

УДК 347.644/462

ПРИВЕДЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА СССР В СООТВЕТСТВИЕ С ЙОРК-АНТВЕРПЕНСКИМИ ПРАВИЛАМИ 1924 Г.

Сорокин Г. А.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье указано, что СССР изначально стремился инкорпорировать в свое законодательство нормы международного морского права. Отмечается, что с принятием Йорк-Антверпенских правил 1924 г. советское законодательство, в основном начиная с 1926 г., стало постепенно заменяться новыми нормативными актами, однозначно базировавшимися на этих правилах. В этот период были приняты такие нормативные акты: 27 июля 1926 г. – «Об общей и частной аварии, о возмещении убытков от столкновения судов и о морских протестах» с изменениями и дополнениями в постановлении СНК от 21 декабря 1926 г.; 7 апреля 1927 г. – «Об общей и частной аварии». Сюда же можем отнести разработанный и внедренный с 1923 г. Аварийный акт и Консульский устав СССР.

Ключевые слова: Йорк-Антверпенские правила, законодательство, морское право, общая и частная аварии; возмещение убытков; морской протест.

Принятие Йорк-Антверпенских правил 1924 г. [1, с. 372–373] безусловно потребовало приспособления к ним советского морского торгового права. Все ранее изданные нормативные акты по данному вопросу резко оказались устаревшими и подлежали отмене. Однако удалось это сделать лишь к середине 1926 г., когда 27 июля СНК СССР принял постановление «Об общей и частной аварии и о морских протестах» [2]. Но уже постановлением СНК от 21 декабря 1926 г. были внесены в него изменения и дополнения [3].

Так, по Йорк-Антверпенским правилам устанавливалось, что общей аварией следует признавать намеренно и разумно, с целью спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности, произведенные чрезвычайные расходы или сделанные чрезвычайные пожертвования. Дополнением к этому, в связи с особенностями деятельности советского торгового флота в рассматриваемый период, предписывалось признавать аварию общей и тогда, когда при указанных выше обстоятельствах на судне не находилось груза (п. 1).

Устанавливалось, что пожертвования и расходы, признаваемые общей аварией, ложатся на судно, груз и фрахт соразмерно их стоимости согласно диспашу (п. 2).

Распределение расходов и убытков от пожертвований, признаваемых общей аварией, следовало производить, если иное не было предусмотрено соглашением сторон на основании Правил в редакции 1924 г. (п. 3).

В то же время расходы и убытки по судну, фрахту и грузу, не подпадающие под понятие общей аварии или под понятие убытков от столкновения судов, признавались частной аварией. Эти убытки и расходы распределению между судном, грузом и фрахтом не подлежали (п. 5).

Далее Постановлениями были внесены изменения в отношении института диспашеров, исходящие из изменившейся с начала 1920-х гг. социально-экономической обстановки. Определение рода аварии, исчисление размеров общей

аварии и составления диспаша как и ранее возлагалось на диспашеров, однако теперь они объявлялись состоящими при товарных биржах (п. 6).

Диспашеры стали служащими бирж и должны были назначаться их биржевыми комитетами из лиц, выдержавших испытание в особой испытательной комиссии в знании законов, правил и постановлений по торговому мореплаванию СССР, иных государств, а также международных обычаев (п. 7).

Издание правил, определяющих порядок и размеры вознаграждения диспашеров за составление диспаша, возлагалось на наркомторг СССР по соглашению с НКПС (п. 9). Важным было установление того правила, по которому при определении рода аварии, исчислении размеров общей аварии и составлении диспаша диспашер, при неполноте постановлений законов СССР, должен был руководствоваться международными обычаями торгового мореплавания (п. 10).

Устанавливалось, что диспашер приступал к производству дела об аварии по заявлению заинтересованных лиц, причем обязан был прежде всего составить особое постановление, определяющее род аварии. Заинтересованные лица имели право оспорить это постановление предъявлением иска в подлежащем суде. При предъявлении иска производство диспаша продолжалось только тогда, когда об этом было особое определение суда (ст. 11).

В случае признания аварии общей диспашер приступал к составлению диспаша, о чем оповещал в «Известиях ЦИК Союза ССР и ВЦИК» и в официальном органе печати по месту составления диспаша. Подобное же объявление диспашер должен был вывесить в зале товарной биржи (п. 12).

В этих публикациях и объявлениях диспашер должен был указать, какие именно документы и сведения должны ему представить заинтересованные лица для составления диспаша. Эти лица с целью защиты своих интересов также могли представлять диспашеру, кроме требуемых им документов и сведений, и другие документы и сведения, какие ими считались необходимыми (п. 13).

