

УДК 347.644/462

ВНУТРЕННЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ С МОРСКИМИ ПРОИСШЕСТВИЯМИ, В СССР В 1920-Х ГГ.

Сорокин Г. А.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье раскрывается процесс внутреннего регулирования правовых вопросов, связанных с морскими происшествиями, в СССР в 1920-х гг. посредством учета и практического применения не только норм международного права, но и специфики отечественного государственного устройства в указанный период. Процесс этот исследуется на примере норм конкретных подзаконных нормативных актов, разработанных и внедренных с этой целью в исследуемый период. Указаны разработанные и внедренные классификации морских происшествий, их эволюция. Указано влияние на этот процесс принципов морского страхования и специфики их применения в СССР.

Ключевые слова: морские происшествия, правовое регулирование, нормы, суда, люди, порты.

Как уже было изложено в наших предыдущих статьях [1; 2], советский законодатель во второй половине 1920-х гг. совершенно инкорпорировал нормы международного морского права в отечественные нормативные акты, в том числе и в Кодекс торгового мореплавания СССР 1929 г. Однако это была лишь внешняя, обращенная к загранице часть советского морского права. В полной мере использовать эти нормы в отношении советских судов и советских же грузов, если в событии не был замешан иностранный интерес, внутри страны никто всерьез не собирался. И для этого были свои причины.

Итак, морское законодательство всех мировых стран в изучаемый период аварией считало сами убытки и расходы, а не случай, их вызвавший. Вот отсюда и пошло двойственное отношение к термину «авария» в СССР, так как классическое его определение, закрепленное в КТМ, более относилось к внешним операциям и связано было с международной традицией его понимания и толкования. В СССР же, когда дело касалось внутренних водных путей, судов под флагом СССР и с его же грузом, при государственной форме собственности как на суда, так и на груз, отдельное внимание уделялось собственно причинам аварий и их расследованию. Отсюда произошедшее разделение в СССР на нормы для морского плавания, приближенные к мировым, и нормы (в том числе и отдельные уставы) для внутреннего.

Более того, согласно общепризнанным в мире правилам как груз, так и судно были почти всегда застрахованы, и распределение убытков фактически производилось в конечном итоге не между владельцами грузов и судовладельцами, а между страховщиками груза. Таким образом, в СССР не было основания в отношении собственных судов применять какие-либо международные правила, ведь в любом случае груз и судно, равно как и Госстрах, принадлежали одному собственнику – государству. К тому же к концу 1920-х гг. с частновладельческим флотом фактически было покончено [3]. Кроме того, постепенно ликвидировались созданные в начале 1920-х гг. полунезависимые парохозяйства, даже государственные, объединенные в

Совторгфлот [4]. В этом случае распределение убытков теряло всякий смысл, впрочем как и страхование. Что правда, для иностранных грузов, шедших в СССР, или же иностранных грузов, шедших из СССР, за границей были созданы две формально независимые страховые компании, которые и производили необходимые операции [5, с. 11]. Однако в самой стране эта практика перестала существовать.

Несколько позже такой подход был признан и легализован. Так, в книге «Правовое регулирование деятельности морских торговых портов СССР», изданной в 1957 г., указывается, что «во избежание недоразумений следует заметить, что в морской практике под авариями часто понимают не те или иные чрезвычайные происшествия на море, а всякого рода убытки, причиненные судну или грузу, или непредвиденные расходы, произведенные для судна или груза во время рейса в связи с опасностями или случайностями морского плавания. Именно в этом смысле термин “авария” применяется статьями 142-154 КТМ СССР.

Однако для деятельности морского транспорта и его организации имеет важное практическое значение исследование понятия аварии прежде всего в другом смысле. Отвлекаясь от гражданско-правовых последствий того или иного происшествия на море, под аварией понимают именно последнее, т. е. само чрезвычайное происшествие, которое нередко влечет за собой нарушение нормального хода производственного процесса морского транспорта в каком-либо из его звеньев» [6, с. 1–3].

