



Авторы **ГРИГОРИЙ ЛЕОНИДОВИЧ  
ШМИГЕЛЬСКИЙ,**  
**ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ЯСИНОВСКИЙ**

Редактор *Л. А. Ступакова*

Переплет художника *Р. И. Боролина*

Технический редактор *Н. Б. Усанова*

Корректоры *Е. Р. Шевшелева, Е. М. Эренлиб*

---

Т-00871 Сдано в производство 17/XII-1962 г.  
Подписано к печати 21/II-1963 г. Бумага  
60х90<sup>1/16</sup> 7,88 бум. л., 15,75 печ. л., 16,97 уч.-  
изд. л. Тираж 9000 экз. Изд. № УМ-2767  
Цена 59 коп. Переплет 15 коп. Заказ № 5457

---

Типография «Моряк» издательства  
«Морской транспорт», Одесса, Ленина, 26.

Г. Л. ШМИГЕЛЬСКИЙ, В. А. ЯСИНОВСКИЙ

# ОСНОВЫ СОВЕТСКОГО МОРСКОГО ПРАВА

*ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ, ПЕРЕРАБОТАННОЕ*

*Утверждено Отделом учебных заведений  
Министерства морского флота СССР  
в качестве учебника для курсантов  
судоводительской специальности  
мореходных училищ*

ИЗДАТЕЛЬСТВО  
«МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»  
МОСКВА — 1963



## ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящий учебник написан в соответствии с требованиями программ, утвержденных Отделом учебных заведений Министерства морского флота СССР и предназначен для курсантов этих учебных заведений, а также судоводителей и береговых работников, связанных с эксплуатацией морского флота и портов.

Основное внимание в книге уделено правовым вопросам, имеющим наибольшее практическое значение для работников морского транспорта: плановым перевозкам грузов, договорам морской перевозки и буксировки, рациональному использованию тоннажа и безаварийной работе флота. Отдельные главы книги посвящены правовому режиму торговых портов и организации портового надзора, ответственности при столкновении судов, лоцманской и ледокольной проводке, морскому страхованию и др.

В книге подчеркнута неразрывная связь норм советского морского права с руководящими директивами Коммунистической партии и Советского правительства, направленными на резкое увеличение объема перевозок и повышение качества работы советского морского транспорта, увеличение его удельного веса в перевозках народнохозяйственных и экспортно-импортных грузов, рациональное использование тоннажа.

В учебнике, помимо вопросов советского морского права, освещены также нормы международного морского права, знание которых необходимо работникам морского транспорта.

Анализ норм советского морского права основан на материалах судебно-арбитражной практики, даны рекомендации, как правильно оформлять документы для защиты интересов Советского государства.

Авторы использовали свой опыт работы в морских парокходствах и преподавания морского права в морских учебных заведениях.

Во втором издании этой книги авторы учитывают дополнения и изменения, внесенные новыми правовыми актами и международными конвенциями, участником которых является СССР, а также современную судебную-арбитражную практику.

Главы I—IX, XII, XIII, XV, XVII, XIX и XX и приложения I и II написаны канд. юридич. наук Г. Л. Шмигельским, X, XI, XIV, XVI, XVIII и XXI—В. А. Ясиновским.

---

## Глава I

# СОВЕТСКОЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ПРАВО И МОРСКОЕ ПРАВО СССР

### § 1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРАВА. СОВЕТСКОЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ПРАВО

Сущность государства и права как общественных явлений в их неразрывной связи, закономерности их развития раскрывает марксистско-ленинская теория государства и права — единственно подлинно научная теория.

На основе опыта полной и окончательной победы социализма и успешного развернутого строительства коммунизма в СССР эта теория получила дальнейшее творческое развитие в решениях XX, XXI, XXII съездов КПСС и в новой Программе Коммунистической партии.

Раскрывая сущность права в капиталистическом обществе, Маркс и Энгельс писали: «...ваше право есть лишь возведенная в закон воля вашего класса, воля, содержание которой определяется материальными условиями жизни вашего класса»<sup>1</sup>.

Материальные условия жизни класса определяют экономической структурой общества, т. е. производственными отношениями, возникающими на базе существующих в данный период производительных сил.

Ф. Энгельс писал, что «...экономическая структура общества каждой данной эпохи образует ту реальную основу, которою и объясняется в последнем счете вся надстройка правовых и политических учреждений»<sup>2</sup>.