Как и ранее, устанавливалось, что все документы, на основании которых составляется диспаша, должны быть открыты для обозрения заинтересованных лиц. По требованию последних диспашер обязан был выдавать им засвидетельствованные копии с этих документов (п. 14).

Об окончании своей работы диспашер оповещал в «Известиях» и официальном органе печати по месту составления диспаша (п. 16). Диспаша подписывается диспашером с приложением печати, с этого момента диспаша считалась законченной, имела силу доказательства и подлежала исполнению по истечении указанных в ст. 18 сроков на предъявление иска, если таковой не был предъявлен. Предъявление же иска приостанавливало исполнение диспаша (п. 17).

Еще одной распространенной в морском праве иных государств и воспринятой в СССР нормой стало положение, по которому при несомненном наличии общей аварии, в нетерпящих отлагательства случаях начальнику порта СССР предоставлялось право по просьбе одних из заинтересованных в распределении общей аварии лиц задержать в порту аварийное судно или аварийный груз до представления другими из заинтересованных в данном деле лиц соответствующего обеспечения. Такое распоряжение начальника порта действовало лишь в течение 48 ч., после чего оно теряло силу, если не было подтверждено соответствующим постановлением суда.

При согласии стороны, заявившей просьбу о задержании судна, представление обеспечения могло быть заменено представлением обязательства отвечать по общей аварии в пределах стоимости судна, фрахта или груза (аварийного реверса) (п. 20).

Однако и здесь советский законодатель поспешил оградить свои интересы, предусмотрев особо, что постановления ст. ст. 19 и 20 не распространяются на торговые суда, принадлежащие СССР или союзным республикам, и на суда мореходных предприятий СССР, в уставах которых указывалось, что их суда не могут быть обращаемы на удовлетворение претензий кредиторов (п. 20). Такой подход, безусловно, ставил иностранных судовладельцев в менее выгодное положение.

Вторая часть рассматриваемых постановлений была посвящена важнейшему вопросу, ранее никогда должным образом не прописанному в отечественном праве – морским протестам.

Устанавливалось, что заявление о наличии общей или частной аварии или о предполагаемой частной аварии капитан судна должен произвести одному из местных нотариусов не позднее 24 ч. с момента захода в порт СССР; если же авария имела место во время нахождения в порте СССР, то не позднее 24 ч. с момента аварии. Это заявление капитан должен был делать, не открывая люков, однако ему позволялось приступить к выгрузке груза до представления означенного выше заявления «лишь в случае крайней необходимости» (п. 22). К сожалению, в законе не устанавливались такие случаи конкретно, что, по нашему мнению, ошибочно и заранее создавало возможные конфликтные ситуации.

В течение 7-дневного срока с момента захода в порт или с момента аварии, в зависимости от того, где имела место авария, капитан в дополнение к указанному в предыдущей статье заявлению должен был представить нотариусу судовой журнал или заверенную им выписку из судового журнала. В случае же гибели судового журнала капитан должен был подробно излагать в поданном нотариусу заявлении все обстоятельства, связанные с аварией (п. 23).

В свою очередь, нотариус на основании заявления капитана и данных судового журнала, а также опроса самого капитана и, по возможности, не менее двух лиц командного состава и двух лиц судовой команды составлял акт о морском протесте (п. 24). О заявлении капитана об аварии нотариус должен был немедленно уведомить управление порта и местную товарную биржу, при ее наличии. В свою очередь, управление порта и товарная биржа вывешивали сообщение нотариуса на видном месте (п. 25).

В местностях, где не было нотариусов, их обязанности по принятию заявлений и совершению морских протестов возлагались на органы, на которые законодательством союзных республик согласно ст. 15 постановления ЦИК и СНК СССР от 14 мая 1926 г. об основных принципах организации государственного нотариата [4] было возложено исполнение нотариальных функций (п. 26).

В то же время устанавливалось, что принятие заявлений об аварии от капитанов иностранных судов и составление актов о морском протесте могло производиться консульскими представителями соответствующих иностранных государств на территории СССР при условии взаимности (п. 27). Кроме того, предусматривалось, что порядок совершения морских протестов, предусмотренный ст. ст. 22–27

Постановления, применялся и в случае подачи капитаном судна заявления о происшедшем столкновении судов (п. 28) [3].

