

УДК 347.644/462

ОФОРМЛЕНИЕ И РАССЛЕДОВАНИЕ АВАРИЙ В ТОРГОВОМ ФЛОТЕ В РОССИИ В КОНЦЕ XVIII – НАЧАЛЕ XX ВВ.

Сорокин Г. А.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье рассмотрено правовое урегулирование вопросов, связанных с оформлением и расследованием аварий в торговом флоте в Российской империи в конце XVIII – начале XX вв. Указано, что основными нормативными актами, заключающими в себе эти положения, были «Устав купеческого водоходства»; Консульский устав Российской империи; «Высочайше утвержденное положение о биржевых маклерах, гоф-маклерах, аукционистах, нотариусах, корабельных маклерах, диспашерах и о биржевом комитете для надзора за благочинием при С. Петербургском порте»; уставы коммерческих судов; положения об управлении и заведовании морскими торговыми портами.

Ключевые слова: оформление, расследование, авария, закон, указ, положение, устав.

Так как торговое судоходство и все связанное с ним было делом частным, то долгое время российское государство фактически не вмешивалось в регулирование проблем, с ним связанным. В полной мере это относится и к проблеме оформления и расследования аварий, крушений и столкновений морских судов. Как известно, «Устав купеческого водоходства» 1781 г. содержал в себе мало каких-либо конкретных норм в данном вопросе.

Так, к примеру, в его ст. 296 предусмотрено, что в случае, когда лоцман, взявший на свою ответственность судно, разобьет его о камни или посадит на мель, на берег, «то по изследовании порядком уголовных дел... и изследовав судити виновного по мере его вины или намерения» [1, с. 335]. Требование судить порядком уголовным встречаем в уставе и в ст. 287.

В ст. 277 устанавливалось, что при крушении окружной земский исправник должен был собрать все данные о потерпевшем судне (см. ст. 277) и сообщить их в губернское правление, губернский и городской магистрат или ратушу и таможню. Губернское же правление должно было обнародовать эти сведения прибитием листа к дверям городского и губернского магистрата, на бирже или гостинном дворе, или на рынке. Губернский же и городской магистрат или ратуша должны были записать это известие. Однако порядка расследования и, при необходимости, судебного разбирательства по морской аварии или крушению уставом не предусмотрено.

Отсюда можно сделать вывод, что делами о крушении занимались вышеуказанные власти вплоть до учреждения коммерческих судов и развития их нормативной базы.

Как уже выше указывалось, в Западной Европе своеобразными «движителями» процесса урегулирования норм, регулирующих порядок оформления и расследования аварий и крушений морских судов, выступали страховые общества как наибо-

лее заинтересованные в нормировании всех его составляющих. Однако в Российской империи зарождение таких дееспособных обществ относится лишь к первой половине XIX в., а реальное формирование страхового рынка и, как следствие, влияние страховых обществ в качестве важных налогоплательщиков на принятие тех или иных нормативных актов можно отнести в лучшем случае лишь ко второй половине этого столетия.

Однако регулировать отдельные вопросы, связанные с морскими происшествиями вне страны, так или иначе приходилось. Впервые попытка комплексно это сделать была предпринята в Консульском уставе Российской империи, принятом 25 октября 1820 г. (№ 28.444). В нем, в частности, предусматривалось, что в случае, если российское купеческое судно попадет на мель и в связи с этим произойдет его разрушение, то консул должен был принять на свое попечение людей и груз, и стараться о сохранении их. При отсутствии в месте крушения представителей судовладельцев или владельцев груза на консула возлагалась вся ответственность в принятии необходимых мер по спасению судна и груза, сохранению уцелевших вещей и недопущению того, «чтобы за переем (*fauvetade*) оных хозяева обременялись несправедливыми или излишними поборами» (ст. 26) [2].

В редакции устава 1903 г. это было изложено так: «61. Консул принимает все зависящие от него меры в случае кораблекрушения судна, посадки на мель, в других случаях для спасения выгод всех заинтересованных в деле лиц». Там же указывалось, что на консула возлагалось составление протокола о происшествии с изложением подробностей дела, причин происшествия и убытков. Если корабельщик был вынужден выбросить в море часть груза, то он должен был подать о том донесение консулу, где указывались причины такого шага, опись выброшенных вещей. Эти документы доставлялись хозяевам судна и груза (ст. 62) [3, с. 1173].