Тип производственных отношений и способ производства характеризуется формой собственности на средства производства, являющейся юридическим выражением отношений производства.

Владеющий средствами производства господствующий класс в целях закрепления и развития общественного порядка, соответствующего его интересам, создает учреждения и аппарат государственной власти — конституирует «свою силу в виде *государства*»<sup>3</sup>, осуществляющего волю этого класса.

<sup>1</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч. т. IV, стр. 443.

<sup>2</sup> Ф. Энгельс. Анти Дюринг. Госполитиздат, 1950, стр. 26.

<sup>3</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. III, стр. 322.

Господствующий класс должен «придать своей воле всеобщее выражение в виде государственной воли, в виде закона»<sup>1</sup> и иных правовых актов, и устанавливает в них правила поведения — нормы права, определяющие права и обязанности граждан данной страны. В случае невыполнения норм права, к нарушителям применяют различные принудительные меры — санкции; в этом состоит специфический признак права, отличающий его от правил морали.

Государство санкционирует также, т. е. признает обязательными уже сложившиеся в обществе правила поведения в виде обычаев. Таким образом, право — это совокупность норм (правил поведения), установленных или санкционированных государством, охраняемых от нарушителей мерами государственного принуждения и выражающих волю господствующего класса, определяемую в конечном счете условиями материальной жизни этого класса.

Советское социалистическое право — новый высший тип права. Великая Октябрьская революция, свергнув власть эксплуататорских классов, утвердила диктатуру пролетариата, авангарда всех трудящихся России, и ознаменовала выход многомиллионных масс под руководством созданной В. И. Лениным Коммунистической партии на путь социализма, а затем коммунизма.

Возникло государство нового типа — диктатура пролетариата с новым высшим типом демократии — демократии для трудящихся — советское государство по-новому диктаторское и по-новому демократическое<sup>2</sup>.

Советское государство и установленные им нормы советского права явились необходимым орудием классовой борьбы, обеспечившим рабочему классу в союзе с многочисленными непролетарскими слоями трудящихся подавление сопротивления, а затем ликвидацию эксплуататорских классов (капиталистов — в городе, помещиков и кулаков — в деревне) в целях окончательного создания и упрочения социализма<sup>3</sup>.

Обеспечив полную и окончательную победу социализма — первой фазы коммунизма и переход общества к развернутому строительству коммунизма, диктатура пролетариата выполнила свою историческую миссию и с точки зрения задач внутреннего развития страны потеряла свою значимость, так как отпала необходимость подавления сопротивления ликвидированных эксплуататорских классов.

Советское государство, которое возникло как государство диктатуры пролетариата, превратилось на новом современном этапе в общенародное государство, в орган, выражающий интересы и волю всего народа. Всестороннее развитие получили

<sup>1</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. III, стр. 322.

<sup>2</sup> В. И. Ленин. Соч., т. 25 стр. 384.

<sup>3</sup> В. И. Ленин. Соч. т. 29, стр. 352—358.

главные функции социалистического государства: хозяйственно-организаторская и культурно-воспитательная<sup>1</sup>.

Советское государство как основное орудие коммунистического преобразования общества, а также нормы советского социалистического права, неотделимые от существования государства, сохраняются на весь период построения коммунистического общества. Советскому праву присуща активная сила и творческая роль — она регулирует жизнь социалистического общества в его многообразии.

Советское право охраняет советский общественный строй, систему планового социалистического хозяйства и государственный строй в целом, социалистическую собственность на орудия и средства производства как основу общественного богатства, оно регулирует, направляет и контролирует деятельность хозяйственных организаций и советских учреждений. Советское право устанавливает правила поведения граждан, их труд, законные интересы, имущество и гражданские свободы, а также осуществляет необходимый контроль «над мерой труда и мерой потребления»<sup>2</sup>.

Нормы советского права проникнуты подлинным гуманизмом, они воспитывают всех трудящихся в духе сознательной дисциплины и коммунистического отношения к труду.

Итак, советское социалистическое право — это совокупность норм правил поведения, установленных или санкционированных общенародным государством, выражающих волю всего советского народа и служащих целям закрепления, охраны и развития социалистических общественных отношений и преобразования их в коммунистические.

Советское право выражает и осуществляет директивы Коммунистической партии и Советского правительства. Поэтому *принцип социалистической законности*, т. е. точного и неуклонного исполнения советских законов и других правовых актов и установленного социалистического правопорядка, является неотъемлемым элементом демократии и важнейшим требованием, предъявляемым советским государственным строительством, что подчеркивал В. И. Ленин<sup>3</sup>.