Следует указать, очевидно, что с 1923 г. применялся советский Акт об аварии (форма аварийная) во всех морских торговых портах. Основная часть акта состояла из 27 основных пунктов: указывался род аварии, вид, точная дата и место происшествия, рейс, данные судна, количество спасательных средств и систем безопасности, условия (погодные) аварии, описание события и его исход (точные последствия), была ли затребована и в каком виде получена помощь. Кроме того, заключение начальника порта, экспертов или аварийной комиссии (были ли выполнены все условия безопасности судовождения, правила технической эксплуатации, устав внутренней службы, распоряжения инструкции и т. д.; когда были произведены последние (водные, пожарные и шлюпочные) тревоги по расписаниями, с каким результатом; утверждение о полной гибели судна; есть ли возможность спасти судно или его поднять; какими знаками ограждено место аварии, если судно затонуло; какого ремонта требует судно и приблизительный срок ремонта и т. п.) (п. 22). И, наконец, причины аварии (п. 23) и «на кого падает ответственность (должность, ФИО.) (п. 24) [5, л. 1–2 об.]».

Стоит упомянуть и о том, что постановлением ЦИК и СНК СССР от 8 января 1926 г. был принят Консульский устав СССР. В нем раздел VI был посвящен правам и обязанности консулов и консульских агентов в отношении судов торгового флота СССР. Содержащаяся в этом разделе глава III регламентировала права и обязанности консула и консульских агентов при кораблекрушениях и авариях (ст. 112–116) [6].

Следует указать и на то, что правила исчисления вознаграждения диспашеров за производство расчета по общей аварии (диспаши), выработанные на основании ст. 9 постановления СНК СССР о диспашерах от 27 июля 1926 г., были утверждены НКПС и Наркомторгом СССР и объявлены приказом НКПС от 25 января 1927 г. код. № 9207 и приказом Наркомторга от 23 декабря 1926 г. № 283. Ими, в частности, предусматривались нормы исчисления вознаграждения диспашерам за производство расчета по общей аварии (п. 1) [7, с. 339].

Кроме того, во исполнение и развитие рассмотренного постановления СНК СССР от 27 июля 1926 г. «Об общей и частной аварии, о возмещении убытков от столкновения судов и о морских протестах» 16 ноября 1926 г. вышло постановление Наркомюста УССР «Про порядок переведення морських протестів» (36–137), которым он возложил на государственные нотариальные конторы всех портовых и приморских городов также совершение морских протестов (п. 1). При совершении морских протестов нотариальным конторам руководствоваться правилами о морских протестах в ст. 22–28 упомянутого выше союзного постановления (п. 2) [7, с. 640].

Акт о морском протесте нотариальной конторе полагалось составлять в 2 экземплярах, из которых 1, как основной, следовало оставлять в делах конторы в отдельном наряде с приложением документов, которые послужили основанием к составлению акта, а другой выдавать капитану корабля или лицу, его заменяющему. В акте протеста следовало указать все главные моменты обстоятельств дела. Оба экземпляра акта подписывались капитаном корабля и другими опрошенными лицами и скреплялись подписью нотариуса и печатью конторы (п. 3).

В тех приморских местностях, где не было нотариальных контор, совершение морских протестов возлагалось на суды и райисполкомы, согласно примечанию 1 к ст. 142 «Положения о Судостроительстве УССР», с точным соблюдением изложенных выше правил (п. 5) [7, с. 641].

С установлением согласно Йорк-Антверпенских правил 1924 г. понятия общей и частной аварии, особенностях подчинения и действий диспашеров, а также порядка принесения морских протестов советский законодатель тут же сделал следующий шаг – 21 декабря 1926 г. СНК СССР принял постановление от «О возмещении убытков от столкновения судов».

В его п. 1 устанавливалось, что возмещение убытков от столкновения морских судов между собой или с судами внутреннего плавания в зависимости от флага столкнувшихся судов следовало производить:

а) либо на основании Брюссельской конвенции от 23.09.1910 г. ст. 11 данного Постановления;

б) либо на основании ст. ст. 3–12 этого Постановления.

Конвенцию от 23 сентября 1910 г. следовало применять в случаях, предусмотренных ст. 12 этой Конвенции.

Статьи же 3–12 этого Постановления применялись тогда, когда участниками столкновения были:

а) исключительно суда под флагом СССР;

б) исключительно суда под флагами двух или более государств, не являющихся участниками Конвенции 1910 г.;

в) суда под флагом СССР или флагами других государств - участников Конвенции 1910 г., с одной стороны, и суда под флагами государств, не являющихся участниками этой Конвенции, с другой стороны (ст. 1).

В то же время устанавливалось, что это постановление не распространялось на военные суда и служебные суда государственных учреждений (ст. 2). Под последними, очевидно, следовало понимать и суда различных типов, находящиеся в ведении морских торговых портов и лоцманские суда.

