

УДК 347

**РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ С ОПРЕДЕЛЕНИЕМ
ТЕРМИНА «АВАРИЯ», В МОРСКОМ ПРАВЕ СССР И РАССЛЕДОВАНИЕ
ТАКИХ СЛУЧАЕВ
В 1930-Х ГГ.**

Сорокин Г. А.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье указано, что создание МАК в начале 1930-х гг. закрепило наличие двух тенденций в определении термина «авария» в советском морском праве. МАК в своей работе весьма четко разделяла, с одной стороны, дела, в которых хотя бы одной стороной были иностранные участники, и тогда они разбирались исключительно на основе международного морского права и принципов КТМ 1929 г., и, с другой стороны, дела, в которых всеми заинтересованными странами были представители советских организаций. В последнем случае МАК чаще всего обращалась к внутреннему праву, в том числе к приказам Наркомвода и другим регулирующим актам. Однако таких дел было относительно немногого, ведь существовал еще внутриведомственный арбитраж, в котором подавляющее число таких дел и разрешалось.

В СССР в 1930-х гг. получило развитие дальнейшее нормирование вопросов, связанных с морской аварией, в том числе произошло нормативное оформление применения двух подходов – для советских и иностранных судов соответственно, что было закреплено в приказе Наркомвода № 316 от 20 июля 1935 г. Кроме того, согласно этому приказу аварийные комиссии перестали быть обязательным участником в деле расследования аварий к середине 1930-х гг. Основная роль в процессе расследования аварии выделялась начальнику торгового порта.

Ключевые слова: авария, морская арбитражная комиссия, расследование, начальник порта, диспашеры.

Проблемам изучения понятия «авария» в отечественной правовой науке посвящено достаточно много исследований. В первую очередь необходимо указать труды Сидорченко В. Ф., Кейлина А. Д., Виноградова П. П., Ген К. К., Егорова Л. М., Зилинкевич Е. Я., Мусина В. А., Костылева Г. А., Шемонаева В. Ю., Жилина И. С. и других [1–12]. Однако все эти авторы при проведении своих исследований брали какую-либо часть столь широкой проблемы, не пытаясь изучить ее комплексно в тот или иной период.

Как общеизвестно, в начале 1930-х гг. в СССР был создан высший орган для рассмотрения спорных вопросов, связанных с морскими авариями и происшествиями. 13 декабря 1930 г. ЦИК и СНК было утверждено положение о Морской арбитражной комиссии (далее – МАК) при Всесоюзно-Западной торговой палате. Это положение предусматривало следующее: для разрешения в порядке арбитражного разбирательства споров о вознаграждении за спасение и оказание помощи на море при Всесоюзно-Западной торговой палате учреждается в Москве МАК (п. 1), которая состоит из 15 членов, назначаемых на один год президиумом этой торговой па-

латы из представителей мореходных, торговых, страховых и т. п. организаций, а также из лиц, обладающих знаниями в области торгового мореплавания, морского права и морского страхования (п. 2).

Члены МАК сами избирали из своего состава на срок своих полномочий председателя и двух его заместителей (п. 3). При передаче спора на разрешение МАК каждая из сторон должна была указать желательного ей арбитра из числа членов комиссии (п. 4).

При недостижении соглашения между арбитрами по существу спора ими избирался из числа членов МАК суперарбитр. Если между арбитрами не состоялось соглашение о суперарбитре, то последний назначался председателем МАК (п. 6).

По взаимному соглашению стороны могли предоставить МАК персональный выбор арбитров. В этом случае председатель МАК мог по своему усмотрению возложить разрешение спора на одного арбитра, назначенного из числа членов комиссии (п. 7).

По делам, подлежащим рассмотрению МАК, председателем комиссии могли быть установлены по просьбе истца размер и форма обеспечения требования (п. 8).

В случае, если в решении МАК оказалось допущено нарушение или неправильное применение действующих законов, Верховный суд СССР по жалобе заинтересованной стороны, а равно по протесту прокуратуры мог отменить решение и возвратить дело в МАК для нового арбитражного производства.

В этом случае председатель МАК должен был предоставить сторонам срок для указания новых арбитров из числа членов комиссии. Если же в течение предоставленного срока стороны не указывали арбитров, назначение их производилось председателем комиссии (п. 10).