При большой аварии, т. е. общей или чрезвычайной, или даже в том случае, когда убытки, причиненные судну или грузу, были менее значительны, консул, если он действовал вместо поверенного или корреспондента, должен был через экспертов или, за неимением их и других людей, достойных доверия, в своем присутствии или же в присутствии депутата от консульства, освидетельствовать и оценить повреждения и сделать смету необходимых починков (ст. 66) [3, с. 1174].

В том случае, когда судно подверглось такому несчастью в отдаленности от местопребывания консула, консул должен был узнать, поступил ли шкипер разрушенного судна согласно с общими правилами, т. е. объявил ли о постигшем его судно несчастье немедленно и под присягой перед нотариусом, или, где его не было, перед местным начальством (ст. 27 устава 1820 г.).

В обоих же случаях консул, рассмотрев шкиперское объявление, обязан был составить формальный протокол о потере корабля и груза, основываясь на обстоятельном письменном показании шкипера и корабельных служителей. С этого протокола одну копию, за надлежащей скрепой, следовало отправлять вместе с описью спасенных вещей в департамент внешней торговли, а другую такую же доставить к имеющим участие в грузе или прямо от себя, или через их корреспондентов (ст. 28).

На консуле лежала обязанность отправки в Россию спасенных членов экипажа судна, а до того – заботиться о них и оказывать необходимую помощь (ст. 29).

Также при аварии или других каких-либо убытках, случающихся на море, если они не так важны «и корыстолюбивый шкипер в таком случае может выпустить из виду и честность, и верность своим хозяевам и участникам в грузах, особливо при частном и малом повреждении», на консула возлагалась обязанность в подробностях рассмотреть произошедшую порчу, освидетельствовать расходы, которых требовало состояние судна и груза, контролировать починки, производимые шкипером или его комиссионерами. При отсутствии комиссионеров консул должен был сам распоряжаться необходимыми в таком случае работами или поручить это надежному человеку. В любом случае он должен был смотреть, чтобы расчеты при таких починках составляемы были по правилам, указанным в сочинении Емирикона под заглавием *Traite des assurances et Contrats a la grosse* (вышедшем в Париже в 1784 году в 2 частях).

Консул должен был поверить таковые расчеты и, если находил их справедливыми и согласными с предписанными в той книге правилами, то утвердить своей подписью. Эти расчеты и протоколы консул должен был доставлять в департамент внешней торговли и хозяевам или наемщикам судна (ст. 30).

Что же касается до важных повреждений в целом, т. е. общих или чрезвычайных, то и здесь следовало все испорченное осмотреть в подробностях на том же месте, где случилось несчастье, и засвидетельствовать надежными ценовщиками или при их отсутствии – «веры достойными людьми». Ценовщики, освидетельствовав, обязывались под присягой объявить свое мнение в присутствии местного начальства или нотариусов и свидетелей, или же самого консула. Спасенные с корабля товары также полагалось вскрыть, таким же образом оценить в присутствии того же начальства, если не было их хозяев и их поверенных (ст. 31) [2, с. 472–473].

Убытки, причиненные случившимся с судном и грузом, для производства всех необходимых последующих действий следовало засвидетельствовать. Именно для этой цели существует морской протест, совершить который – прямая обязанность капитана судна. По прибытии судна в порт капитан в течение 24 часов обязывался подать декларацию таможенному надзору или таможене, а затем в течение 7 дней со дня прибытия обязан учинить протест, т. е. объявить о происшедшем под присягой [4]. В частности, в принятом 14 декабря 1819 г. «Таможенном уставе по Европейской торговле» (№ 28030) устанавливалось, что «на конец, буде претерпел бурю или аварию, и для спасения корабля и груза выбросил часть товаров в море, или по какому либо случаю оставил часть товаров в другом порте. Или же просто сомневается в целостном сохранении оных, и марен учинить, или уже действительно учинил протест, корабельщик должен о сем в декларации объявить особо» [5, с. 423].

За границей, как уже указывалось, протест следовало подавать российскому консулу, а в последствии и перед нотариусом, а при отсутствии такого – перед местным начальством [6].

Протест полагалось совершать в порту назначения или в ближайшем порту, куда судно зашло после несчастья. Если груз предназначается в разные порты, то протест в отношении груза следовало бы совершать в каждом порту, и только протест в отношении судна – в порту назначения. Протест должен содержать описание

несчастливого события, указание пожертвования, объяснение причин его вызвавших, обоснование его неизбежности [7]. Такой порядок в общих чертах сохранялся и при принятии последующих узаконений в данной сфере [8].