Постановлением устанавливалось, что когда столкновение произошло случайно или вследствие непреодолимой силы, убытки, причиненные судну или находящимся на нем лицам, грузу и другому имуществу, нес тот, кто их потерпел. Это правило применялось и тогда, когда по выяснении обстоятельств столкновения оставалось сомнение относительно его причин (ст. 3).

Если же столкновение было вызвано неправильными действиями или упущениями одного из судов, возмещение убытков возлагалось на тех, кто допустил неправильное действие или упущение (ст. 4).

В том случае, когда неправильные действия или упущения были допущены двумя или более судами, ответственность каждого из судов следовало определять соразмерно значению его неправильного действия или упущения. Если, однако, по обстоятельствам дела эта соразмерность не могла быть установлена или если неправильные действия или упущения представлялись равнозначными, то возмещение убытков падало в равных долях на суда, между которыми произошло столкновение (ст. 5).

За убытки, понесенные третьими лицами вследствие смерти или повреждения здоровья по ст. 5, суда отвечали перед потерпевшими солидарно, причем судно,

уплатившее долю большую, чем с него следует, имело право обратного требования к другим судам. Все остальные убытки, причиненные в указанных в предыдущей статье случаях, ложились на причинившие их суда по соразмерности, предусмотренной вышеупомянутой статьей, но без солидарной ответственности (ст. 6).

Особо указывалось, что нахождение на судне лоцмана, хотя бы пользование его услугами было обязательно, не освобождало судно от устанавливаемой предшествующими статьями ответственности за столкновение (ст. 7).

Немедленно после столкновения капитан каждого из столкнувшихся судов, насколько это возможно без опасности для своего судна, экипажа и пассажиров, обязан был оказать помощь другому судну, его экипажу и пассажирам. Равным образом капитаны обязывались, по возможности, сообщить друг другу названия своих судов и порты их приписки, а также место отправления и место назначения.

За неисполнение этого постановления капитан нес ответственность по законам СССР. Однако судовладелец за неисполнение капитаном указанных обязанностей не отвечал (ст. 8).

Оговаривалось и то, что иск о возмещении убытков, происшедших от столкновения, мог быть предъявлен без предварительного совершения морского протеста или каких-либо других формальностей (ст. 9). Впрочем это положение больше относилось к советским судам.

Исходя из международной практики, устанавливалось, что иск о возмещении убытков, происшедших от столкновения, погашался двухлетней давностью, исчисляемой со дня столкновения. В то же время иски по обратным требованиям, предусмотренным ст. 6, погашались годичной давностью, которая исчислялась со дня платежа (ст. 10).

Предусмотренные предыдущей статьей сроки удлинялись до трех лет, если судно, на которое падает ответственность за столкновение, не могло быть застигнуто в водах СССР, и если притом истец имел в СССР свое местожительство или предприятие (ст. 11).

И, наконец, устанавливалось, что это постановление следовало применять также в случаях: а) когда столкнувшиеся суда или одно из них в момент столкновения находилось на якоре; б) когда убытки причинены одним судном другому или находящимся на судне лицам, грузу и другому имуществу вследствие выполнения или невыполнения маневров либо вследствие несоблюдения правил, хотя бы при этом не произошло столкновения (п. 12) [10].

Как видим, советская теория морского права в этот период еще строго придерживалась принципа двойственности в определении термина «авария», с разделением его на общую и частую, и термина «столкновение судов».

Исходя из этого, последним до принятия Кодекса Торгового мореплавания СССР 1929 г. Шагом по законодательному оформлению и приведению в соответствие с международным правом вопросов, связанных с морскими авариями, стало принятие постановления СНК СССР от 7 апреля 1927 г. «Об общей и частной аварии». Этим документом общей аварией признавались «убытки, понесенные вследствие чрезвычайных расходов или чрезвычайных пожертвований или иных чрезвычайных мер, произведенных намеренно и разумно с целью спасения судна, фрахта,

подлежащего морскому риску, и перевозимого на судне груза от общей для них опасности» (ст. 1).

Если фрахтовщик не был одновременно владельцем этого судна, то авария признавалась общей и тогда, когда при вышеуказанных обстоятельствах на судне не было груза.

К общей аварии также приравнивались убытки, понесенные вследствие расходов, произведенных вместо других расходов, которые являлись бы общей аварией, но лишь в пределах той суммы, которая подлежала бы отнесению на общую аварию и израсходование которой было предотвращено (ст. 2).

Предусматривалось, что общая авария распределяется между судном, фрахтом и грузом соразмерно их стоимости. Такому же распределению подлежали и убытки, указанные в ст. 2 (ст. 3).

Соответственно частной аварией признавались все непредусмотренные в ст. ст. 1 и 2 убытки по судну, грузу или фрахту. Эти убытки не подлежали распределению между судном, грузом и фрахтом. Их нес тот, кто их потерпел, или тот, на кого пала ответственность за их причинение (ст. 4).