Порядок реализации обеспечения, предоставленного на основании ст. 8, а равно порядок выдачи присужденных сумм устанавливался председателем МАК до вступления решения в законную силу (ст. 12) [13, с. 408–409].

Учитывая первоначально весьма узкое поле деятельности – разрешение споров, связанных с крушением и спасением на море, достаточно быстро выяснилась необходимость расширения компетенции МАК. Реформирование МАК началось постановлением 8 января 1933 г. Число членов МАК довели до 25, а к ее компетенции были отнесены все споры за оказание помощи (морскими судами друг другу либо морским судном речному или наоборот, а также споры, вытекающие из столкновения морских судов либо судов морского и речного флота или же из причинения морскими судами повреждения портовым сооружениям).

Постановлением 7 мая 1936 г. МАК предоставлялось право разрешения в порядке арбитражного разбирательства споров, вытекающих из отношений по фрахтованию морских судов, агентскому их обслуживанию, по морской перевозке (по коносаменту) и по морскому страхованию (ст. 1).

В связи с дальнейшим совершенствованием правовых механизмов деятельности МАК 8 декабря 1939 г. были утверждены: а) инструкции о производстве дел в МАК; б) инструкции по сборам, взимаемым по делам, рассматриваемым МАК; в) контракт формы МАК об арбитраже в случае столкновения судов.

Учитывая, что практическая деятельность МАК весьма широко освещена в самых различных изданиях, мы не станем подробно обращаться к его практике. В данном случае стоит лишь подчеркнуть, что МАК в своей работе весьма четко разделяла, с одной стороны, дела, в которых хотя бы одной стороной были иностранные участники, и тогда они разбирались исключительно на основе международного морского права и принципов КТМ 1929 г., и, с другой стороны, дела, в которых всеми заинтересованными сторонами были представители советских организаций. В последнем случае МАК чаще всего обращалась к внутреннему праву, в том числе к приказам Наркомвода и другим регулирующим актам. Однако таких дел было относительно немного, ведь существовал еще внутриведомственный арбитраж, в котором подавляющее число таких дел и разрешалось.

Важно отметить и то, что в рассматриваемый период в мировом торговом судоходстве стойко сохранялась тенденция общего снижения уровня аварийности. Основными ее причинами стал прогресс техники судостроения, радиотелеграфа, навигации, повышения требований к компетенции служащих торгового флота, прочие меры обеспечения безопасности. Особо важное значение для безопасности плавания имели такие изобретения, как радиотелеграф, жирокомпасы, радиопеленгаторы, эхолоты и электролаги. Отдельно следует отметить начавшийся постепенный переход от пароходов к теплоходам, что значительно снижало опасность пожаров на судах.

Английский исследователь Уэскотт Абель в своей работе «Безопасность на море» приводит сведения, относящиеся к торговому флоту и распределяет причины аварийности в изучаемый период на 5 основных групп:

- 1) состояние погоды (ураганы, бури, бурное море, туманы и т. д.);
- 2) по вине личного состава, т. е. навигационные ошибки, неправильная погрузка грузов и балласта, а также перегрузка;
- 3) материальные дефекты, как то: дефекты постройки судна, его снаряжения и рулевого управления, поломка машины, неправильные карты, ошибки маячной службы, буксиров, неправильная установка бакенов;
- 4) пожар, включая взрыв, самовозгорание угля в бункерах и груза в трюмах и другие пожары;
- 5) разные, например, столкновение с затонувшим судном и неизвестные причины [9, с. 26–27].

В СССР же получило развитие дальнейшее нормирование вопросов, связанных с морской аварией, в том числе произошло нормативное оформление применения двух подходов – для советских и иностранных судов соответственно. Так, по специальному приказу Наркомвода № 316 от 20 июля 1935 г. каждую морскую аварию следовало специально расследовать, причем задачами такого расследования были: а) установление вида аварии; б) установление последствий аварии; в) установление причин аварии; г) установление лиц, ответственных за аварию; д) выполнение и осуществление мероприятий по борьбе с авариями и их предупреждению.

Согласно этому приказу о всякой аварии капитан советского судна обязан был немедленно сообщить всеми имеющимися в его распоряжении средствами начальнику пароходства и начальнику ближайшего советского порта.