Производство аварийного расчета в пределах Российской империи с начала XIX в. возлагалось на диспашеров. Изначально институт диспашеров был создан при биржах, однако с развитием торгового судоходства диспашеры стали появляться и при особо важных портах. Так, 12 января 1831 г. вышел указ «Высочайше утвержденное положение о биржевых маклерах, гоф-маклерах, аукционистах, нотариусах, корабельных маклерах, диспашерах и о биржевом комитете для надзора за благочинием при С. Петербургском порте» [9, с. 18].

Им предусматривалось для определения разряда аварии, учета потери в целом и расчета ущерба каждого лица, участвующего в аварии, назначить при С. Петербургском порту двух присяжных диспашеров (ст. 127).

Диспашеров следовало избирать и определять из числа корабельных маклеров тем же порядком, как и биржевые маклеры (ст. 128).

Поступающий в диспашеры должен был пройти испытание по назначению департамента внешней торговли в знании всех правил, обрядов и узаконений по своей должности как отечественных, так и иностранных (ст. 129).

Испытание диспашерам следовало производить в биржевом комитете его членами, наиболее опытными купцами, диспашером, а также поверенными иностранных страховых обществ (ст. 130).

По успешной сдаче испытания диспашеру вручалось пять печатей на пяти же языках (ст. 131) [9, с. 31].

Диспашер во всех действиях своих подчинялся Санкт-Петербургской таможне и состоял под главным Департаментом внешней торговли (ст. 133).

Устанавливалось, что диспашаи или акты диспашера, содержащие определение, учет и расчет аварии, имеют полную веру внутри и вне государства и обязательную силу для участников аварии (ст. 134).

Диспашер в определении разряда аварии, учете и расчете по ней обязан был следовать точно по правилам, изложенным в XII гл. устава купеческого водоходства. В случае, когда встречалось обстоятельство, о котором в уставе о водоходстве не упоминалось или если оно не могло быть применено ни к одной статье этого законоположения, то в таком случае разрешалось диспашеру поступать по торговым обычаям (ст. 135).

Диспашеру следовало приступать к определению и исчислению аварии только по сделанному о том от судовладельца, его корреспондента или корабельщика поручению (ст. 136).

Срок для окончания расчетов по аварии для диспашера устанавливался в 6 недель. Если же процесс замедлялся по вине участвующих в аварии, в объявлении товаров в таможне, без чего к расчету в общей аварии приступить было нельзя, то диспашер должен был о тех аварийных товарах, которые после двухнедельной публикации еще не были объявлены, донести таможне и требовать досмотра и оценки их в установленном порядке (ст. 137).

Если при аварийном случае положен будет таможенной арест, то диспашер должен был немедленно объявить о том купечеству выставлением билета на Бирже и публикацией в публичных ведомостях, чтобы все участвующие в грузе, по рассмотрении морского протеста, подтвержденного экипажем судна под присягой, мог объявить на свой товар цены и внести предварительно сумму, которая по учету диспашера на его часть причиталась, если для того потребовалось освобождение его товаров со стороны участвующих в аварии (ст. 138).

Диспашеру запрещался сбор аварийных денег, если у него не было на то особого поручения, а только должен был составленную им диспашу со счетами по числу участвующих вручить тому, от кого исчисление аварии ему было поручено, а этот уже сам, или через поверенного, должен был собирать и раздавать аварийные деньги (ст. 139).

Диспаши предписывалось писать на пятидесятикопеечной, а если требовался лист большого формата – на трехрублевой крепостной бумаге, и утверждать подписью диспашера с приложением его печати (ст. 140).

Диспаши, следующие для использования внутри государства, писались на русском языке, а отсылаемые за границу – на одном из наиболее употребляемых иностранных языков: немецком, итальянском, французском или английском, прикладывая к ним и печать с подписью на том же языке (ст. 141). Таким образом, диспаша признавалась документом, обладающим силой закона и, вследствие этого, являлась основанием для последующего исполнительного производства.

Устанавливалось, что все документы, на основании которых составлялась диспаша, должны быть открыты для всех участвующих в аварии, и по требованию их диспашер должен давать с них засвидетельствованные копии (ст. 142).