Общую аварию полагалось распределять в порядке, указанном в ст. 3, и в том случае, когда опасность, вызвавшая чрезвычайные расходы, пожертвования или иные меры (см. ст. 1), возникла от действий или упущений третьего лица или одного из участников договора морской перевозки. В то же время такое распределение не ограничивало права участников общей аварии на взыскание с лица, действиями или упущениями которого опасность была вызвана, всех понесенных ими убытков (ст. 5).

Устанавливалось, что распределение общей аварии может иметь место только тогда, когда судно и груз либо только судно или только груз были спасены в целом или в части, хотя спасение их не было следствием чрезвычайных расходов, пожертвований или иных мер, указанных в ст. 1 (ст. 6).

Однако право на распределение общей аварии утрачивалось полностью или в части, если предмет, убыток от повреждения которого был общей аварией, в дальнейшем подвергся гибели или новому повреждению, признаваемым частной аварией, и при том имелось достаточное основание предполагать, что этот предмет погиб бы или был бы поврежден независимо от чрезвычайных пожертвований или иных мероприятий, указанных в ст. 1.

Но если ранее гибели или вторичного повреждения были произведены расходы по исправлению поврежденного предмета, то право на распределение этих расходов сохранялось.

Признаваемая частной аварией гибель спасенного предмета, который своей стоимостью должен был участвовать во взносах по общей аварии (ст. 16), происшедшая во время того же рейса, освобождала владельца этого предмета от участия в означенных взносах (ст. 7).

Для распределения общей аварии следовало принимать стоимость судна, груза и фрахта по состоянию их во время и в месте окончания рейса (ст. 8).

Вообще к общей аварии законодатель отнес:

а) убытки, вызванные выбрасыванием за борт груза и принадлежностей судна для облегчения последнего в целях общего спасения, а также убытки от повреждения, причиненных судну или грузу при принятии мер общего спасения, в частности

вследствие проникновения воды в трюм через люки, открытые для выбрасывания груза, или через другие сделанные для этого отверстия;

б) убытки, вызванные тушением возникшего на судне пожара, в частности убытки от намеренного для этой цели затопления судна;

в) убытки, причиненные судну или грузу намеренной посадкой судна на мель для общего спасения;

г) убытки от повреждения машин и котлов судна, находившегося на мели в опасном положении, причиненные в стараниях, в целях общего спасения, снять судно с мели с риском причинения подобных повреждений;

д) убытки от повреждения или гибели парусов и рангоута вместе или отдельно причиненные в стараниях для общего спасения снять судно с мели или еще выше посадить его на мель;

е) чрезвычайные расходы по перегрузке груза или топлива или предметов снабжения из судна в лихтера, по найму лихтеров и по обратной погрузке на судно, произведенные для общего спасения при посадке судна на мель;

ж) убытки от повреждения или гибели груза, топлива или предметов снабжения, причиненные перемещением их на судне, выгрузкой из судна, хранением, обратной погрузкой и укладкой, в тех случаях, когда самые расходы по совершению этих действий являются общей аварией;

з) расходы, вызванные вынужденным заходом судна в порт или место убежища, или возвращением его в порт или место загрузки для общего спасения вследствие несчастного случая или какого-либо другого чрезвычайного обстоятельства, а также вследствие произведенного в целях общего спасения пожертвования;

и) расходы, связанные с выходом судна с грузом или частью его из порта или места убежища, либо порта или места загрузки, в случае вынужденного в него возвращения, когда эти расходы были следствием указанных захода или возвращения;

к) расходы, произведенные в порте или месте убежища, либо порте или месте загрузки, при вынужденном в него возвращении, по перемещению на судне или выгрузке из судна груза, топлива и предметов снабжения, когда перемещение на судне или выгрузка были необходимы для общего спасения, или же для исправления повреждений судна, вызванных несчастным случаем или пожертвованием, если это исправление было необходимо для продолжения рейса в безопасности;

л) расходы по обратной погрузке и укладке груза, топлива и предметов снабжения, выгруженных при обстоятельствах, указанных в п. «к», вместе со всеми расходами по хранению, включая страхование от огня, если таковое было;

м) расходы по уплате содержания судовому экипажу, как и стоимость его довольствования за излишнее время задержки судна в порте или месте убежища, либо порте или месте загрузки, в случае вынужденного в него возвращения, при обстоятельствах, указанных выше в п. п. «з» и «к»;