Именно исходя из такой позиции к «аварии» относились в соответствующих структурах СССР еще в 1920-х гг. Для внутреннего пользования в союзе определение термина морской аварии и прочих происшествий в торговом флоте был принят совершенно иной подход.

В частности, во второй половине 1920-х гг. НКПС было принято «Положение об авариях, происшествиях и несчастных случаях с людьми на морских путях сообщения и на портовых территориях СССР». Стоит также указать, что в силу сложившихся взаимоотношений между советскими наркоматами установление порядка расследования и учета несчастных случаев на морском транспорте в этот период происходило по соглашению между НКТруда СССР и НКПС.

В данном Положении, в отношении его применения, следовало понимать:

а) под термином «авария» – всякий случай на воде с судном или с перевозимым на судне грузом, последствием которого был или мог быть имущественный ущерб означенному судну или грузу. Или же судну и грузу вместе;

б) под термином «происшествие» – всякий случай, последствием которого был или мог быть ущерб имуществу, находящемуся на территории порта;

в) под термином «несчастный случай» – всякий случай с человеком на судне или вообще на плавучем средстве на территории порта или в районе портовых вод, последствием которого был или мог быть для него ущерб здоровья или смерть (п. 1).

Раздел 2 Положения был посвящен вопросам извещения об авариях, происшествиях и несчастных случаях. В нем, в частности, устанавливалось, что с целью своевременного принятия срочных мер:

а) к оказанию помощи пострадавшим лицам;

б) к спасению людей, имущества и груза;

в) к наиболее быстрому выяснению причин, обстоятельств и ответственности лиц;

г) к устранению обнаруженных опасностей – каждый агент морского транспорта обязан обо всех авариях, происшествиях и несчастных случаях с людьми немедленно известить старшего по службе (п. 2).

При этом устанавливалось, что непосредственный рапорт начальнику торгового порта о происшедшем должны делать следующие лица:

- а) капитаны судов и всех плавучих средств;
- б) капитаны портов;
- в) лица, распоряжающиеся всевозможными специальными работами (начальники);
- г) агенты мореходных предприятий;
- д) управляющие, заведующие и т. п. береговым учреждениями и органами мореходных предприятий;

е) врачи и лекарские помощники транспорта, в случае непосредственной явки или доставления к ним пострадавших для оказания медицинской помощи (п. 3). Таким образом, круг лиц, заявляющих о происшествии, был существенно расширен, в отличие от применявшейся практики заявления протеста капитаном судна.

Учитывая административные полномочия начальника торгового порта раздел 3 Положения устанавливал его обязанности в случае получения извещения об аварии, происшествии и несчастном случае. Так, в частности, начальник торгового порта или лицо, его замещающее, получив извещение о происшедшем, был обязан:

- а) принять меры к немедленному оказанию помощи и спасению, сообщив в надлежащих случаях милиции;
- б) осмотреть место происшедшего случая и, по возможности, выяснить его причину;
- в) опросом пострадавших, а также причастных к делу агентов и свидетелей (находящихся на месте) выяснить обстоятельства данного случая;
- г) по выяснении обстоятельств аварии или происшествия телеграфом донести об этом в ЦУМОП по установленному адресу, а затем немедленно приступить к составлению акта по установленной форме «А» (приложение № 2) (п. 4).

При этом устанавливалось, что выяснение отдельных сведений или невозможность выполнить п. «в» не должно задерживать посылку телеграммы (в версии 1923 г. здесь упомянут еще и пункт «г»).

В варианте 1923 г. указано, что телеграфное донесение в ЦУМОП должно быть подано немедленно, с оговоркой о том, что о мелких случаях донесения могут быть не подаваемы (п. 7) [7, с. 378].

