 584 whatsoever and howsoever shall be absolutely 585 barred and extinguished.

587 24. LAW AND ARBITRATION

588 **PROCEDURE**

589 24.1 In the event that Box 20 of Part I is not 590 completed, then Clauses 24.2 to 24.6 hereof 591 shall apply.

593 24.2 This Agreement shall be governed by and 594 construed in accordance with English law and 595 any dispute arising out of this Agreement shall 596 be referred to Arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 598 1979 or any statutory modification or re-

599 enactment thereof for the time being in force.

©ISU

- 600 24.3 Any dispute arising hereunder shall be 601 referred to the arbitrament of a sole arbitrator 602 to be selected by the first party claiming 603 arbitration from the persons currently on the 604 panel of Lloyd's Salvage Arbitrators with a 605 right of appeal from an award made by the arbitrator to either party by notice in writing to 607 the other within 28 days of the date of 608 publication of the original arbitrator's award.
- 610 24.4 The arbitrator on appeal shall be the 611 person currently acting as Lloyd's Appeal Arbitrator, or by agreement of the parties, 612 613 another member of the panel of Lloyd's 614 Salvage Arbitrators.
- 615 616 24.5 No suit shall be brought before another Tribunal or in another jurisdiction except that 618 either party shall have the option to bring 619 proceedings to obtain conservative seizure or 620 other similar remedy against any assets owned 621 by the other party in any state or jurisdiction 622 where such assets may be found. 623
- 624 24.6 Both the arbitrator and appeal arbitrator 625 shall have the same powers as an arbitrator and 626 appeal arbitrator under LOF 2000 or any 627 standard revision thereof, including the power 628 to order a payment on account of any monies due to the Owner pending final determination 630 of any disputes between the parties hereto. 631

632 25. ALTERNATIVE LAW AND

633 ARBITRATION PROCEDURE

- 634 25.1 If Box 20 of Part I is completed and the 635 parties nominate a place outside of England, 636 then the provisions of Clause 25.2 hereof shall 637 apply. 638
- 639 25.2 Any dispute arising out of this Agreement 640 shall be referred to arbitration at the place 641 indicated in Box 20 Part I of this Agreement subject to the procedures applicable there. The 643 laws of the place indicated in Box 20 Part I 644 shall govern this Agreement. 645

646 26. WARRANTY OF AUTHORITY

647 If at the time of making this Agreement or providing any services under this Agreement at 649 the request express or implied of the Hirer the 650 Owner is not the actual owner of the Vessel 651 identified in Box 4 Part I, the Owner warrants 652 that it is authorised to make this Agreement.

> 010396 ©ISU 241105

SCOPIC CLAUSE

General

This SCOPIC clause is supplementary to any Lloyd's Form Salvage Agreement "No Cure - No Pay" ("Main Agreement") which incorporates the provisions of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 ("Article 14"). The definitions in the Main Agreement are incorporated into this SCOPIC clause. If the SCOPIC clause is inconsistent with any provisions of the Main Agreement or inconsistent with the law applicable hereto, the SCOPIC clause, once invoked under sub-clause 2 hereof, shall override such other provisions to the extent necessary to give business efficacy to the agreement. Subject to the provisions of sub-clause 4 hereof, the method of assessing Special Compensation under Convention Article 14(1) to 14(4) inclusive shall be stituted by the method of assessment set out hereinafter. If this SCOPIC clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may make no claim pursuant to Article 14 except in the circumstances described in sub-clause 4 hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in the same manner as salvage.

2. Invoking the SCOPIC Clause

The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the SCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a "threat of damage to the environment". The assessment of SCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this SCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 as incorporated into the Main Agreement ("Article 13").

3. Security for SCOPIC Remuneration

- The owners of the vessel shall provide to the Contractor within 2 working days (excluding Saturdays and Sundays and holidays usually observed at Lloyd's) after receiving written notice from the contractor invoking the SCOPIC clause, a bank guarantee or P&I Club letter (hereinafter called "the Initial Security") in a form reasonably satisfactory to the Contractor providing security for his claim for SCOPIC remuneration in the sum of US\$3 million, inclusive of interest and costs.
- (ii) If, at any time after the provision of the Initial Security the owners of the vessel reasonably assess the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be less than the security in place, the owners of the vessel shall be entitled to require the Contractor to reduce the security to a reasonable sum and the Contractor shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iii) If at any time after the provision of the Initial Security the Contractor reasonably assesses the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be greater than the security in place, the Contractor shall be entitled to require the owners of the vessel to increase the security to a reasonable sum and the owners of the vessel shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iv) In the absence of agreement, any dispute concerning the proposed Guarantor, the form of the security or the amount of any reduction or increase in the security in place shall be resolved by the Arbitrator.

4. Withdrawa

If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the SCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 which shall apply as if the SCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initial Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.