н) стоимость судового инвентаря или предметов снабжения, сожженных по необходимости вместо топлива, с целью общего спасения, однако при том лишь условии, что на судно был взят полный запас топлива; сметное количество топлива, которое было бы сожжено, должно быть кредитовано общей аварии по рыночной цене топлива в последнем порте отправления судна в день отплытия;

о) расходы, произведенные в целях получения помощи для спасения судна и груза, а также убытки, причиненные судну или грузу судами, которые оказывали помощь;

п) сумма фрахта, потерянного вследствие утраты груза, когда самые убытки вследствие подобной утраты признаются общей аварией; при этом из общей суммы потерянного брутто-фрахта должны быть произведены вычеты тех расходов, которые были бы в целях получения этого фрахта произведены фрахтовщиком, но которые им вследствие утраты груза произведены не были;

р) комиссия в размере 2 % с общей суммы указанных в ст. ст. 1 и 2 расходов тогда, когда средства для производства этих расходов не могли быть получены от участников общей аварии, издержки по получению путем бодмерейного займа или другим способом необходимых средств, убытки при продаже груза для этой цели;

с) стоимость страхования денежных сумм, авансированных для покрытия указанных в п. «р» расходов;

т) проценты на суммы убытков, указанных в ст. ст. 1 и 2, а также проценты на суммы, предварительно внесенные участниками общей аварии в размере 5 % годовых, за время до окончания расчета по общей аварии (даты диспаша);

у) стоимость временных исправлений судна, произведенных в порте или месте убежища, либо в порте или месте погрузки, в случае вынужденного в него возвращения, вследствие повреждения причиненного судну при обстоятельствах, указанных в ст. 1, с исключением из нее стоимости временных исправлений случайных повреждений судна, произведенных исключительно в целях возможности нормально совершить или закончить данный рейс; в этих случаях стоимость временных исправлений распределялась лишь в сумме тех предотвращенных расходов, которые были бы признаны общей аварией, если бы эти исправления не были произведены (ст. 9).

Однако закон также предусмотрел, что и тогда, когда признавалось негодным к плаванию или отказалось от продолжения первоначального рейса, из расходов по хранению груза, по уплате содержания судовому экипажу и по его довольствованию (п. п. «л» и «м») подлежали отнесению на общую аварию лишь расходы, произведенные до дня признания судна негодным к плаванию или до отказа его от продолжения рейса. В том случае, когда признание судна негодным к плаванию или отказ от продолжения рейса произошли до окончания выгрузки груза, на общую аварию подлежали отнесению все расходы, произведенные до дня окончания выгрузки (прим. к ст. 9).

Традиционно устанавливалось, что признаваемые общей аварией убытки от повреждения или гибели предметов, погруженных на судно без ведома судовладельца или его агентов, а также от повреждения или гибели грузов, которые при сдаче к перевозке намеренно были объявлены неправильно, не распределялись в порядке, указанном ст. 3. Однако владельцы этих предметов, если эти предметы были спасены, обязаны были участвовать на общем основании во взносах по общей аварии.

Такие же убытки от повреждения или гибели предметов, стоимость которых при сдаче к перевозке была объявлена ниже действительной их стоимости, следовало распределять в порядке, указанном ст. 3, с тем, однако, что владельцы этих предметов, если эти предметы были спасены, участвовали во взносах по общей аварии в соответствии с действительной стоимостью этих предметов, но получали возмеще-

ние убытков в соответствии с объявленной стоимостью этих предметов (ст. 10). Впрочем, это установление вполне соответствовало Правилу XIX, установленному в Йорк-Антверпе 1924 г.

Особо оговаривалось, что не относятся, в частности, к общей аварии:

а) стоимость выброшенного за борт груза, перевозившегося на судне не в соответствии с признанными торговыми обычаями;

б) стоимость выброшенного за борт самовозгоревшегося груза, а также убытки, причиненные тушением пожара тем частям судна и груза, которые сами находились в огне;

в) убытки, понесенные вследствие обрушения обломков частей судна или остатков рангоута и других предметов, уже ранее снесенных бурей;

г) убытки от повреждения машин и котлов, а также от повреждения или гибели парусов и рангоута судна, находившегося на плаву, хотя бы эти убытки были вызваны усилиями, направленными на общее спасение судна и груза;

д) всякие убытки или потери, понесенные судном или грузом вследствие увеличения продолжительности рейса, как, например, простой судна или рыночные потери;

е) убытки, причиненные намеренной посадкой судна на мель (п. «в» ст. 9), когда она произошла при обстоятельствах, которые должны были бы вызвать посадку на мель и независимо от принятых мер (ст. 11).