Если при расчете аварии диспашер встретил от участвующих спор или недоумение, то для разрешения ситуации должен был избрать со стороны диспашера и со стороны спор предъявивших по одному из неучаствующих в той аварии опытных людей, которые большинством голосов избирали уже для перевеса, кого сами считали нужным. Этим способом следовало прекращать всякие споры окончательно, и записки о таком разборе посредников свидетельствовать у публичных нотариусов (ст. 144). Только в случае злоупотреблений со стороны диспашера допускается жалоба в таможенную, а «в особо важных случаях» – даже коммерческому суду.

Так, с одной стороны, государство освободило свои судебные органы от разрешения подобных дел. С другой же стороны, подобное третейское разбирательство было одним из наиболее эффективных способов для разрешения подобных споров в торговой среде.

Плата диспашеру за его труды в составлении диспашей и вообще по аварийному делу устанавливалась $\frac{1}{4}$ % с объявленной цены корабля, фрахта и груза. Уплачивал работу диспашера заказчик диспаши (ст. 145).

За продажу корабля и аварийных товаров диспашер устанавливался куртуаж по 1% с продажной цены; за сбережение же и отправление аварийных товаров, плата ему полагалась от владельцев их, по обоюдной договоренности. Одновременно с этим, диспашерам запрещалось требовать себе какую либо плату, под названием за

спасение судна или груза при крушении корабля, однако он был обязан, как только узнает о таком несчастном случае, уведомлять хозяев судна и участников в грузе (ст. 146).

Также диспашеру строго запрещалось производить какую либо торговлю или иметь участие в кораблях и всех отраслях судоходной коммерции, заниматься какими бы то ни было купеческими делами, кроме маклерских (ст. 148).

В то же время диспашерам разрешалось принимать от участников аварий комиссии на продажу кораблей и аварийных товаров, также на сбережение и отправление выгружаемых или спасенных товаров (ст. 149) [9, с. 33].

Также следует указать, что Гл. XVI документа была посвящена вопросам ответственности диспашеров (ст. ст. 150–158) [9, с. 33–34].

Таким образом, можно заметить, что выбор диспашера со стороны заявителя в России был свободен в пределах конкретного района, но право выбора не было предоставлено грузовладельцам, которые сами не могли возбуждать аварийного производства.

Нормы, регулирующие деятельность диспашеров, безусловно развивались и в последующие годы. Так, в своем специальном исследовании Шершеневич указывал, что по инструкции, изданной для Одесского порта 23 сентября 1894 г., диспашер по получении от судовладельца или его агента, корреспондента, или капитана поручения обязан был немедленно оповестить об этом в двух местных и одной столичной газетах, с приглашением товарополучателей к известному сроку, но не менее двух недель: 1) объявить стоимость своих товаров; 2) явиться к нему, диспашеру, для обеспечения уплаты доли, какая по диспаше на те товары причтется, или же взноса залога с целью освобождения товара от ареста; 3) представить документы, какие признаны будут ими необходимыми в защиту своих интересов [7].

Таким образом, институт диспашеров играл важную роль при установлении размеров аварии и расчете убытков. Однако это касалось лишь случаев, в которых сторонами дела были лишь частные суда. В случае же, если одно из судов было государственным, законом устанавливался иной порядок.

Уставом торговым этому посвящена специальная глава под названием «О удовлетворении частных убытков от повреждения купеческих судов казенными и обратно», в которой предусматривалось, что, если военное судно сойдется или свалится с купеческим на рейде или гавани какого-либо российского порта, то главное местное начальство немедленно, по принесении на это жалобы, обязано было распорядиться о производстве по этому поводу случая следствия через знающих морское дело чиновников, при депутатах со стороны купечества, если следствие производилось по распоряжению морского в порту начальства, и при депутатах как со стороны купеческой, так и военно-морской, если следствие производилось по распоряжению гражданского ведомства (ст. 487).

Если же такой случай происходил в удалении от портов, но при российских берегах, то прибрежное полицейское начальство должно было выяснить все обстоятельства дела через отбор показаний от жителей. Командирам военного и торгового

судов следовало немедленно сообщить полицейскому начальству все подробности происшествия (ст. 488).

Предварительное изучение дела, в случае принесения с которой-либо стороны жалобы, служило потом основанием при производстве формального следствия в том российском порту, куда прибыли оба означенные суда; если же суда пошли в разные порты, то жалобу следовало приносить в том месте, где находится то судно, с которого отыскивалось удовлетворение убытков, и где тогда производилось и формальное следствие с истребованием нужных к делу сведений через начальство того порта, куда отправилось другое судно (ст. 489).

