

## ГЛАВА 6. СПАСАНИЕ НА МОРЕ

### 1. Возникновение и развитие института спасания

Правовой институт спасания на море является одним из древнейших. Те или иные нормы, относящиеся к спасанию, встречаются в таких памятниках права как индийские законы Ману, кодекс Юстиниана, в Родосском морском праве.

Между тем оказание помощи жертвам кораблекрушений и спасание гибнущего на море имущества осуществлялось в те далекие времена преимущественно с берега либо вблизи береговой полосы и полностью зависели от погоды и состояния моря. Прибрежное спасание сводилось по существу к снятию и расхищению имущества с разбитых судов и растаскиванию обломков кораблекрушения. Этот варварский обычай, следы которого уходят в глубокую древность, известен под названием «берегового права». Лишь в XVI в. в Англии указанные нормы получили ограничительное применение, а во Франции были отменены в 1790 г.

Следует отметить, что в России этот варварский обычай никогда не существовал. Уже договор князя Олега с греками предусматривал на пути из «варяг в греки» (водный торговый путь, связывавший Киевскую Русь с Византией) оказание помощи иностранному судну при крушении, проводку его в безопасное место, доставку в Царьград (Константинополь).

Разнообразие национальных законов по вопросам спасания, потребности развивающегося торгового мореплавания потребовали международно-правового регулирования вопросов спасания.

В период с 1897 по 1910 гг. состоялся ряд международных конференций, которые завершились подписанием в 1910 г. в Брюсселе Международной Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 г.

Ее участниками до недавнего времени являлись более 75 государств, под флагами которых плавают суда, составляющие более 80 % тоннажа всего мирового торгового флота.

## Chapter 6. SALVAGE AT SEA

### 1. Emergence and development of the salvage institution

The legal institution of salvage at sea is one of the most ancient. Some norms relating to salvage at sea appear in such memorials of law as the Indian Laws of Manu, Code of Justinian, and Rhodes law of the sea.

Meanwhile, in those remote times, providing assistance to the shipwrecked and salvage of the property perishing at sea were made mainly from the coast or near the coastal strip and depended entirely on weather and sea state. In practice, the coastal salvage would come to stripping down and plundering the property from the broken ships and taking away the shipwreck debris. This barbaric custom, which can be traced to the earliest times, is known as "*jus naufragii*" (Latin). It was not until 16th century that, in England, the mentioned rule got restrictive use, and, in France, was repealed in 1790.

It should be noted that this wild custom never existed in Russia. Long ago, on the way "from the Varangians to the Greeks" (the trade waterway connecting Kievan Russia and Byzantium), there was an agreement between prince Oleg and the Greeks that stipulated providing assistance to a foreign vessel in wreckage, steering her to a safe place, and conveying her to Tsargrad (Constantinople).

Variety of national laws on salvage issues and the needs of developing merchant shipping required an international legal regulation of the salvage issues.

In the period from 1897 to 1910, several international conferences were held, which resulted in signing of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law related to Assistance and Salvage at Sea in Brussels in 1910.

Until recently, its participants were more than 75 states, which flags are flown by the vessels constituting more than 80% of the tonnage of the entire world merchant fleet.