Отдельно советский законодатель посчитал необходимым установить норму, согласно которой сумма, возмещаемая по общей аварии за повреждение судна, должна была соответствовать действительной, но не свыше нормальной стоимости исправления повреждения или замены частей, за вычетами, указанными в ст. 13, если старые материалы были заменены новыми.

Когда же исправление не было произведено, в расчет следовало принимать соответствующее уменьшение стоимости судна, не превышающее, однако, нормальной стоимости исправлений, согласно сметы.

При действительной или конструктивной полной гибели судна признаваемые общей аварией убытки по судну полагалось исчислять исходя из сметной стоимости судна в неповрежденном состоянии, за вычетом из нее нормальной (согласно сметы) стоимости исправления повреждений, являющихся частной аварией, и сумм вырученных от продажи судна, если такая была произведена (ст. 12).

Ст. 13 Положения была посвящена особенностям производства скидок при составлении расчета по общей аварии из стоимости исправления повреждений судна «за новое вместо старого». Однако в данном случае нет смысла их рассматривать, так как они фактически повторили содержание Правила XIII Йорк-Антверпеских положений 1924 г.

Признаваемый общей аварией убыток от повреждения или гибели груза следовало определять в соответствии со стоимостью его по рыночной цене в день прибытия судна в порт назначения или в день окончания рейса, если место окончания рейса было иное, нежели место первоначального назначения. При отсутствии рыночной цены стоимость груза полагалось определять через сведущих лиц.

При продаже поврежденного груза не в день прибытия судна убыток следовало выводить из стоимости груза в неповрежденном состоянии в день прибытия судна путем применения отношения между фактическим убытком при продаже поврежденного груза и стоимостью его в неповрежденном состоянии в день продажи, по-

нимая под фактическим убытком разницу между стоимостью в неповрежденном состоянии груза в день продажи и вырученной за него суммой (ст. 15).

Правило XVII фактически полностью было воспроизведено в ст. 16, в которой устанавливалась, что общая стоимость имущества, участвующего во взносах по общей аварии (контрибуционный капитал), определяется по действительной чистой стоимости имущества при окончании рейса с прибавлением к ней стоимости пожертвованного имущества, если только таковая уже не включена. При этом из суммы фрахта исключались расходы и жалование экипажу по данному рейсу, которые не были признаны подлежащими возмещению по общей аварии и которые фрахтовщику не пришлось бы уплатить, если бы судно и груз погибли в то время, когда имел место акт общей аварии. Кроме того, исключались из стоимости имущества все те расходы, которые были произведены в отношении этого имущества после акта общей аварии, за исключением таких расходов, которые были признаны подлежащими распределению в порядке, установленном ст. 3.

Стоимость перевозимых без коносаментов пассажирского багажа и ручной клади пассажиров также не включались в контрибуционный капитал.

Кроме того, закон устанавливал, что именно на стороне, требующей распределения убытков по судну, фрахту или грузу, лежит обязанность доказать, что означенные убытки действительно относятся к числу предусмотренных ст. ст. 1 и 2 (ст. 18).

Также оговаривалось, что правила ст. ст. 1–18 данного постановления применялись лишь тогда, когда между сторонами не состоялось иного специального в письменной форме соглашения или иное не было обусловлено в цертепартии либо коносаменте (ст. 19).

Как и в более ранних советских нормативных актах по этому вопросу устанавливалось, что при несомненном наличии общей аварии в нетерпящих отлагательства случаях начальнику порта СССР по просьбе одних из заинтересованных в распределении общей аварии лиц мог своей властью задержать в порте аварийное судно или аварийный груз до представления другими из заинтересованных в данном деле лиц соответствующего обеспечения (ст. 20). При этом закон также предусмотрел, что при согласии стороны, заявившей просьбу о задержании судна или груза, представление обеспечения могло быть заменено представлением обязательства отвечать по общей аварии в пределах стоимости судна, фрахта или груза (аварийный реверс) (ст. 21) [8 с. 319–27; 9].

Таким образом, можно сделать следующий общий вывод. С принятием Йорк-Антверпенских правил 1924 г. советское законодательство, в основном начиная с 1926 г., стало постепенно заменяться новыми нормативными актами, однозначно базировавшимися на этих правилах. В этот период, в частности, были приняты таковые нормативные акты, как 27 июля 1926 г. «Об общей и частной аварии, о возмещении убытков от столкновения судов и о морских протестах» с изменениями и дополнениями в постановлении СНК от 21 декабря 1926 г.; 7 апреля 1927 г. «Об общей и частной аварии».

