

УДК 347.644/462

РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОПРОСОВ ОТНОСИТЕЛЬНО СТОЛКНОВЕНИЯ МОРСКИХ СУДОВ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

Сорокин Г. А.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Данная статья посвящена изучению проблемы правового регулирования в законодательстве XIX – начале XX в. таких вопросов, как столкновение морских судов, стоявшей несколько в стороне от правового урегулирования вопросов аварий. Эта двойственность была вызвана различными причинами как правового, так и экономического характера. Определенное влияние на развитие этих норм сыграло быстрое развитие техники, в том числе используемой с целью предотвращения морских происшествий. Столкновение судов в праве различных стран регулировалось по-разному, что приводило к многочисленным недоразумениям. Мировому сообществу удалось найти решение лишь части комплекса проблем при подписании 23 сентября 1910 г. в Брюсселе Конвенции для объединения некоторых правил относительно столкновения судов.

Решение же прочих проблем было отложено в связи с существенной разницей в подходах заинтересованных сторон, однако с решением попутных проблем на основе заключения иных конвенций.

Ключевые слова: столкновение судов, морское право, конвенция, законодательство, кодексы, унификация.

В предыдущей нашей публикации были рассмотрена проблема становления определения термина «авария» в морском праве в конце XX – начале XX вв. [1, с. 91–105], которая способствовала развитию процесса изучения этой важной научно-практической проблемы [2–5]. Однако следует указать, что несколько отдельно от общих и частных аварий в законодательстве некоторых европейских стран в XIX – начале XX в. рассматривались вопросы, касающиеся столкновений судов. В России, например, этой проблеме была посвящена в торговом уставе IV разделе об аварии глава III «Об аварии или морских убытках взаимного вреда между купеческими судами».

В нем аварией взаимного вреда кораблю, товару или грузу предписывалось считать убыток от другого корабля, товара или груза (ст. 466). При этом устанавливалось, что в этом случае, т. е. наступления аварии взаимного вреда, убыток должен оплатить тот, кто его причинил (ст. 467). Для определения виновной стороны следовало обращаться к правилам для предупреждения столкновения судов в море [6, с. 1011], а также другим нормативным актам по данному вопросу.

Также устанавливалось, что днем купеческие суда должны в любом случае держаться на безопасном расстоянии от военного судна, отряда или флота, и отнюдь не прорезать линию ордера, в которой флот или отряд находится. Ответственность за любой несчастный случай, который мог произойти от столкновения, полностью возлагалась на купеческое судно, не исполнившее предписываемого этой статьей правила (ст. 468).

В ночное время, если военное судно шло одно, то как купеческое, так и военное судна должны были руководствоваться общими правилами относительно встречи судов; но если военные суда составляли отряд или флот и, следовательно, будут находиться в ордере, то идущее навстречу купеческое судно обязано было, так же, как и днем, держаться на безопасном расстоянии от отряда или флота. Не выполнив это правило, купеческое судно подвергалось той же ответственности (ст. 469).

Безусловно устанавливалось, что в военное время все купеческие суда без исключения в любых случаях обязаны давать место военным судам как днем, так и ночью (ст. 470).

В случае, когда два судна столкнутся по неизбежному случаю, без всякой вины, и от того одному из них или обоим, или товару, на них нагруженному, произойдет убыток, крушение или гибель, а капитан, помощник его или штурман и двое или более из корабельных служащих объявят под присягой, что то был случай неизбежный, без всякой их вины, то закон предписывал такой случай считать аварией простой и частной, и каждый платил собственно свой убыток (ст. 471).

Если столкновение судов последовало по вине одной из сторон, от несоблюдения установленных правил и мер предосторожности, или от недостатка искусства, от небрежности или упрямства корабельщика или шкипера, лоцманов или корабельных служителей, то виновная сторона обязана была вознаградить за вред и убытки, причиненные столкновением тому или другому судну или людям и товарам, на них находившимся (ст. 472).

Если оба корабельщика один другому места не дали из упрямства, и один корабль налетел на другой и от того произошел одному или обоим судам вред, то упрямый корабельщик должен был платить свой убыток. Если же убыток произошел товару или грузу, нагруженному на одном или на обоих тех судах, то упрямый корабельщик обязывался удовлетворить хозяина того товара соразмерно цене своего корабля, если же он заплатить был не в состоянии, то хозяин или хозяева того судна обязывались пополнить остальное по тому же размеру (ст. 474).