При подаче телеграммы лицам, ее составляющим, полагалось руководствоваться следующим:

- а) телеграмма должна обязательно начинаться словами: «Москва, ЦУМОП, аварийная, такого-то числа и месяца, во столько-то часов и минут (время 24-часовое), на таком-то месте», а далее изложить обстоятельства аварии, принимаемые для ликвидации таковой. Тип (назначение) судна, наличие груза и наименование его указывать точно;
- б) телеграмма должна кратко и ясно, без лишних подробностей, передать обстоятельства аварии, происшествия или несчастного случая и причину, если таковая к моменту подачи телеграммы была точно установлена, если же не установлена, то указать об этом в телеграмме;

в) в телеграмме следовало указать последствие (исход) аварии, происшествия или несчастного случая;

г) если были пострадавшие (утонувшие, убитые или раненные), то полагалось указать имя, отчество и фамилию, степень увечья каждого из них; если в числе пострадавших были лица, состоящие на действительной военной службе, то, по возможности, следовало указать, к составу какого полка, части или команды они принадлежали;

д) в случаях, если место аварии необходимо оградить или принять соответствующие меры для безопасности кораблевождения, копия такой телеграммы посылалась в управление по обеспечению безопасности кораблевождения (УБЕКО) своего моря и в случае необходимости в Гидрографическое управление, о чем обязательно упоминалось в телеграмме, посылаемой в ЦУМОП (п. 5).

Наиболее важным во всем Положении был его раздел 4, устанавливающий порядок расследования и связанных с ним действий.

Им предусматривалось, что вслед за посылкой телеграммы полагалось неотлагательно приступить к составлению акта по форме «А», который составлялся непосредственно начальником торгового порта или лицом по его назначению, с привлечением в случае необходимости экспертов (п. 6). При этом при составлении акта о происшествии по форме «А» слово «авария» предписывалось заменить словом «происшествие» (прим. к п. 6).

Акт по форме «А» составлялся в 2-х экземплярах, из которых первый хранился в делах управления соответствующего порта, второй отсылался в ЦУМОП по отделу торгового мореплавания, а выписка из акта препровождалась в управление порта регистрации судна (п. 7).

При составлении акта по форме «А» следовало обязательно заполнять все графы бланка возможно более точно, ясно и кратко. Места, остающиеся незаполненными, полагалось прочеркивать (п. 8).

К каждому акту по форме «А» нужно было прилагать схематические чертежи пострадавшего судна и план места аварии (п. 9) [8, с. 192].

В случае, если: при аварии или происшествии погибли или пострадали люди; если судно пошло ко дну; если судно было покинуто; при столкновении судов – по предписанию центрального управления морского транспорта начальник торгового порта обязан был назначить аварийную комиссию для расследования случившегося.

Во всех остальных случаях аварий или происшествий назначение комиссии предоставлялось усмотрению начальника торгового порта (п. 10).

Аварийные комиссии для северной части Каспийского моря (12 фут. Астраханский рейд, Гурьев и др.) назначались уполномоченным управления акционерного общества «Каспийское пароходство» в Астрахани. Этому уполномоченному присваивались права и обязанности начальника порта, предусмотренные данным положением (п. 11).

Аварийные комиссии в районе управления по обеспечению безопасности кораблевождения в Карском море и устьях Сибирских рек (Убекосибири) назначались соответственно начальником этого управления.

Исходя из этого начальнику, Убекосибири предоставлялись права начальника морского торгового порта в отношении производства и разбора дел об авариях,

происшествиях и несчастных случаях с людьми, предусмотренные этим положением (п. 12)¹.

Предметом расследования служили аварии, постигшие суда торгового морского флота СССР и иностранные торговые суда, если авария произошла в пределах вод СССР.

Согласились и отголоски имперского права. Так, к примеру, в случае столкновения торгового судна с военным аварийная комиссия назначалась по соглашению и совместным распоряжением начальников торгового и военного портов (п. 13).

Аварийная комиссия должна была состоять из лиц, знакомых со всеми отраслями морской техники и эксплуатации, числом не менее 5 чел., из которых один – представитель Регистра СССР, если такой был в месте производства расследования и, по крайней мере, один, имеющий судоводительское звание, и один – звание судового механика и имевшие в этих званиях плавание.

Аварийные комиссии, назначаемые начальником Убекосибири, должны были состоять из таких лиц: одного от Сибводпути, имеющего судоводительское звание, и одного от Регистра СССР² (п. 14).