Список литературы:

1. Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту (по июнь 1924 г.). Составлен Организационно-Кодификационной Частью Административного Управления НКПС. – М.: Транспечать, 1924. – 431 с.
2. Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 27 июля 1926 года об утверждении Постановления об общей и частной аварии, о возмещении убытков от столкновения судов и о морских протестах. Собр. Зак. Союза ССР, 1926, № 57, ст. 415.
3. Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 21 декабря 1926 года об утверждении Постановления Совета Народных Комиссаров Союза ССР о возмещении убытков от столкновения судов (Собр. Зак. Союза ССР, 1927, № 6, ст. 62).

4. Постановление ЦИК и СНК СССР от 14 мая 1926 г. об основных принципах организации государственного нотариата. – Собр. Зак. СССР, 1926, № 35, ст. 252.
5. Государственный архив республики Крым, ф. 1584, оп. 2, д. 164. Акты об аварии. 15.03.1925 – 26.08.1926 г. 30 л.
6. Консульский устав СССР. Собр. Зак. СССР, 1926, № 30, ст. 196.
7. Постановва Наркомюста УССР «Про порядок переведення морських протестів». – Збірник узаконень та розпоряджень робітничо-селянського уряду України за 1926 рік. 20 грудня. Ч. 36. Відділ другий. 695
8. Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам. НКПС. Центральное управление морским транспортом. – М.: Транспечать, НКПС, 1928. – 380 с.
9. Постановление СНК СССР от 7 апреля 1927 г. «Об общей и частной аварии». С.З. СССР 1927 г. №22, ст. 243.
10. Постановва Наркомюста УССР «Про порядок переведення морських протестів». – Збірник узаконень та розпоряджень робітничо-селянського уряду України за 1926 рік. 20 грудня. Ч. 36. Відділ другий.

Sorokin G. Bringing the legislation of the USSR in accordance with the York-Antwerp rules, 1924.// Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 4. – Р. 40–52.

The article stated that the Soviet Union initially sought to incorporate into its law the rules of international law of the sea. In particular it is indicated that with the adoption of the York-Antwerp rules 1924 Soviet legislation, largely Dating from 1926, was gradually changed by new regulations, by far the based on these rules. During this period, in particular, have been adopted such as regulations on July 27, 1926 "On the General and private of the accident, for damages from a collision of ships and of marine protests" with amendments and additions thereto the decision of the CPC on 21 December, 1926; April 7, 1927 "About the General and private accidents." This also can include developed and implemented since 1923 emergency act and the consular Charter of the USSR.

Keywords: the York-Antwerp rules, legislation, Maritime law, public and private accident; indemnity; marine protest.

Spisok literatury:

1. Sbornik zakonov i rasporyazheniy po morskomu transportu (po iyun 1924 g.). Sostavlenn Organizatsionno-Kodifikatsionnoy Chastyu Administrativnogo Upravleniya NKPS. – М.: Transpechat, 1924. – 431 s.
2. Postanovlenie Soveta Narodnyh Komissarov Soyuz SSR ot 27 iyulya 1926 goda ob utverzhdenii Postanovleniya ob obschey i chastnoy avarii, o vozmeschenii ubytkov ot stolknoveniya sudov i o morskikh protestah. Sobr. Zak. Soyuz SSR, 1926, N 57, st. 415.
3. Postanovlenie Soveta Narodnyh Komissarov Soyuz SSR ot 21 dekabrya 1926 goda ob utverzhdenii Postanovleniya Soveta Narodnyh Komissarov Soyuz SSR o vozmeschenii ubytkov ot stolknoveniya sudov (Sobr. Zak. Soyuz SSR, 1927, N 6, st. 62).
4. Postanovlenie TsIK i SNK SSSR ot 14 maya 1926 g. ob osnovnyh printsipah organizatsii gosudarstvennogo notariata. – Sobr. Zak. SSSR, 1926, № 35, st. 252.
5. GAARK, f. 1584, op. 2, d. 164. Aktyi ob avarii. 15.03.1925 – 26.08.1926 g. 30 l.
6. Konsulskiy ustav SSSR. Sobr. Zak. SSSR, 1926, № 30, st. 196.
7. Postanova Narkomyusta USSR «Pro poryadok perevedennya morskikh protestiv». – Zblrnik uzakonen ta rozporyadzen robItnicho-selyanskogo uryadu UkraYini za 1926 rik. 20 grudnya. Ch. 36. VIddil drugiyy. 695
8. Sbornik zakonov i rasporyazheniy po trgovomu moreplavaniyu i portam. NKPS. Tsentralnoe upravlenie morskim transportom. – М.: Transpechat, NKPS, 1928. – 380 s.
9. Pstanovlenie SNK SSSR ot 7 aprelya 1927 g. «Ob obschey i chastnoy avarii». S.Z. SSSR 1927 g. №22, st. 243.