

ГЛАВА 15. 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 расшищению 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 or other norms relating to the salvage at sea appear in such memorials of law as the Indian Laws of Manu, the Code of Justinian, in the Rhodes law of the sea.

Meanwhile, providing assistance to the shipwrecked and salvage of the property perishing at sea were made in those remote times mainly from the coast or near the coastal strip and entirely depended on weather and state of sea. The coastal salvage in practice would come down to stripping down and plundering of the property from the broken ships and taking of the shipwreck debris to pieces. 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 barbaric custom never existed in Russia. Long ago, an agreement between prince Oleg and the Greeks stipulated on the way "from the Varangians to the Greeks" (the trade waterway connected Kievan Russia and Byzantium) providing assistance to a foreign vessel in wreckage, steering her to a safe place, an conveyance 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.

В 1967 г. в Брюсселе в дополнение к этой Конвенции был принят Протокол, предусматривающий распространение ее правил на случаи спасания военных кораблей и других государственных судов, используемых для правительственной некоммерческой службы.

Новым этапом в развитии института спасания стало вступление в силу 14 июня 1996 г. Международной Конвенции о спасании 1989 г. Основная причина модернизации режима, установленного Конвенцией 1910 г. - принцип спасания «без спасения нет вознаграждения» оказался совершенно неприемлемым для случаев спасания танкеров и судов, перевозящих опасные вещества. Традиционное спасательное право не позволяло вознаграждать спасателей, которым не удавалось спасти танкер, груженный нефтью или газозов, но удавалось предотвратить значительные нефтяные разливы или устранить значительное химическое заражение. Эта проблема была решена в рамках Конвенции 1989 г.

В КТМ РФ спасание регулируется положениями главы XX.

2. Спасание людей

Помощь людям, нуждающимся в ней и их спасение, если они подвергаются опасности погибнуть, является естественным проявлением гуманности и великодушия.

В соответствии со ст.16 Конвенции о спасании 1989 г. не полагается никакого вознаграждения от спасенных людей, однако ничто в указанной статье не затрагивает положений национального законодательства.

Согласно ст. 346. КТМ РФ никакого вознаграждения от спасенных людей не полагается. Однако спасатель людей, который принял участие в спасании, имеет право на справедливую долю в вознаграждении, присужденном спасателю за спасение судна или иного имущества либо предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде.

In 1967, in Brussels, in addition to this Convention, a Protocol providing for the extension of its rules to the cases of salvage of warships and other state vessels utilized for governmental non-commercial service, was adopted.

A new stage in the development of the salvage institution became the entering into force of the International Convention on Salvage (1989) on 14 June 1996. The main reason of the modernization of the order established by the 1910 Convention was that the salvage principle "no cure — no pay" turned out to be absolutely unacceptable for the cases of salvage of the tankers and vessels transporting hazardous substances. The traditional salvage law did not allow rewarding the salvagers who failed to salvage a tanker loaded with oil, or a gas carrier, but who managed to prevent significant oil spills, or eliminated considerable chemical contamination. This problem was solved within the 1989 Convention.

In the RF MSC, the salvage is regulated by the provisions of Chapter XX.

2. Rescue of people

Providing help to the people who need it, and their rescue if there is a risk for them to perish, is the natural expression of humanity and generosity.

According to Article 16 of the International Convention on Salvage, 1989, no reward is required from the rescued people, however, nothing in this Article touches upon provisions of national laws.

According to Article 346 of the RF MSC, no reward is payable from the rescued people. Nevertheless, a rescuer of people who took part in the rescue has a right to a fair part in the recompense awarded to the rescuer for the salvage of the vessel or other property, or for prevention or reduction of the damage to the environment.

Что касается капитанов морских судов, то для них спасание людей является прямой юридической обязанностью.

Ст. 62 КТМ РФ устанавливает, что капитан судна обязан, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море.

За нарушение указанной обязанности капитан судна несет уголовную ответственность в соответствии с уголовным законодательством России.

Статья 270 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за неоказание капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров. Наказание установлено в виде штрафа в размере от двухсот до пятисот минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от 2 до 5 месяцев, либо ограничением свободы на срок до 3 лет, либо лишением свободы на срок до 2 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Указанное положение российского уголовного законодательства полностью соответствует нормам международного права. Так, Конвенция об открытом море 1958 г. налагает на каждое государство обязанность предусмотреть, чтобы капитан любого судна, плавающего под его флагом, в той мере, в какой это можно сделать не подвергая серьезной опасности судно, экипаж и пассажиров, оказывал помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. подтвердила такую обязанность государств (ст.98).