Во всех случаях производства расследования необходимо было приглашать представителей: управления по обеспечению кораблевождения (УБЕКО), ОГПУ, Наркомтруда и Профсоюза рабочих водного транспорта, если упомянутые учреждения сами того пожелали. Все эти представители пользовались правами членов Комиссии.³

В аварийные комиссии, назначаемые начальником Убекосибири, следовало приглашать на тех же основаниях представителей от НКРКИ, ОГПУ, НКТруда и профсоюза рабочих водного транспорта (п. 15) [8, с. 193].

Фрахтователь и владелец пострадавшего судна, имущества и груза или их представители имели право присутствовать при расследовании и делать замечания, однако они не имели права участвовать в постановлении по расследованию (п. 16).

Назначать председателя комиссии из ее членов предоставлялось начальнику торгового порта.

В то же время председателем комиссии в районе Убекосибири полагалось назначать представителя Убекосибири, а председательство в Комиссии, назначаемой уполномоченным Каспара в Астрахани, возлагалось на означенного уполномоченного (п. 17).

Время открытия совещания устанавливалось председателем комиссии, каковой и руководил совещанием. Кроме того, все члены комиссии имеют право обращаться с вопросами непосредственно к явившимся для опроса лицам (п. 18).

Совещания аварийной комиссии полагалось фиксировать в специальном журнале, который должен был одержать в себе и имена участвующих, и суть вопроса. Этот журнал должен был подписываться председателем, не менее чем двумя членами комиссии и секретарем (п. 19).

В целом на аварийную комиссию возлагается вынесение заключений по таким вопросам: о причинах аварии; о том, на кого падет ответственность за аварию; о по-

¹ П.п. 10, 11, 12 с таким содержанием не присутствовали в положении 1923 г.

² Часть 2 п. 14 также не входила в приказ 1923 г.

³ В версии 1923 г. вместо ОГПУ – ТОГПУ, а вместо УБЕКО – Гидрографическое управление.

следствиях аварии и о стоимости исправления повреждений; о мерах для предупреждения подобных случаев в дальнейшем.

Кроме того, комиссия должна была выяснить, были ли выполнены на судне все правила безопасности судоходства, правила технической эксплуатации, Устав внутренней службы, распоряжения, инструкции и т. п., когда производились последние тревоги по расписаниям и результаты их; в случае гибели судна – есть ли возможность спасти судно или его поднять; состояние ограждения в районе аварии, состояние лоции и руководств для плавания и т. п. (п. 20)

Однако в случае производства расследования не аварийной комиссией, а единолично начальником порта или лицом по его поручению всё, перечисленное в этой статье, возлагалось на последнего.

Если при аварии были какие-либо особые подвиги самопожертвования, то аварийная комиссия должна была указать обстоятельства таковых и высказать свое мнение о желательности вознаграждения совершившего их лица (п. 21).

Заключение аварийной комиссии выносилось простым большинством голосов, однако при равенстве голосов перевес давал голос председателя (ст. 22).

Члены комиссии, не согласные с мнением большинства, вправе были подать в трехдневный срок особое, в письменной форме, мнение, каковое прилагалось к журналу и заносилось за подписью подавшего на отдельном (вкладном) листе, о чем упоминалось в графе 26 акта по форме «А» (п. 23).

Все подлинники показаний опрашиваемых лиц, все материалы по расследованию и состоявшиеся заключения следовало прилагать исключительно к первому экземпляру акта по форме «А», в ЦУМОР же присылать в копиях при втором экземпляре акты сразу после окончания расследования и состоявшегося решения (п. 24) [8, с. 194].

Здесь мы должны сделать отступление, так как в Приказе 1923 г. эта часть выглядит совершенно иначе. В нем, в частности, устанавливался такой порядок:

«17. Страховщик и владелец пострадавшего судна, имущества или груза или их агенты имеют право присутствовать при расследовании и делать заявления, однако они не имеют права участвовать в постановлениях по расследованию.