Также предусматривалось, что в случае, если один корабль, от недостатка мастерства, от небрежности или упрямства корабельщика или корабельных служителей, сойдется с другим судном и от той свалки причинен будет тому судну, товару или грузу на нем находящемуся, ущерб или убыток, то устроивший свалку корабельщик и служители обязаны были дополнить остальную часть по тому же размеру. Прежде того платежа, корабельщик и служители того судна, которому через свалку причинен вред, обязаны были перед судом доказать свою невиновность, и что они использовали возможные способы к отвращению свалки. Если же они не применили никакого способа и оставались в бездействии, тогда сами они и платили свой убыток (ст. 475).

В случае, если корабль под парусами налетел на иной корабль, лежащий на якоре или в дрейфе, под грот или фор-марселем-обстенг, то корабельщик того судна, который набежал, с хозяином своим платил убыток, причиненный как обоим судам, так и товару, на них нагруженному (ст. 476).

Если же судно во время бури или для спасения своего было вынуждено войти в гавань и прежде, нежели могло быть остановлено, произвело свалку с другим судном, лежащим в гавани, и тем причинило ему убыток, то хозяин или хозяева судна, причинившего убыток другому, сверх собственной потери, должны были

заплатить и половину убытка другому судну или нагруженному на нем товару (ст. 477) [6, с. 1011].

Когда судно стояло на рейде и во время сильного ветра оторвался канат, или оно начало дрейфовать и произвело свалку с другим судном, то оно обязывалось, кроме собственного ущерба, платить и половину причиненного другому судну убытка.

Если же на судне, учинившем свалку, не были спущены реи и стеньги, не было выпущено довольно каната, или другие якоря не были брошены, или не было положено двух якорей, или якоря оказались не довольно тяжелы по величине своей или канаты не довольно толсты и крепки, тогда хозяин или хозяева судна, учинившего свалку, должны были платить весь убыток, произошедший от свалки другому судну и его товару (ст. 478).

В случае, если один корабль стоял на рейде и на якоре, не имея томбуев¹, а другой корабль, входя в тот же рейд, бросил свой якорь через канат того судна и тем самым разорвал свой канат, или понесло иной вред или убыток, то корабль, не имевший на своих якорях томбуев, должен был платить другому кораблю за разорванный канат и за иной убыток, от того понесенный. Если же капитан всего заплатить был не в состоянии, то обязывался доплатить хозяин судна или хозяева того судна. Но если капитан того корабля доказал, то он имел на своих якорях томбуй, что томбуй был сорван другим судном или иным приключением, и что он не имел случая поднять свой якорь и привязать другой тамбуй, то каждый корабль оплачивал собственный свой убыток. Если же ветер позволял, то корабельщик, потерявший томбуй с якоря, должен был поднять свои якоря и дать пришедшему судну место (ст. 479).

В случае, если одно судно, входя в рейд и полагая свой якорь, задело якорь или канат другого судна, на котором был томбуй, то капитан, задевший якорь или канат другого судна, платил убыток, причиненный тем этому судну; если же он был платить не в состоянии, то остальное должен был доплатить его хозяин или хозяева (ст. 480).

Когда же от быстрого течения или великого волнения томбуй скрывался под водою, то приходящий на рейд корабль должен был примечать, где лежит томбуй. Лежащий же в то время в рейде на якоре корабль обязывался дать знать идущему, где его якорь положен (ст. 481).

В случае, когда один корабль по неизбежному случаю потерял свои тяжелые якоря, и от опасности вынужден зайти в рейд, где другие суда лежали на якорях, то, для спасения или остановки того судна и нагруженного на нем товара, корабельщику не запрещалось бросить малый якорь через канат лежащего на якоре судна; те же суда, которые находились на якорях, должны были оказать спасающемуся возможную помощь. При этом капитан или служитель, спасший тонущий корабль, имел право на получение награды 3 % с цены спасенного (ст. 482).

В условиях, когда два судна шли под парусами, и во время густого тумана, частого дождя, или темноты, один другого не ранее увидит, как тогда, когда уже не

¹ Томбуй, томбуя, (происходит от голландского «tonneboei», что буквально означает бочоночный буй) (мор.). Поплавок, буй в виде бочонка, указывающий местоположение брошенного якоря.

было возможности удалиться, также во время великого волнения, течения, легких и переменных ветров, когда судно не слушалось руля и в других подобных обстоятельствах, в ночное время и по неизбежному случаю происходила свалка, и одному судну или обоим причинен был убыток, то каждый должен был платить свой собственный убыток (ст. 483).