Правовые нормы в социалистическом обществе (правила поведения) в подавляющем большинстве случаев трудящиеся и коллективы трудящихся (организации) выполняют добровольно, вследствие всеобщего убеждения в обоснованности и целесообразности этих норм и авторитета Советского государства и Коммунистической партии как руководящей силы Советского общества.

<sup>1</sup> Программа Коммунистической партии Советского Союза. Раздел III. Задачи партии в области государственного строительства и дальнейшего развития социалистической демократии. «Правда» от 2/XI-61 г., стр. 7.

<sup>2</sup> В. И. Ленин. Соч., т. 25, стр. 441.

<sup>3</sup> В. И. Ленин. Соч., т. 33, стр. 326—328.

В качестве дополнительного метода, обеспечивающего осуществление правовых норм, в них предусматриваются и меры принудительного воздействия против нарушителей — санкции, область применения которых с ликвидацией эксплуататорских классов все более суживается.

Наряду с советским государством в решении задач развернутого коммунистического строительства огромную роль играет и советское право, регулирующее общественные отношения в интересах всего народа, создающего коммунизм.

Закрепляя и охраняя сложившиеся в социалистическом обществе отношения, советское право способствует их дальнейшему прогрессивному развитию и совершенствованию, а также возникновению новых отношений при переходе к коммунизму.

Нормы советского права различного содержания — это система, обусловленная общностью социалистических производственных отношений и единством принципов социализма, выраженных в этих нормах. В этой системе различают исторически сложившиеся, взаимно согласованные между собой, обособленные части — отдельные отрасли в зависимости от предмета и особенностей общественных отношений, регулируемых правом. Большую роль в развитии системы права и выделении его отраслей играет законодательная деятельность государства.

В системе советского социалистического права различают следующие отрасли: государственное право, административное, судебное, уголовное, пражданское, колхозное, трудовое и другие.

В 1929 г. был издан (действующий и в настоящее время) Кодекс торгового мореплавания СССР (КТМ СССР), регулирующий общественные отношения, складывающиеся в советском торговом мореплавании, что дает основание рассматривать советское морское право как особую отрасль советского социалистического права<sup>1</sup>. Отдельные отрасли права включают несколько правовых институтов. Таким институтом называют совокупность норм, регулирующих отдельную группу общественных отношений (например, относящихся к договору морской перевозки грузов, а также по оказанию помощи и спасанию на море и др.).

---

<sup>1</sup> Некоторые исследователи рассматривают советское морское право не как самостоятельную отрасль права, а как подотрасль советского гражданского права (М. П. Карева. Теория государства и права, 1955, гл. 18, § 1), или относящееся к советскому транспортному праву, входящему в систему гражданского права. (М. Е. Ходунов. Внутренневодное право 1945 г., ст. 5; М. И. Тарасов. Договор перевозки по советскому праву 1954 г., ст. 9—11 и Очерки транспортного права 1951 г., ст. 5—7). Более основательно мнение В. Ф. Мешеры, рассматривающего советское морское право как комплексную отрасль права, объединяющую, главным образом, нормы гражданского и административного права, а также элементы международного права. (Место морского права в системе советского права. Вестник ЛГУ, 1956 г., № 5).

## § 2. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ, СКЛАДЫВАЮЩИХСЯ В ПРОЦЕССЕ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ СССР

Торговое мореплавание имеет важное народнохозяйственное значение. Особенно велика его роль во внешней торговле, которая является прочной основой мирного сотрудничества между социалистическими и капиталистическими государствами.

XXII съезд КПСС подчеркнул необходимость «еще шире развивать международные деловые связи, взаимовыгодные экономические сотрудничества и торговлю со всеми странами»<sup>1</sup>.

Ст. 1 КТМ СССР указывает, что советское торговое мореплавание связано с эксплуатацией морского торгового флота и судов, несущих специальную правительственную и вспомогательную службу, связанную с торговым мореплаванием (таможенные, санитарные, противопожарные, используемые для научных целей, прокладки телеграфных кабелей, учебные, спортивные и др.). В основе работы морского транспортного и промыслового флота СССР лежит выполнение государственного плана перевозок и промысла.