Tariff Rates

- SCOPIC remuneration shall mean the total of the tariff rates of personnel; tugs and other craft; portable salvage equipment; out of pocket expenses; and bonus due.
- (iii) SCOPIC remuneration in respect of all personnel; tugs and other craft; and portable salvage equipment shall be assessed on a time and materials basis in accordance with the Tariff set out in Appendix 'A'. This tariff will apply until reviewed and amended by the SCR Committee in accordance with Appendix B(1)(b). The tariff rates which will be used to calculate SCOPIC remuneration are those in force at the time the salvage services take place.
- (iii) "Out of pocket" expenses shall mean all those monies reasonably paid by or for and on behalf of the Contractor to any third party and in particular includes the hire of men, tugs, other craft and equipment used and other expenses reasonably necessary for the operation. They will be agreed at cost, PROVIDED THAT:
 - (a) If the expenses relate to the hire of men, tugs, other craft and equipment from another ISU member or their affiliate(s), the amount due will be calculated on the tariff rates set out in Appendix "A" regardless of the actual cost.
 - (b) If men, tugs, other craft and equipment are hired from any party who is not an ISU member and the hire rate is greater than the tariff rates referred to in Appendix "A" the actual cost will be allowed in full, subject to the Special Casualty Representative ("SCR") being satisfied that in the particular circumstances of the case, it was reasonable for the Contractor to hire such items at that cost. If an SCR is not appointed or if there is a dispute, then the Arbitrator shall decide whether the expense was reasonable in all in the circumstances.
 - (c) Any out of pocket expense incurred during the course of the service in a currency other than US dollars shall for the purpose of the SCOPIC clause be converted to US dollars at the rate prevailing at the termination of the services.
- (iv) In addition to the rates set out above and any out of pocket expenses, the Contractor shall be entitled to a standard bonus of 25% of those rates except that if the out of pocket expenses described in sub-paragraph 5(iii)(b) exceed the applicable tariff rates in Appendix "A" the Contractor shall be entitled to a bonus such that he shall receive in total.
 - (a) The actual cost of such men, tugs, other craft and equipment plus 10% of the cost, or
 - (b) The tariff rate for such men, tugs, other craft and equipment plus 25% of the tariff rate whichever is the greater.

6. Article 13 Award

- (i) The salvage services under the Main Agreement shall continue to be assessed in accordance with Article 13, even if the Contractor has invoked the SCOPIC clause. SCOPIC remuneration as assessed under sub-clause 5 above will be payable only by the owners of the vessel and only to the extent that it exceeds the total Article 13 Award (or, if none, any potential Article 13 Award) payable by all salved interests (including cargo, bunkers, lubricating oil and stores) before currency adjustment and before interest and costs even if the Article 13 Award or any part of it is not recovered.
- (iii) In the event of the Article 13 Award or settlement being in a currency other than United States dollars it shall, for the purposes of the SCOPIC clause, be exchanged at the rate of exchange prevailing at the termination of the services under the Main Agreement.

(iii) The salvage Award under Article 13 shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "No Cure - No Pay" in the form of SCOPIC remuneration.

7 Discount

If the SCOPIC clause is invoked under sub-clause 2 hereof and the Article 13 Award or settlement (before currency adjustment and before interest and costs) under the Main Agreement is greater than the assessed SCOPIC remuneration then, notwithstanding the actual date on which the SCOPIC remuneration provisions were invoked, the said Article 13 Award or settlement shall be discounted by 25% of the difference between the said Article 13 Award or settlement and the amount of SCOPIC remuneration that would have been assessed had the SCOPIC remuneration provisions been invoked on the first day of the services.

Payment of SCOPIC Remuneration

- (i) The date for payment of any SCOPIC remuneration which may be due hereunder will vary according to the circumstances.
 - (a) If there is no potential salvage award within the meaning of Article 13 as incorporated into the Main Agreement then, subject to Appendix B(5)(c)(iv), the undisputed amount of SCOPIC remuneration due hereunder will be paid by the owners of the vessel within 1 month of the presentation of the claim. Interest on sums due will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.
 - (b) If there is a claim for an Article 13 salvage award as well as a claim for SCOPIC remuneration, subject to Appendix B(5)(c)(iv), 75% of the amount by which the assessed SCOPIC remuneration exceeds the total Article 13 security demanded from ship and cargo will be paid by the owners of the vessel within 1 month and any undisputed balance paid when the Article 13 salvage award has been assessed and falls due. Interest will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.
- (ii) The Contractor hereby agrees to give an indemnity in a form acceptable to the owners of the vessel in respect of any overpayment in the event that the SCOPIC remuneration due ultimately proves to be less than the sum paid on account.