Или же когда два судна шли под парусами, а густого тумана или частого дождя не было, один корабль видит, и есть возможность удалиться; когда волнение или течение не сильны и ветры благоприятны, корабли слушаются рулей и хотя в ночное, но довольно ясное время учинят свалку и окажется, что ни на одном из тех судов не поднимали огней, не кричали в рупор, не били в колокол, не давали выстрела, или не учинили другой тревоги, и одному кораблю или и обоим причинен от той свалки убыток, то каждый должен был платить собственный свой убыток. Если же на одном из тех кораблей были использованы возможные способы к отвращению свалки, а другое судно упустило их, то корабельщик, не употребивший необходимых способов к отвращению свалки, и его хозяин или хозяева должны были платить убыток, причиненный от свалки обоим судам и нагруженному на них товару (ст. 484).

Если же оба судна для предотвращения свалки использовали все возможные способы, а несмотря на то она последовала, то происшедший ущерб или убыток следовало вознаграждать обоюдной складкой соразмерно цене судов. Хозяева товара или груза, однако, в этой аварии не участвовали; а убыток, причиненный товару или грузу от упрямства капитана, возлагалось платить ему и его хозяину; если же они тому не были причиной, то каждый платил свой собственный убыток (ст. 485).

Ну и при этом всем полагалось выяснить такие вопросы: 1) откуда был ветер; 2) каким румбом корабль шел, прежде нежели сошелся с другим судном; 3) какая часть корабля о какую часть другого корабля ударила, и какие паруса в то время на обоих судах подняты были; 4) были ли соблюдены на обоих судах правила, установленные для предупреждения столкновений судов, и какие способы каждый корабельщик или водоходцы использовали к отвращению свалки; 5) каким образом паруса были обрасоплены; 6) куда положены были рули, и проч. (ст. 486) [6, с. 1012].

Как видим, российское законодательство достаточно четко прописывало нормы, относящиеся к столкновению судов. В французском, как видно из представленного выше материала, такие нормы отдельно не выделялись, хотя и существовали.

В германском же торговом уложении, от 10 мая 1897 г., такие нормы выделены отдельно и размещены соответственно в ст. 734–739.

Ими, в частности, предусматривалось, что если два судна столкнутся одно с другим, и от этого столкновение на одной или на обеих сторонах судно или груз, или судно, и груз повредятся или совсем погибнут, и вина столкновения падет на кого-либо из судового экипажа одного из судов, то возместить причиненные судну и его грузу убытки обязан был возместить по правилам, содержащимся в п. 485 и 486, хозяин того судна, которое виновно в столкновении.

Как и в российском законодательстве, собственники груза, находившегося на том и другом судне, не обязаны были участвовать в возмещении убытка.

Это правило, однако, не касалось того личного обязательства, которое являлось следствием вины лица, принадлежащего к судовому экипажу (ст. 734) [7, с. 77].

Требование одного или другого судна, или обоих судов о возмещении причиненного им убытка оставалось без удовлетворения, если в столкновении не виновен экипаж ни того, ни другого судна.

Если же столкновение произошло по вине обеих сторон, то обязанность возмещения, равно как размер этого возмещения, зависели от обстоятельств и в особенности от того, насколько лица того или другого экипажа более виновны в столкновении (ст. 735).

При этом правила, содержащиеся в п. п. 734 и 735, следовало применять независимо от того, оба ли судна находились на ходу или неслись течением или ветром, оба ли стояли на якоре или были ошвартованы к берегу, или одно из них (ст. 736).

В случае, если поврежденное от столкновения судно погибло ранее, нежели достигло какого-либо порта, то следовало предполагать, что крушение судна было следствием столкновения.

Важным и отсутствующим в российском морском праве было положение, по которому, если судно находилось под управлением обязательного лоцмана и лица, принадлежащие к судовому экипажу, исполнили лежащие на них обязанности, то судовладелец не отвечал за убыток от столкновения, произошедшего по вине лоцмана (ст. 738). При чем правила этого отделения распространялось и на те случаи, если столкновение произошло более, нежели между двумя судами.

Однако, если в подобном случае столкновение произошло по вине экипажа одного из судов, то хозяин этого судна обязан был отвечать и за тот убыток, который произошел от того, что столкнувшееся с ним судно вследствие этого столкновения столкнулось еще с третьим судном (ст. 739) [7, с. 78].