18. Председатель Комиссии назначается из числа членов Комиссии начальником торгового порта.

19. Время открытия Совещания назначается председателем комиссии, каковой и руководит Совещанием. Все члены Комиссии имеют право обращаться с вопросами непосредственно к явившимся для опроса лицам.

20. Устным совещанием Аварийной комиссии ведется журнал, который должен содержать в себе имена участвующих и сущность вопроса. Журнал подписывается председателем, не менее 2 членами Комиссии и секретарем.

21. По окончании Совещания Аварийная комиссия должна высказать свое заключение и во всяком случае должно быть выяснено:

а) не вызвана ли авария или ее последствия недостатком в постройке судна, его свойством, снаряжением, погрузкой или

б) недостатками фарватера, вспомогательных средств (морских сигналов, лоций, спасательных учреждений и т. п.).

22. Заключение Аварийной комиссии постановляется простым большинством голосов; при равенстве голосов перевес дает голос председателя.

23. Члены Комиссии, не согласные с мнением большинства, вправе подать в трехдневный срок особое, в письменной форме, мнение, каковое прилагается к журналу и заносится за подписью подавшего на отдельном (вкладном) листе, о чем упоминается в графе 26 акта по форме "А" [7, с. 380].

24. По окончании расследования и на основании состоявшегося по таковому заключению Аварийная комиссия должна в надлежащих случаях высказать мнение, какие меры должны быть приняты для предупреждения подобных случаев в будущем, а также, если были особые подвиги самопожертвования, то указать обстоятельства таковых, кем они совершены и желательность вознаграждения.

Такие мнения заносятся на отдельном (вкладном) листе, о чем упоминается в графе 26 акта по форме "А".

25. Все подлинники показаний опрашиваемых лиц, все материалы по расследованию и состоявшиеся заключения прилагаются исключительно к первому экземпляру акта по форме "А", в ЦУМОР же пересылаются в копиях при втором экземпляре акта немедленно, после окончания расследования и состоявшегося решения.

26. Весь или часть материала по расследованию может быть возвращен начальником торгового порта или ЦУМОРОм председателю комиссии или лицу, производящему единоличное расследование для дополнительного расследования, каковое должно быть окончено в 7-ми дневный срок» [7, с. 381].

Весь или часть материала по расследованию могли быть возвращены начальником морского торгового порта или ЦУМОРОм председателю комиссии или лицу, производящему единоличное расследование, для дополнительного расследования, которое следовало окончить в 7-дневный срок (п. 25).

При столкновении судов акты по форме «А» полагалось заполнять для каждого судна отдельно (п. 26). Если же было установлено, что судно пропало без вести, акт по форме «А» должно было составлять то управление торгового порта, откуда судно ушло в последний раз (п. 27).

По приказу 1923 г. также устанавливалось:

«29. Если судно затонуло, не оставив заметных следов над водой, могущих выяснить причину аварии, то расследование подобной аварии производится управлением торгового порта, близи которого произошла авария, с тем, чтобы весь материал по расследованию был переслан на срочный просмотр и подпись начальника того торгового порта, откуда судно вышло в последний раз перед аварией. После просмотра, подписи и замечаний начальника порта весь материал возвращается обратно⁴.

30. Управление торгового порта немедленно извещает ЦУМОР о времени исправления повреждений от аварии и происшествий или, в противном случае, о невозможности исправления таковых, а равно о принятых мерах, сроках и существовании состоявшегося судебного решения по делу или административного взыскания».

В примечании к этому пункту указывалось, что извещение прокуратуры об авариях и происшествиях совершается в порядке приказа НКПС № 1052 от 10 мая

⁴ Данный пункт более подходит для судов каботажного плавания, так как в международном сообщении его выполнение слишком затянуло бы расследование. Кроме того, определение близости аварии к порту весьма условно и могло привести к путанице между портами.

1924 г. или в порядке отдельного соглашения начальника торгового порта с местным органом прокуратуры [7, с. 381].