9. Termination

- The Contractor shall be entitled to terminate the services under the SCOPIC clause and the Main Agreement by written notice to owners of the vessel with a copy to the SCR (if any) and any Special Representative appointed if the total cost of his services to date and the services that will be needed to fulfil his obligations bereunder to the property (calculated by means of the tariff rate but before the bonus conferred by sub-clause 5(iii) hereof) will exceed the sum of
 - The value of the property capable of being salved; and
 - (b) All sums to which he will be entitled as SCOPIC remuneration
- (ii) The owners of the vessel may at any time terminate the obligation to pay SCOPIC remuneration after the SCOPIC clause has been invoked under sub-clause 2 hereof provided that the Contractor shall be entitled to at least 5 clear days' notice of such termination. In the event of such termination the assessment of SCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including time for demobilisation to the extent that such time did reasonably exceed the 5 days' notice of termination.
- (iii) The termination provisions contained in sub-clause 9(i) and 9(ii) above shall only apply if the Contractor is not restrained from demobilising his equipment by Government, Local or PortAuthorities or any other officially recognised body having jurisdiction over the area where the services are being rendered.

10. Duties of Contractor

The duties and liabilities of the Contractor shall remain the same as under the Main Agreement, namely to use his best endeavours to salve the vessel and property thereon and in so doing to prevent or minimise damage to the environment.

11. Article 18 – 1989 Salvage Convention

The Contractor may be deprived of the whole or part of the payment due under the SCOPIC clause to the extent that the salvage operations thereunder:

- (i) have become necessary or more difficult or more prolonged or the salved fund has been reduced or extinguished
- (ii) because of fault or neglect on its part or if the Contractor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

12. Special Casualty Representative ("SCR")

Once this SCOPIC clause has been invoked in accordance with sub-clause 2 hereof the owners of the vessel may at their sole option appoint an SCR to attend the salvage operation in accordance with the terms and conditions set out in Appendix B. Any SCR so appointed shall not be called upon by any of the parties hereto to give evidence relating to non-salvage issues.

13. Special Representatives

At any time after the SCOPIC clause has been invoked the Hull and Machinery underwriter (or, if more than one, the lead underwriter) and one owner or underwriter of all or part of any cargo on board the vessel may each appoint one special representative (hereinafter called respectively the "Special Hull Representative" and the "Special Cargo Representative" and collectively called the "Special Representatives" but the sole expense of the appointor to attend the casualty to observe and report upon the salvage operation on the terms and conditions set out in Appendix C hereof. Such Special Representatives shall be technical men and not practising lawyers.

14. Pollution Prevention

The assessment of SCOPIC remuneration shall include the prevention of pollution as well as the removal of pollution in the immediate vicinity of the vessel insofar as this is necessary for the proper execution of the salvage but not otherwise.

15. General Average

SCOPIC remuneration shall not be a General Average expense to the extent that it exceeds the Article 13 Award; any liability to pay such SCOPIC remuneration shall be that of the Shipowner alone and no claim whether direct, indirect, by way of indemnity or recourse or otherwise relating to SCOPIC remuneration in excess of the Article 13 Award shall be made in General Average or under the vessel's Hull and Machinery Policy by the owners of the vessel.

 Any dispute arising out of this SCOPIC clause or the operations thereunder shall be referred to Arbitration as provided for under the Main Agreement.

APPENDIX A (SCOPIC)

PERSONNEL

The daily tariff rate, or pro rata for part thereof, for personnel reasonably engaged on the contract, including any necessary time in proceeding to and returning from the casualty, shall be as follows:

Office administration, including communications	US\$1,155
Salvage Master	US\$1,735
Naval Architect or Salvage Officer/Engineer	US\$1,440
Assistant Salvage Officer/Engineer	US\$1,155
Diving Supervisor	US\$1,155
HSE qualified diver or his equivalent but excluding saturation or	US\$1,040
mixed gas divers (whose rate should be agreed with the SCR	
or determined by the Arbitrator)	
Salvage Foreman	US\$ 865
Riggers, Fitters, Equipment Operators	US\$ 693
Specialist Advisors – Fire Fighters, Chemicals, Pollution Control	US\$1,155

- The crews of tugs, and other craft, normally aboard that tug or craft for the purpose of its customary work are included in the tariff rate for that tug or craft but when because of the nature and/or location of the services to be rendered, it is a legal requirement for an additional crew member or members to be aboard the tug or craft, the cost of such additional crew will be paid.
- The rates for any personnel not set out above shall be agreed with the SCR or, failing agreement, be determined by the Arbitrator.
- d) For the avoidance of doubt, personnel are "reasonably engaged on the contract" within the meaning of Appendix A sub-clause 1(a) hereof if, in addition to working, they are eating, sleeping or otherwise resting on site or travelling to or from the site; personnel who fall ill or are injured while reasonably engaged on the contract shall be charged for at the appropriate daily tariff rate until they are demobilised but only if it was reasonable to mobilise them in the first place
- SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of personnel who die on site from the date of death.