Как видно из представленного материала, законодательство разных стран в этом вопросе развивалось совершенно самостоятельно и было между собой совершенно не согласовано. При активном развитии торгового судоходства в начале XX в. такое состояние дел представляло собой весьма существенную проблему, которую следовало решить в общих же интересах.

Именно с этой целью была подготовлена и 23 сентября 1910 г. в Брюсселе заключена «Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов». Данный документ подписали Германия, Аргентина, Австро-Венгрия, Бельгия, Бразилия, Чили, Куба, Дания, Испания, США, Франция, Великобритания и Ирландия, Греция, Италия, Япония, Мексика, Никарагуа, Норвегия, Нидерланды, Португалия, Румыния, Россия, Швеция и Уругвай.

Конвенцией устанавливалось, что при столкновении, произошедшем между морскими судами или между морскими судами и кораблями внутреннего плавания, вознаграждение, причитающееся за убытки, причиненные судам, вещам или лицам, находящимся на судне, устанавливается согласно нижеследующих правил без того, чтобы было необходимо принимать в расчет, в каких водах произошло столкновение (ст. 1).

Так, если столкновение произошло случайно, если оно произошло вследствие непреодолимой силы или есть сомнение относительно причин столкновения, то убытки возлагались на того, кто их потерпел.

Это правило следовало применять и тогда, когда суда или одно из них находились в момент несчастного случая на месте якорной стоянки (ст. 2).

Если же столкновение было вызвано неправильным действием одного из судов, то возмещение убытков возлагалось на того, кто в нем виновен (ст. 3).

Если неправильное действие было общим, то ответственность каждого из судов была соразмерна тяжести неправильных действий, каждым из них совершенных; однако если по обстоятельствам дела соразмерность не могла быть установлена или если неправильные действия представлялись равнозначными, то ответственность разделялась в равных долях.

Убытки, причиненные либо судам, либо их грузам, либо пожиткам или другому имуществу экипажа, пассажиров или иных находящихся на судне лиц, падают на виновные суда в сказанной соразмерности, без солидарной ответственности в отношении третьих лиц.

Виновные суда должны были отвечать солидарно в отношении третьих лиц за убытки, причиненные смертью или телесными повреждениями, с сохранением права обратного требования за тем из них, кто уплатил большую долю, чем та, какая, согласно части первой этой статьи, должна была окончательно пасть на него.

При этом уже национальным законодательствам следовало определить, что касается этого права обратного требования, значение и последствия договорных или законных постановлений, которые ограничивали ответственность собственников судов в отношении лиц, находящихся на судне (ст. 4).

Важным есть положение конвенции, по которому ответственность, установленная предшествующими статьями, оставалась в силе и в том случае, если столкновение произошло вследствие неправильного действия лоцмана, даже если последний был обязателен (ст. 5).

Иск о возмещении убытков, происшедших вследствие столкновения, не зависел ни от совершения протеста, ни от какой-либо иной особой формальности. В отношении ответственности за столкновение не допускались никакие законные предположения о неправильных действиях (ст. 6).

Было решено, что иски о возмещении убытков погашались двухлетней давностью со времени происшествия. Срок для предъявления исков по обратным требованиям, допускаемым ч. 3 ст. 4, устанавливался годичный. Эта давность начинается лишь со дня платежа.

Причины приостановки и перерыва этих давностей определялись законом суда, в котором был учинен иск.

Договаривающиеся стороны сохранили за собой право признать в своих законодательствах удлиняющим установленные выше сроки то обстоятельство, что судно ответчика не могло быть застигнуто в территориальных водах государства, в котором истец имел свое местожительство или свое главное заведение (ст. 7).

В этом случае, очевидно, следует упомянуть, что приказом Народного комиссариата Путей Сообщения (далее – НКПС) от 28 августа 1926 г., изданным по соглашению Народным Комиссариатом Юстиции (далее – НКЮ) РСФСР и Народным Комиссариатом Иностранных Дел (далее – НКИД), было разъяснено, что в отношении обстоятельств, приостанавливающих течение 2-годичного срока давности, действует 48 ст. ГК РСФСР и соответствующие постановления гражданских кодексов союзных республик. Тем же приказом также разъяснено, что

задержание начальником порта судна в тех случаях, когда столкновение было вызвано неправильным действием, возможно лишь в силу определения суда о наложении на судно ареста [8, с. 341–345].