Конвенция о спасании 1989 г. предусматривает, что каждый капитан обязан, в той мере, в какой он может это сделать, не подвергая серьезной опасности свое судно и находящиеся на нем лиц, оказывать помощь любому лицу, которому угрожает гибель в море (ст.10).

Обязанность оказывать помощь судам, летательным аппаратам или их спасательным шлюпкам

As to the masters of sea vessels, the rescue of people is their immediate legal duty.

Article 62 of the RF MSC fixes that the shipmaster is obliged, if he can do this without serious danger for his vessel and the people on her board, to render help to any person in distress at sea.

The shipmaster bears criminal responsibility for the breach of this duty in accordance with the criminal legislation of Russia.

Article 270 of the RF criminal code stipulates criminal responsibility of the shipmaster for his failure to render help to the people in disaster at sea or on other waterway if this help could be rendered without grave risk for his ship, her crew and passengers. The established punishment is a fine in the amount of 200 to 500 of the minimum monthly wages, or in the amount of the wages for the period of 2 to 5 months, or restriction of liberty for up to 3 years, or imprisonment for up to 2 years with disqualification to hold certain positions or to engage in certain activities for up to 3 years or without it.

The mentioned provision of the Russian criminal legislation fully complies with the norms of international law. For example, the Convention on the High Seas, 1958, provides for an obligation for each country to stipulate that the master of any vessel flying its flag, to the extent it is possible to do without serious endangering the vessel, crew, and passengers, shall render help to any person found in the sea in danger or being lost. The UNCLOS (1982) reaffirmed this obligation of the states (Article 98).

The International Convention on Salvage, 1989, provides for that every master is obliged, to the extent he is possible to do this without serious endangering his vessel and the people on her board, to render help to any person in danger or being lost in the sea (Article 10).

The obligation to render help to vessels, aircrafts, or their lifeboats is also contained

либо плотам содержится и в Конвенции СО-ЛАС-74\78. В соответствии с ее положениями капитан судна, находящегося в море, получая из любого источника сообщение о бедствии, обязан полным ходом следовать на помощь людям, терпящим бедствие. Если он лишен возможности сделать это или в силу особых обстоятельств данного случая считает ненужным или излишним следовать на помощь, он обязан сделать в судовом журнале запись о причинах.

3. Спасание имущества

В соответствии с положениями Конвенции о спасании 1989 г. спасательная операция означает любое действие или деятельность, предпринимаемые для оказания помощи судну или любому другому имуществу, находящимся в опасности в судоходных водах или любых других водах.

Имущество согласно Конвенции означает любое имущество, которое не прикреплено постоянно и преднамеренно к побережью, и включает фрахт на риске.

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 инцидентами.

Обязанности спасателя, владельца и капитана. По отношению к владельцу судна или другого имущества, находящихся в опасности, спасатель обязан:

- а) осуществлять спасательные операции с должной заботой;
- б) при их осуществлении проявлять должную заботу о предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде;
- в) когда этого разумно требуют обстоятельства, обращаться за помощью к другим спасателям;
- г) соглашаться на участие других спасателей, когда этого разумно требует владелец или

in the SOLAS 74/78. Under its provisions, a shipmaster when receiving a distress message from any source shall go at full speed to help the people in distress. If he has no possibility to do this, or he considers unnecessary to go to salvage due to special circumstances of that case, he shall make an entry in his ship's log about the reasons of this.

3. Salvage of property

According to the provisions of the International Convention on Salvage, 1989, salvage operation means any act or activity undertaken to render help to a vessel or any other property in danger in navigable waters or any other waters.

Under the Convention, property means any property which is not attached continuously and deliberately to the shore, and includes freight at risk.

Damage to the environment means a considerable physical harm to a human's health or to marine flora and fauna, or to the resources in the coastal or inner waters, or in the regions adjacent to them, resulted from pollution, contamination, fire, explosion, or other similar incidents.