2 TUGS AND OTHER CRAFT

Tugs, which shall include salvage tugs, harbour tugs, anchor handling tugs, coastal/ocean towing tugs, off-shore support (a) craft, and any other work boat in excess of 500 b.h.p., shall be charged at the following rates, exclusive of fuel or lubricating oil, for each day, or pro rata for part thereof, that they are reasonably engaged in the services, including proceeding towards the casualty from the tugs location when SCOPIC is invoked or when the tugs are mobilised (whichever is the later) and from the tugs position when their involvement in the services terminates to a reasonable location having due regard to their employment immediately prior to their involvement in the services and standing by on the basis of their certificated b.h.p.:

For each b.h.p. up to 5,000 b.h.p.	US\$ 2.500
For each b.h.p. between 5,001 & 12,000 b.h.p.	US\$ 1.875
For each b.h.p. between 12,001 & 20,000 b.h.p.	US\$ 1.250
For each b.h.p. over 20,000 b.h.p.	US\$ 0.625

(ii) Any tug which has aboard certified fire fighting equipment shall, in addition to the above rates, be paid:

US\$625 per day, or pro rata for part thereof, if equipped with Fi Fi 0.5 US\$1,250 per day, or pro rata for part thereof, if equipped with Fi Fi 1.0

for that period in which the tug is engaged in fire fighting necessitating the use of the certified fire fighting equipment.

- (iii) Any tug which is certified as "Ice Class" shall, in addition to the above, be paid US\$1,250 per day, or pro rata for part thereof, when forcing or breaking ice during the course of services including proceeding to and returning from the casualty.
- (iv) For the purposes of paragraph 2(a)(i) hereof tugs shall be remunerated for any reasonable delay or deviation for the purposes of taking on board essential salvage equipment, provisions or personnel which the Contractor reasonably anticipates he shall require in rendering the services which would not normally be found on vessels of the tugs size and
- Any launch or work boat of less than 500 b.h.p. shall, exclusive of fuel and lubricating oil, be charged at a rate of US\$3.75 for (b) each h h n
- (c) Any other craft, not falling within the above definitions, shall be charged out at a market rate for that craft, exclusive of fuel and lubricating oil, such rate to be agreed with the SCR or, failing agreement, determined by the Arbitrator.
- (d) All fuel and lubricating oil consumed during the services shall be paid at cost of replacement and shall be treated as an out of pocket expense.

(e) For the avoidance of doubt, the above rates shall not include any portable salvage equipment normally aboard the tug or craft and such equipment shall be treated in the same manner as portable salvage equipment and the Contactors shall be reimbursed in respect thereof in accordance with Appendix paragraphs 3 and 4 (i) and (ii) hereof.

1.9.2000 1.1.2005 1.1.2006

(f) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of tugs and other craft which become a commercial total loss from the date they stop being engaged in the services plus a reasonable period for demobilisation (if appropriate) PROVIDED that such SCOPIC remuneration in respect of demobilisation shall only be payable if the commercial total loss arises whilst engaged in the services and through no fault of the Contractors, their servants, agents or sub-contractors.

3. PORTABLE SALVAGE EQUIPMENT

(a) The daily tariff, or pro rata for part thereof, for all portable salvage equipment reasonably engaged during the services, including any time necessary for mobilisation and demobilisation, shall be as follows:

Generators Up to 50 kW 51 to 120 kW	Rate – US\$. 69 144	Welding & Cutting Equipment Bolt Gun Gas Detector	Rate – US\$. 345 115
121 to 300 kW Over 301 kW	230 403	Hot Tap Machine, including supporting equipment	1150
Portable Inert Gas Systems		Oxy-acetylene Surface Cutting Gear Underwater Cutting Gear Underwater Welding Kit	29 58 58
1,000m³/hour 1,500m³/hour	1,380 1,610	250 Amp Welder 400 Amp Welder	173 230
Compressors		Pollution Control Equipment	
High Pressure	115	Oil Boom, 24", per 10 metres	35
185 Cfm 600 Cfm	173 288	Oil Boom, 36", per 10 metres Oil Boom, 48", per 10 metres	115 224
1200 Cfm	460	Oil Bootii, 46 , per 10 metres	224
Air Manifold	12	Lighting Systems	
Blower; 1,500m³/min.	978		
		Lighting String, per 50 feet	29
Pumping Equipment		Light Tower	58
		Underwater Lighting System, 1,000 watts	86
<u>Air</u> 2"	0.0	MP I	
Z" Diesel	86	Winches	
2"	58	Up to 20 tons, including 50 metres of wire	230
4"	104	op to 20 tons, morating of metres of wife	200
6"	138	Storage Equipment	
Electrical Submersible			
2"	58	12' Container	29
4"	173	20' Container	46
6"	690		
<u>Hydraulic</u>		Miscellaneous Equipment	
6"	690		
8"	1,150	Air Bags, less than 5 tons lift	46
Here		5 to 15 tons lift Air Lift 4"	230
<u>Hoses</u>		AIr Liπ 4 6"	115 230
Air Hose		8"	345
3/4"per 30 metres or 120 feet	23	Air Tugger, up to 3 tons	86
2"per 30 metres or 120 feet	46	Ballast/Fuel Oil Storage Bins, 50,000 litres	115
Layflat	10	Chain Saw	23
2" per 6 metres or 20 feet	12	Damage Stability Computer and Software	288
4" per 6 metres or 20 feet	17	Echo Sounder, portable	29
6" per 6 metres or 20 feet	23	Extension Ladder	23
Rigid		Hydraulic Jack, up to 120 tons	86
2" per 6 metres or 20 feet	17	Hydraulic Powerpack 75kW	86
4" per 6 metres or 20 feet	23	Pressure washer, water	288
6" per 6 metres or 20 feet	29	steam	518
8" per 6 metres or 20 feet	35	Rigging Package, heavy	460 230
<u>Fenders</u>		Light Rock, Drill	58 460
Yokohama		Splitter Steel Saw	23
1.00m. x 2.00m.	86	Tirfors, up to 5 tonnes	12
2.50m. x 5.50m.	173	Thermal Imaging Camera	288
3.50m. x 6.50m.	288	Tool Package, per set	201
Low Pressure Inflatable	200	Ventilation Package	23
3 metres	81	VHF Radio	12
6 metres	81	Z Boat, including outboard up to 14 feet	230
9 metres	173	over 14 feet	403
12 metres	288		
16 metres	288		

<u>Shackles</u>	Rate – US\$.	Protective Clothing	Rate – US\$.
Up to 50 tonnes	12	Breathing Gear.	58
51 to 120 tonnes	23	Hazardous Environment Suit	115
121 to 200 tonnes	35		
Over 200 tonnes	58	Diving Equipment	
Distribution Boards		Decompression Chamber	
		2 man, including compressor	575
Up to 50 kW	69	4 man, including compressor	805
51 to 120 kW	144	Hot Water Diving Assembly	288
121 to 300 kW	230	Underwater Magnets	23
Over 301 kW	403	Underwater Drill	23
		Shallow Water Dive Spread	259

- (b) Any portable salvage equipment engaged but not set out above shall be charged at a rate to be agreed with the SCR or, failing agreement, determined by the Arbitrator.
- (c) The total charge (before bonus) for each item of portable salvage equipment, owned by the contractor, shall not exceed the manufacturer's recommended retail price on the last day of the services multiplied by 1.5.
- (d) Compensation for any portable salvage equipment lost or destroyed during the services shall be paid provided that the total of such compensation and the daily tariff rate (before bonus) in respect of that item do not exceed the actual cost of replacing the item at the Contractors base with the most similar equivalent new item multiplied by 1.5.
- (e) All consumables such as welding rods, boiler suits, small ropes etc. shall be charged at cost and shall be treated as an out of pocket expenses.
- (f) The Contractor shall be entitled to remuneration at a stand-by rate of 50% of the full tariff rate plus bonus for any portable salvage equipment reasonably mobilised but not used during the salvage operation provided
- It has been mobilised with the prior agreement of the owner of the vessel or its mobilisation was reasonable in the circumstances of the casualty, or
- (ii) It comprises portable salvage equipment normally aboard the tug or craft that would have been reasonably mobilised had it not already been aboard the tug or craft.
- (g) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of portable salvage equipment which becomes a commercial total loss from the date it ceases to be useable plus a reasonable period for demobilisation (if appropriate) PROVIDED that such SCOPIC remuneration in respect of demobilisation shall only be payable if the commercial total loss arises while it is engaged in the services and through no fault of the Contractors, their servants, agents or sub-contractors.

4. DOWNTIME

If a tug or piece of portable salvage equipment breaks down or is damaged without fault on the part of the Contractor, his servants, agents or sub-contractors and as a direct result of performing the services it should be paid for during the repair while on site at the stand-by rate of 50% of the tariff rate plus uplift pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause. If a tug or piece of portable salvage equipment breaks down or otherwise becomes inoperable without fault on the part of the Contractor, his servants, agents or sub-contractors and as a direct result of performing the services and cannot be repaired on site then:

- (i) If it is not used thereafter but remains on site then no SCOPIC remuneration is payable in respect of that tug or piece of portable salvage equipment from the time of the breakdown.
- (ii) If it is removed from site, repaired and reasonably returned to the site for use SCOPIC remuneration at the standby rate of 50% of the tariff rate plus bonus pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause shall be payable from the breakdown to the date it is returned to the site.
- (iii) If it is removed from the site and not returned SCOPIC remuneration ceases from the breakdown but is, in addition, payable for the period that it takes to return it directly to base at the stand-by rate of 50% of the tariff rate plus bonus pursuant to sub-clause 5fiv) of the SCOPIC clause