При повреждении военных судов российскими купеческими судами и, наоборот, при берегах иностранных держав, предварительное следствие полагалось производить с помощью российских консулов. А формальное же следствие проводить в одном из российских портов (см. ст. 489, ст. 490).

Результаты предварительного следствия с мнением всех участвовавших в нем лиц в случае возбуждения судебного производства отправлялись в местный коммерческий суд, а где его не было – в подлежащий суд гражданский, для рассмотрения поступков и прав всех лиц гражданского ведомства и для определения с них взыскания в пользу казны или следующего им, на основании законов, удовлетворения за убытки, причиненные им казенным судном, не касаясь того, на чей счет должно быть отнесено такое удовлетворение (ст. 492).

При необходимости эти дела по решению в нижних инстанциях поступали в высшие на основании общих узаконений.

При производстве же дел в коммерческих судах предписывалось присутствие в них со стороны морской депутаты на равном праве с другими членами. Правительствующий Сенат как высшая инстанция для коммерческих судов по делам такого рода должен был требовать предварительного заключения от управляющего морским ведомством (ст. 494).

Окончательные решения по таким делам приводились в исполнение на общем основании с тем, что взыскиваемые с частных лиц за повреждение военных судов деньги поступали в морское ведомство, обязанное исправить на свои суммы те повреждения. Присуждаемые средства в пользу частных лиц за причиненные им военными судами убытки удовлетворялись от министерства финансов (ст. 495).

При этом устанавливалось, что удовлетворение убытков частных лиц за повреждения, причиненные им военными судами, следовало производить немедленно, по окончании его присуждения (ст. 496).

Если комиссия, созданная для изучения причин столкновения судов, находила, что оно произошло не по вине частного лица, должна была изложить точно все данные, на основании которых определялось, произошло ли столкновение по военным, или от причин, от них не зависящих, и представить на усмотрение морского начальства свое в этом отношении предварительное заключение (ст. 497) [3, с. 1013].

Как видно из представленного выше материала, важным звеном в разрешении дел по морским авариям и крушения в Российской империи были коммерческие суды. По мнению многих исследователей отечественного коммерческого права, система таких судов была заимствована во Франции. И действительно, в Торговом

Ордонансе 1673 г. Титул 12 был посвящен коммерческим судам. В частности, в компетенцию судей и советников коммерческих судов входило рассмотрение споров, вытекающих из страхования, договоров морского займа, обязательств и договоров, связанных с морской торговлей, с фрахтованием и арендой судов (ст. 7) [571, с. 1129].

В Российской империи, согласно Уставу судопроизводства торгового (Издание 1903 г.), раздел 1, гл. 3., «Предметы и пространство ведомства», таким судам, кроме прочего, подлежали дела по морскому страхованию, аварии, бодмерее и кораблекрушению, однако ему не подлежали «все споры по торговле, не превышающие ста пятидесяти руб.» (ст. 43).

В то же время устанавливалось, что коммерческий суд сам по себе ни к какому делу не приступает и, как судебное учреждение, входил в рассмотрение дел и приступал к решению их только по жалобам и искам (ст. 44).

Устанавливалось, что ведомство каждого коммерческого суда простирается не далее того города, в котором он был учрежден, и его уезда. Однако подсудность по делам, ведомству суда подлежащим, распространялась как на живущих в том городе и уезде, так и на временно пребывающих в нем. Кроме того, подсудность распространялась на всех без исключения иногородних торгующих: 1) когда в условиях договора между ними было постановлено, в случае спора, разбираться в том именно городе; когда сам предмет тяжбы, как-то: товары, суда и т. п. были в том месте, где и коммерческий суд (ст. 47).

Коммерческий суд был первой степени гражданского суда по всем делам, к ведомству его принадлежащим, но жалобы и апелляционные прошения его приносились в Правительствующий Сенат (ст. 48).

При этом Коммерческий суд решал окончательно и без апелляции: 1) все дела, по коим первоначальный иск не простирается в столицах свыше 3500 руб.; 2) все дела, которые хотя и превышали эту сумму, но в которых обе тяжущиеся стороны, по взаимному согласию, в суде предъявленному, пожелали окончить дело в этом суде без апелляции (ст. 49) [3, с. 1121–1122].