Кроме донесения о всякой аварии, капитан судна должен был по радиосвязи сообщать Наркомводу обо всех случаях, когда: а) судно терпит бедствие в море; б) судно оказывает помощь другому судну или экипажу; в) при аварии погибли или получили тяжелые повреждения люди; г) судно имело столкновение, посадку на мель или другую аварию, вследствие которой судно потеряло управление или вынуждено стать на ремонт.

В свою очередь, начальник порта, получив извещение об аварии, обязан был приступить через органы портового надзора к ее расследованию. Расследование должно было состоять из опроса свидетелей и лиц, причастных к аварии, производства осмотра и освидетельствования судна, береговых сооружений и т. п.

Также устанавливалось, что при расследовании аварий, при которых те или иные убытки падали на груз или судно, застрахованные в Госстрахе, представитель последнего имел право принимать участие в расследовании дела.

Целью расследования было установить, в каком состоянии было отправлено судно в плавание и было ли оно снабжено всем необходимым; какова была трудовая дисциплина и квалификация экипажа судна; были ли капитаном и прочими лицами экипажа выполнены правила судовождения, ухода за механизмами и все прочие правила, обеспечивающие безопасность мореплавания; не была ли авария вызвана плохим качеством ремонта; не имелось ли конструктивных недостатков корпуса и механизмов, вызвавших аварию; какое влияние имело на навигацию состояние связи и портовой обстановки, знаков морского ограждения [9, с. 78], лоцманской и гидрометеорологической службы; и, наконец, кто именно из состава экипажа и береговых организаций и в какой мере является ответственным за аварию.

На основании материала расследования полагалось составлять подробный акт об аварии, в котором отмечались все обстоятельства аварии, ее причины и вызванные аварией убытки. Обычно к акту также прилагались все вопросы свидетелей и причастных к аварии лиц, выписки из судового и машинного журналов и копии морских протестов.

Данные этого акта давали возможность с надлежащей полнотой выявить все обстоятельства аварии, а в некоторых случаях и все те убытки, которые вследствие данной аварии понесло судно или груз.

На основании специального положения, объявленного тем же приказом Наркомвода от 20 июля 1935 г., полагалось производить расследование морских аварий с иностранными судами, произошедших в пределах вод СССР. Согласно этому положению о любой морской аварии, произошедшей в советских водах, капитан иностранного судна, а также всякое другое лицо, которому стало известно об аварии, обязаны были при первой возможности довести до сведения начальника ближайшего к месту аварии морского порта, который обязан принять меры для оказания необходимой помощи судну, терпящему бедствие, а также в случае необходимости – и меры к ограждению места аварии.

Расследование аварии с иностранным судном производится по общему правилу в том порту, в который судно пришло или было приведено после аварии. Расследование это также следовало производить начальнику морского порта, капитану порта или другим лицам портового надзора по указанию начальника порта.

Расследование должно было ставить себе за цель выяснение причин аварии, в частности – не была ли авария обусловлена: а) неправильными действиями или упущениями лиц судового экипажа и, в особенности, несоблюдением правил, обеспечивающих безопасность мореплавания; б) недостатками конструкции судна, его свойствами; в) состоянием его корпуса, механизмов, котлов, оборудования, снабжения, нагрузки или комплектования экипажем; г) недостатками фарватеров, знаков ограждения, морской сигнализации, пособий для мореплавания (лодий, карт и т. п.), а также лоцманской или гидрометеорологической службы. Т. е., по сути, при ответах на эти вопросы определялось направление поиска и установления виновной стороны.

Согласно Положению, начальник порта должен был приступить к производству расследования как по собственной инициативе, так и по просьбе капитанов судов, других лиц судового экипажа, а также фрахтователей и страховщиков. Производство расследования должно было происходить в присутствии заинтересованных сторон, на основании данных расследований полагалось составить акт об аварии в письменной форме, который утверждался начальником порта.

В случае особо сложных аварий к расследованию полагалось привлекать специальных экспертов, а в необходимых случаях, для разбора аварийного дела с иностранным судном и опроса лиц судового экипажа, следовало созывать специальные аварийные комиссии из сведущих лиц [9, с. 79].

Как видим, аварийные комиссии перестали быть обязательным участником в деле расследования аварий к середине 1930-х гг. Основная роль в процессе расследования аварии выделялась начальнику торгового порта. Необходимость выявления тго, какая собственно произошла авария – общая или частная – более не существовала.