SCOPIC 2005

APPENDIX B (SCOPIC)

- (a) The SCR shall be selected from a panel (the "SCR Panel") appointed by a Committee (the "SCR Committee") comprising of
 representatives appointed by the following:
 - 3 representatives from the International Group of P and I Clubs
 - 3 representatives from the ISU
 - 3 representatives from the IUMI
 - 3 representatives from the International Chamber of Shipping
 - (b) The SCR Committee shall be responsible for an annual review of the tariff rates as set out in Appendix A.
 - (c) The SCR Committee shall meet once a year in London to review, confirm, reconfirm or remove SCR Panel members.
 - (d) Any individual may be proposed for membership of the SCR Panel by any member of the SCR Committee and shall be accepted for inclusion on the SCR Panel unless at least four votes are cast against his inclusion.
 - (e) The SCR Committee shall also set and approve the rates of remuneration for the SCRs for the next year.
 - (f) Members of the SCR Committee shall serve without compensation.
 - (g) The SCR Committee's meetings and business shall be organised and administered by the Salvage Arbitration Branch of the Corporation of Lloyd's (hereinafter called "Lloyds") who will keep the current list of SCR Panel members and make it available to any person with a bona fide interest.
 - (h) The SCR Committee shall be entitled to decide its own administrative rules as to procedural matters (such as quorums, the identity and power of the Chairman etc.)
- The primary duty of the SCR shall be the same as the Contractor, namely to use his best endeavours to assist in the salvage of the vessel and the property thereon and in so doing to prevent and minimise damage to the environment.
- The Salvage Master shall at all times remain in overall charge of the operation, make all final decisions as to what he thinks is best and
 remain responsible for the operation.
- 4. The SCR shall be entitled to be kept informed by or on behalf of the Salvage Master or (if none) the principal contractors' representative on site (hereinafter called "the Salvage Master"). The Salvage Master shall consult with the SCR during the operation if circumstances allow and the SCR, once on site, shall be entitled to offer the Salvage Master advice.
- (a) Once the SCOPIC clause is invoked the Salvage Master shall send daily reports (hereinafter called the "Daily Salvage Reports") setting out:-
 - the salvage plan (followed by any changes thereto as they arise)
 - the condition of the casualty and the surrounding area (followed by any changes thereto as they arise)
 - the progress of the operation
 - the personnel, equipment, tugs and other craft used in the operation that day.
 - (b) Pending the arrival of the SCR on site the Daily Salvage Reports shall be sent to Lloyd's and the owners of the vessel. Once the SCR has been appointed and is on site the Daily Salvage Reports shall be delivered to him.

1.8.1999 1.9.2000 1.1.2005

P.T.O.

- (c) The SCR shall upon receipt of each Daily Salvage Report:-
 - (i) Transmit a copy of the Daily Salvage Report by the quickest method reasonably available to Lloyd's, the owners of the vessel, their liability insurers and (if any) to the Special Hull Representative and Special Cargo Representative (appointed under clause 12 of the SCOPIC clause and Appendix C) if they are on site; and if a Special Hull Representative is not on site the SCR shall likewise send copies of the Daily Salvage Reports direct to the leading Hull Underwriter or his agent (if known to the SCR) and if a Special Cargo Representative is not on site the SCR shall likewise send copies of the Daily Salvage Reports to such cargo underwriters or their agent or agents as are known to the SCR (hereinafter in this Appendix B such Hull and Cargo property underwriters shall be called "Known Property Underwriters").
 - (ii) If circumstances reasonably permit consult with the Salvage Master and endorse his Daily Salvage Report whether or not he is satisfied and
 - (iii) If not satisfied with the Daily Salvage Report, prepare a dissenting report setting out any objection or contrary view and deliver it to the Salvage Master and transmit it to Lloyd's, the owners of the vessel, their liability insurers and to any Special Representatives (appointed under clause 12 of the SCOPIC clause and Appendix C) or, if one or both Special Representatives has not been appointed, to the appropriate Known Property Underwriter.
 - (iv) If the SCR gives a dissenting report to the Salvage Master in accordance with Appendix B(5)(c)(iii) to the SCOPIC clause, any initial payment due for SCOPIC remuneration shall be at the tariff rate applicable to what is in the SCR's view the appropriate equipment or procedure until any dispute is resolved by agreement or arbitration.
- (d) Upon receipt of the Daily Salvage Reports and any dissenting reports of the SCR, Lloyd's shall distribute upon request the said reports to any parties to this contract and any of their property insurers of whom they are notified (hereinafter called "the Interested Persons") and to the vessel's liability insurers.
- (e) As soon as reasonably possible after the Salvage services terminate the SCR shall issue a report (hereinafter call the "SCR's Final Salvage Report") setting out:
 - the facts and circumstances of the casualty and the salvage operation insofar as they are known to him.
 - the tugs, personnel and equipment employed by the Contractor in performing the operation.
 - A calculation of the SCOPIC remuneration to which the contractor may be entitled by virtue of this SCOPIC clause.