Рассмотрение случаев с речными судами, имевших место в пределах вод морского порта, возлагалось на управление данного порта (п. 28).

Рассмотрение случаев же, имевших место на внутренних водных путях вне пределов морского порта, с речными судами, заходящими в порт, возлагалось на речной судоходный надзор (п. 29).

Кроме того, на управление торгового порта возлагалась обязанность немедленно извещать ЦУМОР о времени исправления повреждений от аварии и происшествий или, в ином случае, о невозможности исправления таковых, а равно о принятых мерах, сроках и существовании состоявшегося судебного решения по делу или административном взыскании (п. 30).

Порядок извещения органов прокурорского надзора о делах по авариям, происшествиям и несчастным случаям устанавливался соглашением начальника порта с местным органом прокурорского надзора (п. 31).

Отдельный раздел Положения (5) был посвящен урегулированию вопросов организации делопроизводства на местах по расследованию аварий и происшествий. В нем устанавливалось, что все делопроизводство по расследованию аварий и происшествий сосредотачивается в местных управлениях торговых портов (п. 32). Именно на них возлагалась выдача соответствующих справок и копий актов расследования за счет заинтересованных лиц (п. 33).

Управления торговых портов должны были соответственно нумеровать все аварии и происшествия, начиная порядковую нумерацию отдельных случаев с 1-го января каждого года, в силу чего все номера актов об аварии и происшествиях должны были всегда соответствовать порядковым номерам журнала (п. 34).

На управления торговых портов возлагалось ведение аварийного журнала (см. прил. № 3); журнала происшествий (см. прил. № 4); журнала несчастных случаев с людьми (см. прил. к ст. 1 настоящего положения); алфавитный список пострадавших лиц (п. 35) [8, с. 195].

Несколько отступая от рассмотрения составляющих данного Положения, напомним, что в данном и прочих случаях роль морских торговых портов и их начальников в деле обеспечения безопасности судоходства была весьма существенна и до событий 1917 г. В советский период специальным приказом ЦУМОРа от 21 марта 1923 г. права начальников торговых портов в данном вопросе были конкретизированы [7, с. 330].

Правам и обязанности центрального управления водного транспорта (ЦУМОР) по делам об авариях и происшествиях посвящался раздел 6 Положения. В нем устанавливалось, что все таковые дела в указанном выше порядке поступают из управлений портов в ЦУМОР по отделу торгового мореплавания (п. 36). Одной из целей рассмотрения и изучения аварий и происшествий на морском транспорте со стороны ЦУМОРа была разработка отдельных мер по их предотвращению (п. 37).

В соответствии с изложенным в предыдущей статье на морское управление транспорта возлагались такие задачи:

а) давать окончательные заключения по делам об авариях и происшествиях, представленных управлениями портов;

б) следить за выполнением управлениями портов требований, изложенных в данном Положении;

в) вести статистику аварий и происшествий на морском транспорте (ст. 38).

И, наконец, Положением устанавливалось, что возникающие при рассмотрении аварий и происшествий спорные технические вопросы следовало вносить ЦУМОР на заключение подлежащих технических органов НКПС (п. 39) [8, с. 196].

В то же время введенный Положением 1923 г. порядок был иным. Так, в разделе VI «Регистрация несчастных случаев с людьми» предписывалось:

– независимо от отправки телеграммы (ст. 8 п. «г») и составления акта по форме «А», о каждом пострадавшем лице на судне или вообще на плавучем средстве, на береговой территории или в районе портовых вод составляется извещение по установленной форме (п. 31);

– любой несчастный случай немедленно заносится администрацией того судна или учреждения, где произошел несчастный случай, в бланке извещений – форма 19 или 20 (согласно прил. № 4 и 5), в зависимости от принадлежности пострадавшего к личному составу Морского транспорта, к пассажирам или посторонним лицам (ст. 32);

– бланки извещения соответственно заполняются в трех экземплярах и направлялись: а) судами – в управление торгового порта первого пункта захода, а за границей – консулу, б) береговыми учреждениями – в управление соответствующего торгового порта (п. 33).