Остановимся на некоторых важных моментах при расследовании аварий в изучаемый период, к каковым мы относим акт осмотра и экспертизы; документы об оценке судна и груза; аварийные бонды или аварийные подписки; использование гарантийных депозитов; вопрос об определении фрахта.

Начнем с акта осмотра и экспертизы. Как известно, любое повреждение корпуса или механизмов, полученное судном в момент аварии, а также повреждение грузов должно быть установлено специальными экспертами, а характер этого повреждения самым подробным образом должен быть описан в акте осмотра или экспертизы. Экспертами по повреждениям судов являются инспекторы или сюрвейеры классификационных обществ (регистров), а в СССР – представители Регистра СССР, который, как известно, был образован постановлением Совета труда и обороны СССР от 2 октября 1923 г. [14]. Эта организация впоследствии вошла в постоянную международную Ассоциацию конгрессов по судоходству (ПМАКС), созданную в 1905 г. решением IX Международного Конгресса по судоходству как неполитическая, некоммерческая техническая организация, а также в другие международные организации близкого профиля.

К середине 1930-х гг. сложилась практика, согласно которой поврежденное судно немедленно по приходе в порт тщательно осматривалось наиболее заинтересованными сторонами – представителями судовладельца и страховщика. Этими предста-

вителями избирался совместно один эксперт, который, ознакомившись со всеми данными об аварии на основании заявления капитана и выписок из судового журнала, отмечал в акте экспертизы повреждение части судна; в заключении указанного акта, по соглашению между представителями судовладельцев и страховщиков груза и судна, особо отмечалось, что такие-то из этих повреждений были связаны с актом общей аварии.

Если подобный осмотр не мог быть произведен на плаву и для осмотра требовалась поставка судна в док, то составлялся предварительный акт экспертизы, в котором обычно отмечалось, что окончательный размер всех повреждений должен быть установлен путем осмотра судна в доке.

Повреждение груза определялось обычно аварийными комиссарами, т. е. представителями страховщиков груза в портах, причем в специальных актах осмотра, составляемых аварийными комиссарами, следовало особо отметить, какие убытки следует отнести к аварии общей и какие убытки относятся к частной аварии [9, с. 80]. Представителями от страховщиков выступали аварийные комиссары Госстраха, о чем уже выше говорилось.

Что касается документов об оценке судна и груза, то оценка участвовавшего в аварии имущества производилась по тем правилам, по которым распределялись убытки по общей аварии диспашером. В большинстве случаев, в изучаемый период, это Йорк-Антверпенские правила 1924 г. Оценка судна в этих случаях производилась, как указывалось, сюрвейером или экспертом.

Что касается оценки груза, то за границей была принята практика объявления стоимости для участия в контрибуции по общей аварии, подписываемого самими грузополучателями и контрагентами страховщиками груза. В этом объявлении грузовладелец должен был указать номер коносамента, марки, номера, количество и название груза и сообщить его рыночную стоимость в месте и в момент его прибытия в порт назначения и отдельно сообщить сведения о пошлине, фрахте (в том случае, если фрахт не был оплачен вперед или не должен быть оплачен судну независимо от доставки груза). После вычета всех этих расходов устанавливалась чистая рыночная стоимость, в которой диспашер считал оцененным груз для участия в общей аварии.

Оценка груза могла быть и указана в аварийных бонах или аварийных подписках. Аварийная подписка, или аварийный бонд выдается грузополучателями судовладельцу в том, что они обязуются участвовать в раскладке убытков и расходов по общей аварии, с участием в этих подписках характера и рода грузов и их стоимости [12, с. 125; 109–110].

В принятой в советских условиях форме аварийной подписки указывалось, что грузополучатели обязуются:

- а) объявлять стоимость товаров по месту назначения груза;
- б) обеспечить уплату доли, которая по совершении диспаши с них причиталась, уплатой стольких-то процентов с объявленной стоимости (этот процент указывается обычно самим судовладельцем в соответствии с примерным размером расходов и убытков, относящихся к общей аварии), а также подчиниться всему, что было установлено законно составленной диспашей в отношении обязанностей грузовладельца.