The SCR's Final Salvage Report shall be sent to the owners of the vessel and their liability insurers and to Lloyd's who shall forthwith distribute it to the Interested Persons.

- 6. (a) The SCR may be replaced by the owner of the vessel if either:
 - the SCR makes a written request for a replacement to the owner of the vessel (however the SCR should expect
 to remain on site throughout the services and should only expect to be substituted in exceptional circumstances);
 - (ii) the SCR is physically or mentally unable or unfit to perform his duties; or
 - (iii) all salved interests or their representatives agree to the SCR being replaced.
 - (b) Any person who is appointed to replace the SCR may only be chosen from the SCR Panel.
 - (c) The SCR shall remain on site throughout the services while he remains in that appointment and until the arrival of any substitute so far as practicable and shall hand over his file and all other correspondence, computer data and papers concerning the salvage services to any substitute SCR and fully brief him before leaving the site.
 - (d) The SCR acting in that role when the services terminate shall be responsible for preparing the Final Salvage Report and shall be entitled to full co-operation from any previous SCR's or substitute SCR's in performing his functions hereunder.
- 7. The owners of the vessel shall be primarily responsible for paying the fees and expenses of the SCR. The Arbitrator shall have jurisdiction to apportion the fees and expenses of the SCR and include them in his award under the Main Agreement and, in doing so, shall have regard to the principles set out in any market agreement in force from time to time.
- Any SCR appointed pursuant to this Agreement shall not be called by any of the parties hereto to give evidence relating to nonsalvage issues.

SCOPIC 2007

APPENDIX C (SCOPIC)

The Special Representatives

- The Salvage Master, the owners of the vessel and the SCR shall co-operate with the Special Representatives and shall permit
 them to have full access to the vessel to observe the salvage operation and to inspect such of the ship's documents as are
 relevant to the salvage operation.
- The Special Representative shall have the right to be informed of all material facts concerning the salvage operation as the circumstances reasonably allow.
- If an SCR has been appointed the SCR shall keep the Special Representatives (if any and if circumstances permit) fully informed and shall consult with the said Special Representatives. The Special Representatives shall alies be entitled to receive a copy of the Daily Salvage Reports direct from the Salvage Master or, if appointed, from the SCR.
- 4. The appointment of any Special Representatives shall not affect any right that the respondent ship and cargo interests may have (whether or not they have appointed a Special Representative) to send other experts or surveyors to the vessel to survey ship or cargo and inspect the ship's documentation or for any other lawful purpose.
- If an SCR or Special Representative is appointed the Contractor shall be entitled to limit access to any surveyor or representative (other than the said SCR and Special Representative or Representatives) if he reasonably feels their presence will substantially impede or endanger the salvage operation.

SALVAGE GUARANTEE FORM ISU 5 (SCOPIC REMUNERATION)

То:	
Dear Sin	"" Salvage Lloyd's Form of Salvage Agreement incorporating the SCOPIC Clause dated (the "LOF")
1.	In consideration of, and upon condition that, you refrain from arresting or otherwise detaining the "" or any other ship or property in the same beneficial or associated ownership or management in connection with your claim for SCOPIC remuneration for services rendered to the "" under the terms of the LOF, we hereby undertake to pay to you on demand any liability on the part of the owners for SCOPIC remuneration, to the extent that it exceeds any actual or potential Article 13 award, together with interest and costs in relation thereto, which may be due to you whether by final unappealable award or judgement or by written agreement between you, the undersigned and the owners of the m.v. "".
2.	Any monies paid by the undersigned hereunder shall be deemed to have been paid by the undersigned as surety for the party or parties hereby guaranteed, provided that, not withstanding anything hereinbefore contained, the liability of the undersigned as between the undersigned on the one hand and you on the other hand shall be that of principal debtor, and the undersigned shall not be released by time being given or other indulgence shown to the party or parties hereby guaranteed or by any other act, matter or thing whereby the undersigned, if liable as a surety only, would or might have been released.
3.	This undertaking shall be governed by and construed in accordance with English law and we undertake, when called upon to do so, to give irrevocable instructions to English solicitors to accept service of proceedings issued by you against us in relation to this undertaking.
4.	Provided always that our liability hereunder shall not in any circumstances exceed (including interest and costs) the sum of US\$
Ву	thisday of

SEE OVER FOR NOTES ON COMPLETION OF THIS GUARANTEE FORM

01.08.99 12.06.01

GUIDANCE NOTES ON THIS COMPLETION OF SALVAGE GUARANTEE ISU 5

- N.B. The wording of this Undertaking has been agreed with the International group of P&I Clubs in accordance with clause 6 of the Code of Practice between the International Salvage Union and the International Group of P&I Clubs dated 1.8.99
- 1. The guarantee should be addressed to the contractors named in the Lloyds Form.