В свою очередь, управление торгового порта, по получении заполненных бланков извещений, должно было немедленно пересылать один из них инспектору труда, второй – в ЦУМОР, а третий – санитарному врачу соответствующего порта.

Раздел VII. Делопроизводство на местах по авариям, происшествиям и несчастным случаям с людьми.

Раздел VIII. Права и обязанности ЦУМОРа по делам об авариях, происшествиях и несчастных случаях с людьми [7, с. 383].

Одновременно с этим был разработан примерный перечень видов аварий и происшествий. Виды аварий были разделены на шесть основных групп. Группа 1 называлась «Столкновение» и в нее были включены:

1. столкновение судов на ходу: а) встречное, б) боковое, в) настижение;
2. удар движущегося судна в неподвижное;
3. навалка судна на судно;
4. свалка стоящих судов.

Группа 2 имела название «Удар судов о предметы и накат на них». В нее включались:

5. удар судна о подводные предметы (якорь, затонувшее судно, камень и т. п.);
6. удар судна о сооружения и накат на них (пристань, мол и т. д.).

Группа 3 носила название «Посадка судна на мель» и включала в себя:

7. посадку судна на мель или на грунт;
8. посадку судна на камни;

9. посадка судна на берег⁵.

Группа 4 объединяла такие аварии, как пожары и взрывы, а потому включала в себя:

10. пожар на судне;
11. самовосгорание груза или угля в бункере;
12. взрывы судовых главных и вспомогательных котлов;
13. взрывы от плавающих и подводных мин;
14. взрывы от перевозимых взрывчатых веществ.

В группу 5 были включены такие случаи повреждения судов:

15. повреждение корпуса (вследствие льда и пр.);
16. повреждение машин и механизмов;
17. повреждение и потеря вооружения.

И, наконец, в группу 6 были включены прочие аварии:

18. срыв судна льдом;
19. судно опрокинута ветром;
20. судно пропало без вести;
21. прочие, непредусмотренные настоящим положением, аварии.

Отдельно Положением устанавливались основные виды происшествий. К ним были отнесены:

1. уничтожение и повреждение искусственных сооружений (мола, пристаней, зданий и т. п.), знаков ограждения, прочих;
2. пожары зданий и сооружений на портовых территориях;
3. взрывы паровых котлов в мастерских или других зданиях;
4. разбойные нападения, грабежи, крупные кражи и т. п.;
5. прочие непредусмотренные настоящим положением происшествия [8, с. 197].

Следует отметить, что Положение 1923 г. было шире в этом вопросе. В нем, в частности, была группа IV под названием «Суда без вести пропавшие», куда были включены такие случаи: «суда, пропавшие без вести в пути»; «суда, унесенные льдом и пропавшие», «суда, оторвавшиеся от буксира и пропавшие»; «суда, сорванные с якорей или швартовов, унесенные в море и пропавшие» [7, с. 384].

Кроме того, Положение 1923 г. также содержало категорию «Виды происшествий», к ним были отнесены:

1. уничтожение и повреждение искусственных сооружений (мола, пристаней, домов, зданий и т. п.) знаков ограждения, прочих;
2. пожары зданий и сооружений на портовых территориях;
3. взрывы паровых котлов в мастерских или других зданиях;
4. разбойные нападения, грабежи, крупные кражи и т. п.;
5. прочие непредусмотренные настоящим Положением происшествия [7, с. 385].

В завершение нашего исследования стоит упомянуть, что также в положение были включены «Несчастные случаи с людьми. 1. На плавучих средствах: а) при авариях и б) без аварий. Группа II: в береговых предприятиях. Группа III: при специальных работах [7, с. 386].

⁵ В Положении 1923 г. к этой группе было примечание такого содержания: «К этому случаю не относится намеренное оставление судна на грунте для обсыхания его во время отлива, а также намеренная посадка на берег как следствие предыдущей аварии».