цев. В отношении последнего можно лишь подчеркнуть, что роль диспашеры в таких случаях была весьма значительной.

Так как обычно большинство грузов, шедших в СССР, было застраховано, то подобный аварийный бонд или аварийная подписка служит основной цели – заставить грузовладельца объявить стоимость грузов.

Что касается предусмотренных Йорк-Антверпенским правилами гарантийных депозитов, то в советской практике подобные взносы производились в случае общих аварий с советскими судами, которые перевозили грузы, принадлежащие иностранным фирмам и незастрахованные в Госстрахе. Для этого часто использовались не только контролируемые СССР пароходные и прочие компании, но и созданные им же страховые общества [9, с. 84].

Во всех тех случаях, когда общая авария происходила с судами, груз на которых застрахован в Госстрахе, подобная гарантия предоставлялась судовладельцам Госстрахом, а поэтому в типовых чартерах под иностранные перевозки имелась специальная статья, в которой указывалось, что в случае общей аварии гарантии со стороны грузовладельцев будут предоставлены Черноморско-Балтийским генеральным страховым обществом в Лондоне (как представителем Госстраха).

Еще одним вопросом в определении стоимости имущества являлся вопрос об определении фрахта. Вызвано это тем, что фрахт должен отдельно участвовать в раскладке убытков общей аварии в тех только случаях, когда в его спасении был заинтересован судовладелец, так как, если фрахт не был уплачен вперед в порту отправления, судовладелец его уже получил и в его спасении был заинтересован только сам грузовладелец. В связи с чем при определении стоимости фрахта для участия в общей аварии надо было иметь в виду следующее: если фрахт в виде аванса или полностью уплачивался перевозчику предварительно, независимо от сдачи им груза в порту назначения, этот фрахт считался на «на риске перевозчика». При этом советское законодательство, основанное на Йорк-Антверпенских правилах, устанавливало, что «из суммы фрахта на риске перевозчика исключаются расходы и жалование экипажу по данному рейсу, которые не были признаны подлежащими возмещению по общей аварии и которые перевозчику не пришлось бы уплатить, если бы судно и груз погибли в то время, когда имело место общая авария [17, с. 319–327].

Что касается составления диспации, то нормирование этого процесса по советскому праву мы уже рассматривали ранее [9, с. 85].

Несколько иначе, нежели в «Положение об авариях, происшествиях и несчастных случаях с людьми на морских путях сообщения и на портовых территориях СССР», к концу 1930-х гг. отечественные специалисты стали классифицировать причины столкновения судов. Так, по мнению наиболее видных из них (Кейлин, Виноградов), основные случаи столкновения судов по их причинам составляли следующие основные группы:

1) случай форсажора или действия непреодолимой силы. Например, навал одного или нескольких стоящих у причалов в порту судов друг на друга или на портовые сооружения вследствие внезапного урагана. Если суда были надлежащим образом ошвартованы с учетом обычного состояния моря и погоды в этом порту, то по-

добный навал и столкновение судов между собой нельзя отнести к чьей-либо вине и последствия убытков от подобного столкновения должны нести сами потерпевшие;

2) случайное происшествие, например, одно судно навалилось на другое в порту вследствие напора воды и волнения, вызванного проходящим около них на большом ходу третьим судном. Столкнувшиеся суда были правильно ошвартованы, стояли на надлежащем месте, а потому не может возникнуть вопрос об ответственности одного из них за повреждение, причиненное другому. За это повреждение должно нести ответственность третье судно, если будет доказана его вина;

3) вина одного судна. Например, если судно столкнулось с другим вследствие недостаточного внимания или навигационной ошибки со стороны капитана первого судна;

4) вина обоих судов, когда два судна столкнулись вследствие недостаточно точного соблюдения установленных правил для предупреждения столкновений на море;

5) неустановленная степень вины судов, когда два судна столкнулись между собой и обстоятельства столкновения дают основания думать, что оба судна виноваты в столкновении, однако нет достаточных доказательств степени вины каждого из судов [9, с. 94–95].

Как известно, следующее положение о расследовании морских аварий было разработано и введено в СССР в 1952 г. [8], а затем уже в 1957 г. [15]. И хотя они стали предметом изучения в специализированных научных работах, однако и в данном случае следует отметить, что эти документы продолжили политику двойных стандартов в определении термина авария в морском праве СССР.