С принятием 7 мая 1891 г. «Положения об административном заведовании торговым мореходством и портовой полиции в приморских торговых портах» (7674), в портах появились капитаны портов и их помощники, а также техники и другие должностные лиц [11, с. 393]. К обязанностям капитанов портов были отнесены и случаи аварий и крушений морских судов [11, с. 394].

12 июня 1901 г. было принято «Положение о местном управлении приморскими торговыми портами» (20383), в котором начальники портов также получили определенные обязанности в отношении аварий и крушений морских торговых судов [11, с. 405–408]. С введением в действие этих важнейших положений появились не только новые должностные лица, но их обязанности. Далее, к примеру, морской протест следовало заявлять начальнику порта, а оценку повреждений торговых судов при авариях возложили на портовых техников, хотя институт диспашеров не был отменен. Внедрение новых норм происходило постепенно.

Так, к примеру, одним из начальников торговых портов, за неимением прямых указаний в циркулярном предложении административной части отдела торговых

портов от 9 июля 1903 г., – был возбужден вопрос о порядке вознаграждения портовых техников и приглашенных в необходимых случаях экспертов по просьбе заинтересованных лиц за труды по определению стоимости повреждений судов при авариях.

Вследствие этого, по докладу ситуации временно управляющему министерством торговли и промышленности, отдел торговых портов в специальной инструкции начальникам торговых портов от 12 апреля 1906 г. № 2006 вынужден был разъяснить, что, хотя в законе 12 июня 1901 г. и не встречалось прямых указаний на обязанность со стороны портовых управлений производить оценку повреждений судов, тем не менее, с целью содействия торговому мореплаванию, начальники портов могли поручить портовым техникам производить такую оценку. По представлении портовым техникам такой оценки в управление порта, от начальника порта зависела выдача от портового управления соответствующего удостоверения просителям.

Исходя из этого, производимая техниками оценка, как поручение по службе, никакой оплате подлежать не могла. В случае, когда для оценки требовалось приглашение специалиста, расчет с ним следовало производить просителю, которому и полагалось это заранее объявить [12, с. 245–246].

Следует указать, что, к примеру, в Италии, по Уставу торгового мореплавания Итальянского королевства, обнародованном 25 июня 1865 г., на капитана порта возлагалось разбирательство по вопросу об убытках, причиненных одним судном другому столкновением, бросанием якорей или каким-либо другим движением судна внутри порта, гавани или каналов участка

Во всех этих случаях капитаны порта и портовые чиновники, без обрядностей судопроизводства, по выслушивании сторон и даже в отсутствие той из них, которая не явилась, делали постановления о надлежащем по делу взыскании.

О всяком деле они должны были составлять протокол, после которого излагалось надлежащее решение, служащее исполнительным по делу документом. Против этого решения не допускались ни возражения, ни апелляции [13, с. 5–6].

В Германии в изучаемый период действовал закон от 27 июля 1877 г. «О разбирательстве по делам о морских несчастьях». На его основании для разбирательства по делам о морских несчастьях, постигших торговые суда, на германских берегах были созданы морские управы и Главная морская управа [14, с. 153–162].

Список литературы

1. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года. Т. XXI. С 1781 по 1783. – СПб., 1830. – 1083 с.
2. Полное собрание законов Российской империи. С 1649. Т. XXXVII. 1820 – 1821. – СПб., 1830. – 983 с.
3. Свод Законов Российской империи. Т. XI. ч. 2. Издание не официальное – СПб.: «Дятел». – 1321 с.
4. Свод Законов Российской империи. Т. XI, ч. 2, Устав торговый, ст. 460; т. VI, Устав таможенный, ст. 219.
5. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXVI. 1819. – СПб., 1830. – 734 с.
6. Свод Законов Российской империи. Т. XI, ч. 2, Устав консульский, ст. 62, 63.
7. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. III: Вексельное право. Морское право. – М.: «Статут», 2003. – 412 с.
8. Таможенный устав по европейской и азиатской торговле : Доп. соответственными законоположениями, инструкциями и разъяснениями по 1 июня 1893 г. / Изд. М. Н. Миклашевского. – Неофиц. изд. – СПб.: М.Н. Миклашевский, 1893. – VIII, 516. – 391 с.
9. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. VI. Отделение первое. 1831. – СПб., 1832. – 834 с.
10. Коммерческий кодекс Франции / предисловие, перевод с французского, дополнение, словарь-справочник и комментарии В. Н. Захватаева. – М.: Волтер Клувер, 2008. – 1272 с.
11. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX в. / Б. В. Змерзлый. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. – 512 с.
12. Сборник узаконений и административных распоряжений, относящихся до торгового мореплавания и торговых портов. Часть вторая. Циркуляры, правила и инструкции (до 1 января 1913 г.). Разделы II и III. – СПб.: Типография В. Ф. Киршбаума (отделение). – 1914 г. – 356 с.
13. Устав Торгового мореплавания итальянского королевства. – СПб.: Печатано в типографии морского министерства, в Главном Адмиралтействе, 1877. – 196 с.
14. Германские законы о торговом мореплавании. Под редакцией В. С. Садовского. – СПб.: Типография Т-ва «Народная польза», 1902. – 248 с.