2. Paragraph 1

Insert the identity of the ship or property which is/has been arrested or is threatened with arrest and thereafter the name of the ship to whom the services were rendered.

3. Paragraph 4

Insert amount to which the undertaking is limited.

CODE OF PRACTICE BETWEEN INTERNATIONAL SALVAGE UNION AND INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS

In the spirit of co-operation, the following Code of Practice is agreed between the International Salvage Union and the International Group of P&I Clubs in relation to all future salvage services to which Article 14 of the 1989 Salvage Convention is applicable or under Lloyd's Form where the Special Compensation P&I Club's (SCOPIC) Clause has been invoked by the Contractor.

- The salvor will advise the relevant P&I Club at the commencement of the salvage services, or as soon thereafter as is practicable, if they consider that there is a possibility of a Special Compensation claim arising.
- 2. In the event of the SCR not being appointed under the SCOPIC clause, the P&I Club may appoint an observer to attend the salvage and the salvors agree to keep him and/or the P&I Club fully informed of the salvage activities and their plans. However, any decision on the conduct of the salvage services remains with the salvor.
- 3. The P&I Club, when reasonably requested by the salvor, will immediately advise the salvor whether the particular Member is covered, subject to the Rules of the P&I Club, for any liability which he may have for Special Compensation or SCOPIC Remuneration.
- 4. The P&I Clubs confirm that, whilst they expect to provide security in the form of a Club Letter either in respect of claims for special compensation (under Article 14 of the 1989 Salvage Convention) or SCOPIC remuneration (under the SCOPIC Clause), as appropriate, it is not automatic. Specific reasons for refusal to give security ot the Contractor will be non-payment of calls, breach of warranty rules relating to classification and flag state requirements or any other breach of the rules allowing the Club to deny cover. The Clubs will not refuse to give security solely because the Contractors cannot obtain security in any other way.
- In the event that security is required by a port authority or other competent authority for potential P&I liabilities in order to permit the ship to enter a port of refuge or other place of safety, the P&I Clubs confirm that they would be willing to consider the provision of such security subject to the aforementioned provisos referred to in para. 4 above and subject to the reasonableness of the demand.
- 6. The Contractors will accept security for either special compensation or SCOPIC remuneration by way of a P&I Club letter of undertaking in the attached form "Salvage Guarantee form ISU 5" and they will not insist on the provision of security at Lloyd's.
- 7. The P&I Club concerned will reply to any request by the salvors regarding security as quickly as reasonably possible. In the event that salvage services are being performed under Lloyd's Form incorporating the SCOPIC clause, the P&I Club concerned will advise the Contractor within two (2) working days of his invoking the SCOPIC Clause whether or not they will provide security to the Contractor by way of a Club Letter referred to in para. 6 above.
- 8. In the event that salvage services are being performed under Lloyd's Form incorporating the SCOPIC clause, the P&I Clubs will advise the owners of the vessel not to exercise the right to terminate the contract under SCOPIC Clause 9(ii) without reasonable cause.
- 9. It is recognised that any liability to pay SCOPIC remuneration is a potential liability of the shipowner and covered by his liability insurers subject to the Club Rules and terms of entry. Accordingly, in the event of such payment of SCOPIC remuneration in excess of the Article 13 award, neither the shipowner not his liability insurers will seek to make a claim in General Average against the other interests to the common maritime adventure whether in their own name or otherwise and whether directly or by way of recourse or indemnity or in any other manner whatsoever.
- The P&I Clubs, if consulted, and the ISU will recommend to their respective Members the incorporation of the SCOPIC clause in any LOF.
- 11. The P&I Clubs and the ISU will not agree to any variation of the terms, including the tariff rates, of the SCOPIC Clause except in accordance with the provisions of the SCOPIC Clause itself, particularly Appendix B.
- This is a Code of Practice which the ISU and the International Group of P&I Clubs will recommend to their Members and it is not intended that it should have any legal effect.

1.8.1999 1.9.2000 1.1.2005 22.6.2005

Содержание

Супруненко А.В. Рятування на морі : наукове-практичне — О.: Фенікс, 2009. — 136 с. Рос. мовою. ISBN

Наукове-практичне видання

Авторы

Рятування на морі

Верстка	Мартиненко Т.В.	
	Підписано до друку й. Друк на дуплікаторі. Наклад _	
	мдрук. арк. 8,00. Зам. №	

Віддруковано ПП «Фенікс» (Свідоцтво ДК № 1044 від 17.09.02). м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25. Тел. 8(048) 7777-591.