Советское государство, осуществляя хозяйственно-организаторские функции, использует правовые нормы, которые регулируют общественные отношения, складывающиеся в торговом мореплавании. Оно организует государственные хозяйственные предприятия: морские пароходства, торговые порты, рыболовные, промысловые тресты, зверобойные и китобойные флотилии и учреждения, способствующие развитию торгового мореплавания; устанавливает правовые нормы, направленные на развитие морского транспорта и относящиеся к перевозке грузов и пассажиров, буксировке, ледокольной проводке, оказанию помощи судам, терпящим бедствие в море, и др. Законы СССР предусматривают также порядок проведения морских промыслов в советских водах.

В соответствии со ст. 4 и 11 Конституции СССР, материальной основой морского права СССР являются социалистические производственные отношения, основанные на общественной социалистической собственности на средства морского транспорта и морского промысла и принципах социалистического планирования.

Согласно ст. 6 и 7 КТМ, морские торговые суда находятся в собственности Советского государства или социалистических кооперативных организаций.

Социалистические производственные отношения основаны на товарищеском сотрудничестве экипажей судов и коллективов рабочих и служащих государственных предприятий, выполняющих государственные плановые задания в области торгового мореплавания.

<sup>1</sup> Резолюции XXII съезда КПСС по отчету ЦК КПСС. Раздел I. «Правда», 1/XI-61.

Морской транспорт СССР как отрасль социалистического народного хозяйства является одним из важнейших видов транспорта, который во взаимодействии с другими видами транспорта способствует обеспечению нормального производства и обращения продукции промышленности и сельского хозяйства, обслуживает внешнеторговые связи Советского Союза с иностранными государствами и удовлетворяет потребности граждан в передвижении по морским путям. По выражению К. Маркса, транспорт относится к особой «четвертой области материального производства» наряду с добывающей и обрабатывающей промышленностью и земледелием. «Это — *транспортная промышленность*, все равно, перевозит ли она людей или товары»<sup>1</sup>. Эта промышленность не создает новой вещественной продукции, ее полезный эффект заключается в том, что «перевозочная промышленность продает самое перемещение» (товаров)<sup>2</sup>.

Морской транспорт является связующим звеном между различными отраслями народного хозяйства. В 1921 г., выступая на Всероссийском съезде транспортных рабочих, В. И. Ленин так определил значение социалистического транспорта: «Нам нужно восстановить оборот земледелия и промышленности, а чтобы его восстановить, нужна материальная опора. Что есть материальная опора для связи между промышленностью и земледелием? Это есть транспорт железнодорожных и водных путей»<sup>3</sup>.

Социалистический морской транспорт планомерно используется для перевозок продукции промышленности и сельского хозяйства, пассажиров, а также внешнеторговых связей с другими странами.

В период развернутого строительства коммунистического общества в процессе создания его материально-технической базы еще более возрастет значение морского транспорта, как необходимой составной части единой транспортной сети СССР. Программа КПСС указывает, что рост народного хозяйства требует ускоренного развития всех видов транспорта и, в частности, морского.

Советское морское право — это совокупность норм, установленных или санкционированных социалистическим общенародным государством, выражающих волю всего народа, направленных на закрепление, охрану и развитие социалистических общественных отношений, складывающихся в советском торговом мореплавании, и преобразование их в коммунистические общественные отношения.

В процессе использования морского транспорта возникают разнообразные и сложные общественные отношения, для регулирования которых Советское государство устанавливает различные правовые нормы. Эти нормы, в зависимости от характера

<sup>1</sup> К. Маркс. Капитал, т. IV, ч. 1. М, Госполитиздат, 1955, стр. 397.

<sup>2</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч. т. 18, стр. 531.

<sup>3</sup> В. И. Ленин, Соч., т. 32, изд. IV, стр. 260.

регулируемых ими отношений, с точки зрения их юридической квалификации, относятся к нормам гражданского, административного и уголовного права, а также к нормам, связанным с применением в торговом мореплавании международного права.

Среди норм советского и морского права преобладающее место занимают нормы, регулирующие имущественные отношения, т. е. *нормы гражданско-правового содержания*. К ним относятся: нормы социалистической собственности на морские суда; нормы, регулирующие договорные отношения о плановых перевозках грузов, буксировке, морском страховании, расчетах общей аварии, оказании помощи и спасении на море, оказании ледокольных услуг и др. Эти договоры заключаются между заинтересованными лицами и организациями, социалистическими и иностранными фирмами, выступающими как равноправные стороны, принимающими взаимные обязательства на основе хозяйственного или коммерческого расчета<sup>1</sup>.