Responsibilities of salvager, shipowner, and master. In respect of the owner of the vessel or other property in danger, the salvager shall:

- a) carry out salvage operations with due care;
- b) while carrying them out, exercise due care in prevention or mitigation of the damage to the environment;
- c) if circumstances so warrant, seek assistance of other salvagers;
- d) agree to participation of other salvagers if this is reasonably required by the shipowner or

капитан судна или владелец другого имущества, находящихся в опасности, при условии, однако, что это не повлияет на размер его вознаграждения, если будет признано, что такое требование было неразумным.

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;
- б) при этом проявлять должную заботу о предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде;
- в) принять судно или другое имущество после того, как оно было доставлено в безопасное место, когда этого разумно требует спасатель.

Спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на вознаграждение. Его размер устанавливается с учетом следующих критериев:

спасенная стоимость судна и другого имущества;

мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде;

степень успеха, достигнутого спасателем;

характер и степень опасности;

мастерство и усилия спасателей в спасании судна, другого имущества и людей;

затраченное спасателями время и понесенные ими расходы и убытки;

риск ответственности и иные риски, которым подвергались спасатели или их оборудование;

быстрота оказания услуг;

наличие и использование судов или другого оборудования, предназначенного для спасательных операций;

shipmaster, or an owner of other property in danger, however, on condition that this will not influence the amount of his award if it would be recognized that such demand was unreasonable.

In respect of the salvager, the shipowner and shipmaster or an owner of other property in danger shall:

- a) collaborate with him to the full extent in the course of salvage operations;
- b) exercise due care about prevention or mitigation of the damage to the environment;
- c) accept the vessel or other property after they are conveyed to a safe place when this is reasonably required by the salvager;

The salvage operations which had useful result give right to a reward. Its amount is set relying on the following criteria:

- salvaged value of the vessel and other property;
- craftsmanship and efforts of the salvagers in prevention or mitigation of the damage to the environment;
- level of success reached by the salvager;
- nature and degree of the danger;
- craftsmanship and efforts in salvaging the vessel, other property, and people;
- the time spent by the salvagers, and expenditures and losses incurred;
- risk of liability and other risks to which the salvagers and equipment were exposed;
- speed of rendering services;
- presence and utilization of vessels and other equipment assigned for the salvage operations;

состояние готовности и эффективность оборудования спасателя и его стоимость.

Размер вознаграждения, исключая любые проценты и возмещаемые судебные или арбитражные расходы, не может превышать спасенной стоимости судна и другого имущества.

Специальная компенсация. 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, он имеет право на получение от владельца этого судна специальной компенсации, равной его расходам. Компенсация может быть увеличена максимум до 30% понесенных спасателем расходов. Суд или арбитраж может увеличить размер компенсации, однако общее увеличение не может превышать 100% понесенных спасателем расходов.

Под расходами спасателя понимаются фактические расходы, разумно понесенные спасателем, и справедливую оплату за оборудование и персонал, фактически и разумно использованные в ходе спасательной операции.

Если спасатель проявил небрежность и вследствие этого не смог предотвратить или уменьшить ущерб окружающей среде, он может быть полностью или частично лишен специальной компенсации.

Другие договоры. Спасательное вознаграждение не полагается, если только оказанные услуги не превышают того, что может разумно рассматриваться как должное исполнение договора, заключенного до возникновения опасности, например, договора буксировки.

Неправильное поведение спасателя. Спасатель может быть полностью или частично лишен вознаграждения 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.

Запрещение спасательных операций. Услуги, оказанные вопреки прямому и разумному запрещению владельца или капитана судна или владельца другого находящегося в опасности имущества, которое не находится и не

– state of readiness and efficiency of the salvager's equipment, and its cost.

Amount of reward, excluding any interests and reimbursable judicial or arbitral expenses, cannot exceed the salvaged value of the vessel and other property.

Special compensation. If the salvager carried out salvage operations regarding a vessel which herself or her cargo posed a threat of causing damage to the environment, but he could not earn a reward, he has a right to receive a special compensation from the owner of that vessel, equal to his expenses. The compensation may be increased maximum by 30% of the expenses incurred by the salvager. Court or arbitration may increase the amount of the compensation, though total increase cannot exceed 100% of the expenses incurred by the salvager.

The expenses are understood as actual expenses reasonably incurred by the salvager, and fair reward for the equipment and personnel actually and reasonably used in the course of the salvage operation.