Таким образом, можно сделать следующие выводы. Создание МАК в начале 1930-х гг. закрепило наличие двух тенденций в определении термина «авария» в советском морском праве, о чем свидетельствует как практика ее работы, так и принимаемые решения. МАК в своей работе весьма четко разделяла, с одной стороны, дела, в которых хотя бы одной стороной были иностранные участники, и тогда они разбирались исключительно на основе международного морского права и принципов КТМ 1929 г., и, с другой стороны, дела, в которых всеми заинтересованными странами были представители советских организаций. В последнем случае МАК чаще всего обращалась к внутреннему праву, в том числе к приказам Наркомвода и другим регулирующим актам. Однако таких дел было относительно немного, ведь существовал еще внутриведомственный арбитраж, в котором подавляющее число таких дел и разрешались.

В СССР в 1930-х гг. получило развитие дальнейшее нормирование вопросов, связанных с морской аварией, в том числе произошло нормативное оформление применения двух подходов – для советских и иностранных судов соответственно, что было закреплено в приказе Наркомвода № 316 от 20 июля 1935 г. Кроме того, согласно этому приказу, аварийные комиссии перестали быть обязательным участником в деле расследования аварий к середине 1930-х гг. Основная роль в процессе расследования аварии выделялась начальнику торгового порта. Необходимость выявления, какая собственно произошла авария – общая или частная – более не существовала. Часть полномочий диспашеров перешла к инспекторам или сюрвейерам классификационных обществ, в данном случае к регистру СССР.

Список литературы:

1. Сидорченко В. Ф. Общая авария. – СПб.: Изд.-во СпбГУ, 1999. – 184 с.
2. Виноградов П. П., Ген К. К. Страхование морских судов и оформление аварий на море. – М.: Госфиниздат, 1937. – С. 137–179.
3. Егоров Л. М. Ответственность за ущерб, причиненный утратой орудий лова на море (о практике МАК) // Анализ характерных аварийных случаев с судами флота рыбной промышленности. – 1967. – Вып. 6.
4. Зилинкевич Е. Я. Практика МАК по спорам с участием рыбопромысловых организаций // Анализ характерных аварийных случаев с судами флота рыбной промышленности. – 1968. – Вып. 9.
5. Мусин В. А., Костылев Г. А. О повреждениях орудий лова (из практики Морской арбитражной комиссии) // Анализ характерных аварийных случаев с судами флота рыбной промышленности. – 1968. – Вып. 9.
6. Шемонаев В. Ю. Загальна аварія (цивілістичні аспекти): автореф. дис.... канд. юрид. наук: 12.00.03. НАН Україн. Інститут держави і права ім. В. М. Корецького. – К., 2003. – 19 с.
7. Общая авария. (к изменению некоторых подходов). URL: http://www.logistics.ru/9/24/i20_19307p0.htm.
8. Положение о порядке расследования морских аварий: [Утв. 29/III 1952 г.] / М-во мор. флота СССР. – Москва : Мор. транспорт, 1952. – 32 с.; 22 см.
9. Кейлин А. Д. Страхование морских судов и оформление аварий на море. – М.: Госфиниздат, 1937. – 206 с.
10. Жилин И. С. Общая авария и вопросы морского права. – М.: Морской транспорт, 1951. – 73 с.
11. Йорк-Антверпенские правила 1890 г. Перевод с английского Я. А. Тикстона. Основные положения о больших или общих авариях. – С.-Петербург: Типография Н. Н. Клобукова, 1903. – 36 с.
12. Рудольф. Йорк-Антверпенские правила 1924 г. – М.: Госиздат, 1935. – С. 125.
13. Костылев Г. А. Сборник нормативных актов по морскому транспорту. – М.: Транспорт, 1968. – 448 с.
14. Положение о российском регистре. URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_1826.htm (Дата обращения: 12.01.2018).
15. Сборник нормативных актов о транспорте. – М., Юридическая литература, 1983. – Ч. 2.
16. Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам / Составил В. В. Манжин. – М.: Водный транспорт, 1940. – 181 с.
17. Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам. НКПС. Центральное управление морским транспортом. – М.: Транспечать, НКПС, 1928. – 380 с.