Sorokin G. Registration and investigation of accidents in a mercantile fleet in Russia in the end XVIII – beginning of XX // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 2 (68). № 2. – P. 37–46.

In the article the legal settlement of questions of the accidents related to registration and by investigation is considered in a mercantile fleet in the Russian empire in the end XVIII - beginning of XX вв. It is indicated that basic normative acts containing these positions it was been "charter of merchant водоходства"; Consular charter of the Russian empire; Very "tall ratified position about exchange brokers, гоф-маклерах, auctioneers, notaries, ship brokers, staters, and about an exchange committee for a supervision after благочинием at С. Petersburg port"; charters of commercial courts; positions about a management and management marine trade ports.

Keywords: registration, investigation, accident, law, decree, position, charter.

Spisok literatury:

1. Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii. S 1649 goda. T. XHI. S 1781 po 1783. – SPb., 1830. – 1083 s.
2. Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii. S 1649. T. HHHVII. 1820 – 1821. – SPb., 1830. – 983 s.
3. Svod Zakonov Rossiyskoy imperii. T. XI. ch. 2 Izdanie ne ofitsialnoe – SPb. «Dyatel». – 1321 s.
4. Svod Zakonov Rossiyskoy imperii. T. XI, ch. 2, Ustav torgovyy, st. 460; t. VI, Ustav tamozhennyi, st. 219.
5. Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii. S 1649 g. T. XXXVI. 1819. – Spb, 1830. – 734 s.
6. Svod Zakonov Rossiyskoy imperii. T. XI, ch. 2, Ustav konsulskiy, st. 62, 63.
7. Shershenevich G. F. Kurs torgovogo prava. T. III: Vekselnoe pravo. Morskoe pravo. – M.: «Statut», 2003. – 412 s.
8. Tamozhennyi ustav po evropeyskoy i aziatskoy torgovle : Dop. sootvetstvennyimi zakonopolozheniyami, instruktsiyami i raz'yasneniyami po 1 iyunya 1893 g. / Izd. M.N. Miklashevskogo. - Neofits. izd. – Sankt-Peterburg : M.N. Miklashevskiy, 1893. - VIII, 516, 391 s.
9. Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii. Sobranie vtoroe. T. VI. Otdelenie pervoe. 1831. – SPb., 1832. – 834 s.
10. Kommercheskiy kodeks Frantsii / predislovie, perevod s frantsuzskogo, dopolnenie, slovar-spravochnik i kommentarii V. N. Zahvataeva. – M.: Volter Kluver, 2008. – 1272 s.
11. Zmerzlyiy B. V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudohodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v kontse XVIII – nachale HH v. / B.V. Zmerzlyiy. – Simferopol: ChP «Predpriyatie Feniks», 2014. – 512 s.
12. Sbornik zakonov i administrativnykh rasporyazheniy, odnosyashchisya do torgovogo moreplavaniya i torgovyih portov. Chast vtoraya. Tsirkulyari, pravila i instruktsii (do 1 yanvarya 1913 g.). Razdelyi II i III. – S.-Peterburg. Tipografiya V. F. Kirshbauma (otdelenie). – 1914 g. – 356 s.
13. Ustav Torgovogo moreplavaniya italyanskogo korolevstva. – SPb.: Pечатano v tipografii morskogo ministerstva, v Glavnom Admiralteystve, 1877. – 196 s.
14. Germanskie zakonyi o torgovom moreplavanii. Pod redaktsiey V. S. Sadovskogo. – SPb.: tipografiya T-va «Narodnaya polza», 1902. – 248 s.