If the salvager was negligent, which resulted in that he was not able to prevent or reduce damage to the environment, he may be entirely or partly deprived of the special compensation.

Other agreements. Salvage reward is not payable unless the rendered services exceed what may be reasonably regarded as proper execution of the contract concluded before the danger arose, for example, a towage contract.

Incorrect behavior of salvager. The salvager may be completely or partly deprived of the reward to the extent that the salvage operations became necessary or more difficult due to his fault or negligence, or if the salvager is guilty of fraud or other unfair behavior.

Prohibition of salvage operations. Services rendered contrary to a direct and reasonable prohibition of the shipowner or shipmaster, or an owner of other property in danger, which is not

находилось на борту судна, не дают права на вознаграждение.

Исковая давность. Любой иск относительно выплаты вознаграждения погашается давностью, если судебное или арбитражное производство не начаты в течение двух лет. Срок исковой давности исчисляется со дня окончания спасательных операций.

Договор о спасании. Спасание по своей юридической природе не является договорным обязательством, несмотря на то, что в подавляющем большинстве случаев спасание судна и иного имущества на море осуществляется на основе соглашения между владельцем такого имущества и спасателем, т.е. на основании договора о спасании.

Следует отметить, что всякое соглашение о спасании, состоявшееся в момент и под влиянием опасности может быть по требованию одной из сторон признано недействительным или изменено судом или арбитражем, если суд или арбитраж признает условия соглашения несправедливыми.

Сам характер спасания, требующего срочности и осуществляемого в условиях морской стихии, часто исключает возможность детального согласования условий спасания. Поэтому в практике торгового мореплавания используются типовые (стандартные) проформы спасательных контрактов.

В разных государствах разработаны свои национальные проформы спасательных контрактов. В России используется проформа, разработанная Морской арбитражной комиссией при Торгово-промышленной палате РФ (Договор по форме МАК). Важнейшее ее условие заключается в том, что в случае возникновения имущественного спора, связанного со спасанием, дело рассматривается в МАК.

Наиболее широкое распространение в мировой практике получили спасательные контракты Ллойдовской стандартной формы, которые периодически пересматриваются. Последняя редакция такого контракта была одобрена Советом Ллойда в 2011 г. и получила название ЛОФ-2011 ((LOF-2011) (от англ. Lloyd Open Form). Спасательный контракт по форме ЛОФ-2011 заменил действовавший ранее ЛОФ-2000

or was not on board the vessel, does not give a right to the reward.

Limitation of actions. Any claim on payment of reward is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been started for two years. The limitation period shall be calculated from the date of the end of the salvage operations.

Salvage contract. Salvage in its legal nature is not a contract obligation, notwithstanding that overwhelmingly the salvage of a vessel or other property at sea is carried out on the basis of a contract between the owner of such property, and the salvager, i.e. on the basis of a salvage contract.

It should be noted that every agreement on salvage, concluded at the moment and under the influence of danger, may be, on demand of one of the parties, recognized as void or be changed if a court or arbitration recognize the agreement's conditions unjust.

The very character of salvage, which requires urgency and which is carried out in conditions of the waves, often excludes the possibility of detailed coordination of the salvage conditions. Therefore, in the practice of commercial navigation, typical (standard) proformae of salvage contracts are used.

In different states, their own national proformae of salvage agreement have been developed. In Russia, there is used a proforma, developed by the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the RF (Contract in the form approved by MAC). Its most important condition is that, in case of arising of a property dispute connected with salvage, the case shall be examined in the MAC.

The most widespread in the world practice became salvage contracts made in the Lloyd's standard form, which is revised periodically. The last revision of such standard contract was approved by the Council of Lloyd's in 2011 and got the name LOF-2011 (Lloyd's Open Form 2011). The LOF-2011 standard contract replaced the previous LOF-2000. This new is based on the provisions of the International Convention

и основан на положениях Конвенции о спасании 1989 г. Ллойдовская проформа спасательного контракта предусматривает разрешение споров в Великобритании.

Следует отметить, что статьи КТМ РФ, в части касающейся спасания, основаны на положениях Конвенции о спасании 1989 г.

on Salvage, 1989. The Lloyd's salvage contract proforma is used to resolve disputes in Great Britain.

And the last to be noted is that Articles of the RF Merchant Shipping Code concerning salvage are based on the provisions of the International Convention on Salvage, 1989.