Список литературы:

1. Сорокин А. Г. Приведение законодательства СССР в соответствие с Йорк-Антверпенскими правилами 1924 г. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2017. – Т. 3 (69). № 3. – С. 40–51.
2. Сорокин А. Г. Регулирование вопросов, связанных с определением термина «авария», в морском праве СССР и расследование таких случаев в 1930-х гг. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2018. – Т. 4 (70). № 1. – С. 57–66.
3. Тагиев Г. М. Развитие государственного страхования в СССР (1917–1977). – М., 1978.
4. Государственный Архив Республики Крым, ф. Р-1619, оп. 1, д. 3. Циркулярные распоряжения Управления Азово-Черноморского отдела Добровольного флота о производстве взаимных междукомторных расчетах и финансовая переписка с ним и об организации «Совторгфлота» и его задачах. 26.08.1924 – 5.01.1926 г. 71 л.
5. Инструкция о порядке ликвидации морских убытков и об исполнении функций аварийного комиссара. – М.: Госстрах, 1929. – С. 16.
6. Правовое регулирование деятельности морских торговых портов СССР. – М.: и-во Морской транспорт, 1957. – 160 с.
7. Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту (по июнь 1924 г.). Составлен организационно-кодификационной частью административного управления НКПС. – М.: Транспечать, 1924. – 431 с.
8. Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам. НКПС. Центральное управление морским транспортом. – М.: Транспечать, НКПС, 1928. – 380 с.

Sorokin G. Internal regulation of issues related to Maritime accidents in the USSR in the 1920s. // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 3. – P. 84–94.

The article describes the process of internal regulation of legal issues related to Maritime accidents in the USSR in the 1920s, by taking into account and practical application of not only the rules of international law, but also the specifics of the domestic state system in the period. This process is studied on the example of specific regulations, developed and implemented for this purpose in the study period. The developed and implemented classifications of marine accidents and their evolution are indicated. The influence of the principles of marine insurance and the specifics of their application in the USSR is indicated on this process.

Keywords: Maritime accident, regulation, rules, court, people, ports.

Spisok literatury

1. Sorokin A. G. Privedenie zakonodatel'stva SSSR v sootvetstvie s Jork-Antverpenskimi pravilami 1924 g. // Ucheny`e zapiski Kry`mskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki. – 2017. – Т. 3 (69). № 3. – С. 40–51.
2. Sorokin A. G. Regulirovanie voprosov, svyazanny`kh s opredeleniem termina «avariya», v morskome prave SSSR i rassledovanie takikh sluchaev v 1930-kh gg. // Ucheny`e zapiski Kry`mskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki. – 2018. – Т. 4 (70). № 1. – С. 57–66.
3. Tagiev G. M. Razvitie gosudarstvennogo strakhovaniya v SSSR (1917-1977). М., 1978
4. Gosudarstvenny`j Arkhiv Respubliki Kry`m, f. R-1619, op. 1, d. 3. Czirkulyarny`e rasporyazheniya Upravleniya Azovo-Chernomorskogo otdela Dobrovol'nogo flota o proizvodstve vzaimny`kh mezhdukontorny`kh raschetakh i finansovaya perepiska s nim i ob organizaczii «Sovtorgflota» i ego zadachakh. 26.08.1924 – 5.01.1926 g. 71 l.
5. Instrukziya o poryadke likvidaczii morskikh uby`tkov i ob ispolnenii funkczij avarijnogo komissara. – М.: Gosstrakh, 1929. – s. 16.
6. Pravovoe regulirovanie deyatel`nosti morskikh togovy`kh portov SSSR. – М.: i-vo Morskoj transport, 1957. – 160 s.
7. Sbornik zakonov i rasporyazhenij po morskome transportu (po iyun` 1924 g.). Sostavlen Organizaczionno-Kodifikaczionnoj Chast`yu Administrativnogo Upravleniya NKPS. – М.: Transpechat`, 1924. – 431 s.
8. Sbornik zakonov i rasporyazhenij po togovomu moreplavaniyu i portam. NKPS. Czentral`noe upravlenie morskim transportom. – М.: Transpechat`, NKPS, 1928. – 380 s.