

Артур Гроховский

О парусах, деньгах и спортивной чести...

Говоря в прошлом номере журнала о расходах спонсоров, финансирующих участие спортсменов в дальних океанских гонках, и их болезненном отношении к повреждениям спонсируемых яхт, я и не подозревал, насколько острой станет эта тема буквально через несколько дней. Откровенно говоря, кампания, ныне разворачивающаяся во Франции, не могла присниться даже в дурном сне...

О чем идет речь? Компания «PRB», поддерживавшая участие одноименной яхты в кругосветной гонке «Vendee Globe», намерена потребовать денег за то, что принадлежащее ей гоночное судно получило повреждения в ходе операции по спасению участвовавшего в той же гонке яхтсмена-одиночника Жана Ле Кама, чья яхта «VM Matériaux» опрокинулась, потеряв балластный бульб. Замечу – по спасению не судна даже, а жизни спортсмена. (Тогда в ходе спасательной операции, развернувшейся всего в 200 милях от м. Горн, «PRB» получила повреждения, приведшие потом к потере мачты и, как следствие, к сходу с гоночной дистанции – «КиЯ» № 219.)

Расходы по буксировке поврежденной яхты в чилийский порт, доставку ее во Францию, ремонт и изготовление новой мачты вкупе с остальными накладными расходами «PRB» оценила примерно в один миллион долларов (точнее, в 750 тыс. евро). Эти средства она и намерена потребовать к возмещению (плюс неозвученную еще сумму морального ущерба за вынужденный сход с дистанции: мол, если учесть, что яхта «BritAir», принимавшая участие в той же спасательной операции, пришла второй, то «PRB» теоретически могла бы выступить не хуже). С кого же?

А со всех. Как бы анекдотично это ни звучало, но именно такой вывод приходится сделать после ознакомления с заявлением, распространенным от лица упомянутой компании. В нем претензии адресуются следующим образом: «... Race organizers, race directors, the owners of «VM Matériaux», the boat's underwriters and Jean Le Cam». То есть буквально ко всем: от организаторов регаты до самого спасенного яхтсмена. Причем последнее в данном случае выглядит особенно цинично – я вновь подчеркну, что речь идет не о возмещении стоимости спасения аварийного судна (такая практика – вполне нормальное и законное явление), а о возмещении материального ущерба, полученного при спасении человеческой жизни. Если мне не изменяет память, до сего дня еще пока никто не рисковал назвать публично ее цену. Наоборот, спасение жизни на море – это первейшая обязанность капитанов всех судов, и в международном праве уже без малого сотню лет существует статья об ответственности за нарушение этой обязанности (как минимум, с момента подписания Брюссельской конвенции относительно оказания помощи и спасения на море от 1910 г.). Регулярно суда (в том числе и торговые) спасают терпя-



щих бедствие яхтсменов (в том числе и участвующих в гонках), неся при этом определенные расходы, но никто еще ни разу не ставил вопроса о плате за спасение жизни, а не судна или его груза (в крайнем случае, некоторые прямые расходы покрывали страховые компании).

Очень странной выглядит попытка возложить ответственность (материальную) на организаторов регаты. Они не требовали от «PRB» обязательного участия в спасении гонщика, тем более не несут ответственности за повреждения, полученные ею в ходе спасательных работ. Они также не запрещали владельцам «PRB» застраховать яхту на случай потери мачты (ИМОСА требует в обязательном порядке страховать лишь лодку целиком на случай ее потери). Вряд ли существуют законные способы взыскать средства и с владельцев «VM Matériaux» – принадлежащая им яхта спасена не была (да ее вообще и не спасали). Тогда, собственно, о чем речь? «Нет спасения – нет вознаграждения», этот базовый принцип существует уже много десятков лет.

Получается, что все финансовые стрелки переводятся на самого спасенного яхтсмена: «Мы тебя спасли, а сами пострадали. Давай миллион». Этот беспрецедентное требование может привести ко множеству неприятных последствий, если дело «PRB» будет выиграно в какой-либо из судебных инстанций. Например, капитаны аварийных яхт будут воздерживаться от своевременной подачи сигналов бедствия, опасаясь получить материальный иск (а владельцы судов будут советовать им по возможности избегать чужой помощи).

Поражает и позиция капитана «PRB» Винсена Рю, который заявил: «Я не вовлечен в данный процесс взыскания средств, но приветствую эту инициативу». Неужели он не понимает, что и сам может оказаться на месте своего друга Жана Ле Кама? И что за спасение его жизни точно так же могут потребовать денег? А ведь можно посмотреть на дело и с другой стороны: за все, что происходит с судном, несет ответственность его капитан. Он, и только он, принимает решение идти или не идти кому-то на помощь, он, и только он, руководит спасательными работами с участием своего судна. Не получится ли так, что (дойди дело до суда) ловкие адвокаты переложат всю материальную ответственность на самого Винсена?

«PRB» рискует открыть ящик Пандоры...