Sorokin G. Adjusting of questions related to determination of term "accident" in the naval law of the USSR and investigation of such cases in 1930th // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 1. – P. 57–66.

It is indicated in the article, that Setting up the Marine arbitration committee at the beginning of 1930th fastened the presence of two tendencies in determination of term "accident" in a soviet naval law. She in the work divided very clearly, from one side, businesses in that even one side were foreign participants, and then they understood exceptionally on the basis of international marine law and principles of Code of Trade Seagoing 1929, and, on the other hand, businesses in that all parties concerned were representatives of soviet organizations. In last case POPPY mostly called to the internal right, including to the orders of commissariat of water-carriage and other regulative acts. However there was relatively a bit so goes the world, in fact there was yet an interdepartment arbitration in that repressing number of so goes the world settled.

In the USSR in 1930th the further setting of norms of the questions related to the marine accident got development, normative registration of application of two approaches happened including - for soviet and foreign courts accordingly. That was envisaged in the order of commissariat of water-carriage №316 from July, 20 1935 In addition, according to this order, emergency commissions left off to be an obligatory participant on business of investigation of accidents to the middle 1930th the Basic role in the process of investigation of accident was distinguished to the trade port admiral.

Keywords: accident, marine arbitration commission, investigation, port admiral, staters.

Spisok literatury:

1. Sidorchenko V. F. Obschaya avariya. – SPb.: Izd.-vo SpbGU, 1999. – 184 s.
2. Vinogradov P. P., Gen K.K. Strahovanie morskikh sudov i oformlenie avariyy na more. – M.: Gosfinizdat, 1937. – S. 137–179.
3. Egorov L. M. Otvetstvennost za uscherb, prichinenyyiy utratoy orudiy lova na more (o praktike MAK) // Analiz harakternyiyh avariynyih sluchaev s sudami flota ryibnoy promyishlennosti. – 1967. – Vyip. 6.
4. Zilitinkevich E. Ya. Praktika MAK po sporam s uchastiem ryibopromyislovyyih organizatsiy // Analiz harakternyiyh avariynyih sluchaev s sudami flota ryibnoy promyishlennosti. – 1968. – Vyip. 9.
5. Musin V. A., Kostylev G. A. O povrezhdeniyah orudiy lova (iz praktiki Morskoy arbitrazhnoy komissii) // Analiz harakternyiyh avariynyih sluchaev s sudami flota ryibnoy promyishlennosti. – 1968. – Vyip. 9.
6. Shemonaev V. Yu. Zagalna avariya (tsivIIIstichni aspekti): avtoref. dis.... kand. yurid. nauk: 12.00.03. NAN Ukr. Institut derzhavi i prava im. V. M. Koretskogo. – K., 2003. – 19 s.
7. Obschaya avariya. (k izmeneniyu nekotoryih podhodov). - URL: http://www.logistics.ru/9/24/i20_19307p0.htm.
8. Polozhenie o poryadke rassledovaniya morskikh avariyy: [Utv. 29/III 1952 g.] / M-vo mor. flota SSSR. – Moskva : Mor. transport, 1952. – 32 s.; 22 sm.
9. Keylin A. D. Strahovanie morskikh sudov i oformlenie avariyy na more. – M.: Gosfinizdat, 1937. – 206 s.
10. Zhilin I. S. Obschaya avariya i voprosyi morskogo prava. – M.: Morskoy transport, 1951. – 73 s.
11. York-Antverpenskiy pravila 1890 g. Perevod s angliyskogo Ya. A. Tikstona. Osnovnyie polozheniya o bolshih ili obschih avariyyah. – S.-Peterburg: Tipografiya N. N. Klobukova, 1903. – 36 s.
12. Rudolf. «York-Antverpenskie pravila» 1924 g. – M.: Gosizdat, 1935. – S. 125.
13. Kostylev G. A. Sbornik normativnyih aktov po morskому transportu. – M.: Transport, 1968. – 448 s.
14. Polozhenie o rossiyskom registre). URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_1826.htm
15. Sbornik normativnyih aktov o transporte. – M., Yuridicheskaya literatura, 1983. – Ch. 2.
16. Sbornik zakonov i rasporyazheniy po torgovomu moreplavaniyu i portam / sostavil V. V. Manzhin. – M.: Vodnyiy transport, 1940. – 181 s.