Конвенцией устанавливалось, что после столкновения капитан каждого из столкнувшихся судов обязан, насколько он мог это сделать без серьезной опасности для своего судна, своего экипажа и своих пассажиров, подать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам.

Он равным образом обязывался в пределах возможного сообщить другому судну имя и порт приписки своего корабля, так же, как и те места, откуда он идет и куда направляется.

При этом на собственника судна не возлагалась ответственность за нарушение одних лишь предшествующих постановлений (ст. 8).

Статьей 9 стороны, законодательства которых не карают за нарушение предшествующей статьи, обязывались принять или предложить своим подлежащим законодательным учреждениям надлежащие меры к тому, чтобы эти нарушения были наказуемы.

Стороны также обязались сообщать друг другу, как только представится возможным, законы и распоряжения, которые уже были изданы или которые могут быть изданы в их государствах во исполнение предшествующего постановления» (ст. 9).

В этом случае следует указать, что уголовный кодекс РСФСР издания 1926 г. (С. У. РСФСР 1926 г. №80 ст. 600) устанавливал такие карательные нормы:

Ст. 176. «Непринятие должных мер капитаном одного из столкнувшихся на море судов для спасения другого судна, поскольку эти меры могли быть приняты без серьезной опасности для своих пассажиров, экипажа и судна, независимо от ответственности за неподачу помощи экипажу и пассажирам терпящего бедствие судна (ст. 156), – лишение свободы или принудительные работы на срок до одного года или штраф до пятисот рублей» [9].

Ст. 184. «Несообщение капитаном судна другому судну, столкнувшемуся с ним на море, названия и порта приписки своего судна, равно как места своего отправления и назначения, несмотря на возможность сообщить эти сведения, – принудительные работы на срок до 3-х месяцев или штраф до 500 рублей».

Конвенцией, однако, установлено, что пока не состоятся позднейшие соглашения, настоящие постановления несколько не нарушают ни правил об ограничении ответственности собственников судов, как они установлены в каждой стране, ни тем более обязательств, вытекающих из договора перевозки или из всяких иных договоров (ст. 10).

Следует упомянуть, что эта Конвенция не применялась к военным судам и к государственным судам, предназначенным исключительно для отправления общественной службы (ст. 11).

Кроме того, указанное в примечании к ст. 7 приказом НКПС разъяснено, что конвенция применяется к морским коммерческим, промысловым и спортивным судам и не подлежит применению (ст. 11) к судам военным и государственным служебным судам (ледоколам, портовым буксирам и прочим, тому подобным служебным судам), и что в отношении этих судов, в случае возникновения их ответственности за столкновение, применяются ст. ст. 403–406 гражданского

кодекса РСФСР и соответствующие статьи гражданских кодексов других союзных республик [8, с. 341–345].

Конвенцией предусматривалось, что ее постановления будут применяться по отношению ко всем заинтересованным лицам, если все участвующие суда принадлежат к государствам договаривающихся сторон, а равно и в других случаях, предусмотренных национальными законами.

Однако подразумевалось:

1) что в отношении заинтересованных лиц, уроженцев не договаривающегося государства, применение означенных постановлений может быть поставлено в зависимость каждым из Договаривающихся государств от условия 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 (ст. 12).

Эта конвенция также распространялась на возмещение убытков, которые одно судно причинило либо другому судну, либо находящимся на нем вещам или лицам, либо вследствие выполнения или невыполнения маневра, либо вследствие несоблюдения правил, даже если при этом не произошло столкновения (ст. 13).

Статьей 14 каждой из ее сторон давалось 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 окажется возможным, пределы ее применения (ст. 14).

Статья 15 давала право государствам, которые не подписали эту Конвенцию, присоединиться к ней по своей просьбе (ст. 15).

Статья 16 посвящалась вопросам ратификации Конвенции, а ст. 17, соответственно, условиям отказа от дальнейшего участия в ней.

И, наконец, в конвенцию была включена дополнительная статья, которой, в изъятие ст. 16, устанавливалось, что постановление ст. 5, устанавливающее ответственность в том случае, если столкновение произошло вследствие неправильного действия обязательного лоцмана, вступит в полную силу лишь тогда, когда договаривающиеся придут к соглашению об ограничении ответственности собственников судов [10].

Таким образом, с принятием вышерассмотренной Конвенции внутренние нормы подписавших ее государств отошли на второй план, а основные вопросы, затронутые ими, были унифицированы и стали частью внутреннего права этих держав. Сказанное относится не только к Российской империи, но и к СССР. В то же время при подготовке конвенции сторонам не удалось прийти к соглашению по многим спорным вопросам, что в последующие годы потребовало принятия иных решений. Более того, стоит отметить, что на национальном уровне закрепились тенденция к разделению терминов «авария» и «столкновение судов».

Список литературы:

1. Сорокин Г. А. Становление определения термина «авария» в морском праве / Г. А. Сорокин // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2017. – Т. 2(68). № 1. – С. 91–105.
2. Кейлин А. Д. Страхование морских судов и оформление аварий на море / А. Д. Кейлин. – М.: Госфиниздат, 1937. – 206 с.

3. И. С. Жилин. Общая авария и вопросы морского права / И. С. Жилин. – М.: Морской транспорт, 1951. – 73 с.
4. История правил предупреждения столкновений судов в море. URL: <http://flot.com/publications/books/shelf/mppss72guide/3.htm>
5. Положение о порядке расследования морских аварий [Текст] : [Утв. 29/III 1952 г.] / М-во мор. флота СССР. – Москва : Мор. транспорт, 1952. – 32 с.
6. Свод Законов Российской империи. Т. XI. ч. 2 Издание не официальное – СПб.: «Дятел». – 1321 с.
7. Германские законы о торговом мореплавании. Под редакцией В. С. Садовского. – СПб.: типография Т-ва «Народная польза», 1902. – 248 с.
8. Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам. НКПС. Центральное управление морским транспортом. – М.: Транспечать, НКПС, 1928. – 380 с.
9. Уголовный кодекс РСФСР. – М.: Государственное издательство юридической литературы, 1950. – 255 с.
10. Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=808

Sorokin George. Adjusting of questions in relation to the collision of marine ships in the end XX - beginning of XX vv. // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 2. – P. 66–74.

This article is sanctified to the study of problem of the legal adjusting in the legislation of XIX - beginning of XX of century of such questions as a collision of marine ships, standing a few in стороне from the legal settlement of questions of accidents. This duality was caused by different reasons both legal and economic character. Certain influence on development of these norms played mushroom growth of the technique including used with the purpose of prevention of marine incidents. The collision of courts in a right for different countries was regulated on anything, that resulted in the numerous misunderstanding. World community succeeded to find a decision only of part of complex of problems at signing of Septembers, 23 1910 in Brussels of Convention for the association of some rules in relation to the collision of courts.

The decision of other problems was set aside in connection with a substantial difference in approaches of parties concerned, however, with the decision of passing problems on the basis of conclusion of another conventions.

Keywords: collision of courts, naval law, convention, legislation, codes, unitization.

Spisok literaturyi:

1. Sorokin G. A. Stanovlenie opredeleniya termina «avariya» v morskoy pravoy // Uchenye zapiski Kryimskogo federalnogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki. – 2017. – Т. 2(68). №1. S. 91–105.
2. Keylin A. D. Strahovanie morskikh sudov i oformlenie avariyn na more. – М.: Gosfinizdat, 1937. – 206 s.
3. I. S. Zhilin. Obschaya avariya i voprosy morskogo prava. – М.: Morskoy transport, 1951. – 73 s.
4. Istoriya pravil preduprezhdeniya stolknoveniy sudov v more. URL: <http://flot.com/publications/books/shelf/mppss72guide/3.htm>
5. Polozhenie o poryadke rassledovaniya morskikh avariyn [Tekst] : [Utv. 29/III 1952 g.] / M-vo mor. flota SSSR. – Moskva : Mor. transport, 1952. – 32 s.
6. Svod Zakonov Rossiyskoy imperii. T. XI. ch. 2 Izdanie ne ofitsialnoe – SPb. «Dyatel». – 1321 s.
7. Germanskije zakony i o trgovom moreplavanii. Pod redaktsiey V. S. Sadovskogo. – SPb.: tipografiya T-va «Narodnaya polza», 1902. – 248 s.
8. Sbornik zakonov i rasporyazheniy po trgovomu moreplavaniyu i portam. NKPS. Tsentralnoe upravlenie morskim transportom. – М.: Transpechat, NKPS, 1928. – 380 s.
9. Ugolovnyiy kodeks RSFSR. – М.: Gosudarstvennoe izdatelstvo yuridicheskoy literaturyi, 1950. – 255 s.
10. Konventsia dlya ob'edineniya nekotorykh pravil otnositelno stolknoveniya sudov. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=808