Важное значение имеют и нормы, предусматривающие взыскание убытков, причиненных столкновением судов, повреждением портовых сооружений и при лоцманской проводке.

Значительное место в области регулирования торгового мореплавания занимают нормы *административного права*. Эти нормы регулируют возникающие в торговом мореплавании административно-правовые отношения, характеризующиеся тем, что орган Советского государства, осуществляющий исполнительно-распорядительные полномочия, обладает определенной властью (министр морского флота, начальник морского пароходства, начальник морского порта, капитан порта, органы пограничной охраны, таможенного надзора и др.). Распоряжения административного органа, основанные на нормах права и данные в пределах его полномочий (компетенции), являются обязательными и должны выполняться лицами, к которым они относятся. В случае их невыполнения применяют санкции административно-правового характера (например, за нарушение обязательных постановлений начальников морских торговых портов виновные подвергаются штрафу; согласно Уставу о дисциплине работников морского транспорта СССР начальники имеют право и обязаны налагать на подчиненных им лиц дисциплинарные взыскания за нарушение трудовой дисциплины).

Административно-правовые отношения на морском транспорте переплетаются с гражданско-правовыми отношениями. Акты государственного управления (например, акты государственного планирования) служат предпосылкой для возникновения и прекращения гражданско-правовых имущественных отношений. Например, план морских перевозок грузов, утвержденный в уста-

<sup>1</sup> Советское гражданское право регулирует имущественные отношения, обусловленные использованием товарно-денежной формы в коммунистическом строительстве (Основы гражданского законодательства СССР и Союзных республик 1961 г.).

новленном порядке, обязывает отправителя сдать груз к перевозке, а пароходство — выделить тоннаж и выполнить эту перевозку; стороны обязаны на основе планового задания и для его выполнения заключить договор (глава IX, § 36). Изменение государственного плана перевозок грузов изменяет или прекращает обязательства сторон.

Участники торгового мореплавания (организации и отдельные лица) в большинстве случаев точно исполняют обязательства, возлагаемые на них нормами морского права и заключаемыми в соответствии с ними договорами. Однако бывают и нарушители, к которым применяют в установленном порядке соответствующие меры принуждения. Например, в случае невыполнения сторонами договорных обязанностей потерпевшая сторона вправе взыскивать с виновной причиненный ей имущественный ущерб. На основании ст. 116 и 117 КТМ с морского перевозчика (пароходства) взыскивается ущерб, причиненный утратой или повреждением груза. Морское пароходство взыскивает с отправителя груза штраф за простой судов, допущенный по его вине. Применяемые в подобных случаях меры принуждения к нарушителям обязательств, предусмотренных нормами морского права и договорами, называют гражданско-правовыми санкциями. Они возникают при морской перевозке, буксировке, оказании помощи на море судам, терпящим бедствие, морском страховании, при столкновении судов, повреждении судами портовых сооружений или оборудования навигационной обстановки.

В случаях, предусмотренных действующими законами, применяются также уголовно-правовые санкции (наказание) к виновным лицам, если ими совершены преступные действия в области торгового мореплавания. Например, за неоказание помощи судам, терпящим бедствие в море, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для судна, экипажа и пассажиров, капитана судна привлекают к уголовной ответственности по ст. 129 Уголовного кодекса РСФСР. За аварии и простой судов, в результате преступного нарушения трудовой дисциплины, виновных лиц привлекают к ответственности по ст. 22 Положения о государственных преступлениях.

Советское морское право направлено на охрану, закрепление и развитие социалистических отношений и порядков в области торгового мореплавания СССР и на защиту его государственных интересов.

Нормам морского права СССР, как и советскому праву в целом, присуща активная организующая роль. Они не только отражают принципы социализма, соответствующие социалистическим производственным отношениям, но, регулируя и направляя поведение людей и деятельность социалистических организаций, являются важнейшим орудием в борьбе за осуществление задач, стоящих перед торговым мореплаванием СССР.

Советский морской транспорт непрерывно увеличивает объем

перевозок при наименьших материальных затратах. В связи с этим возрастает роль правового регулирования. Особо важное значение имеют те нормы морского права СССР, которые направлены на наиболее эффективную организацию транспортного процесса и рациональное использование морского тоннажа, обеспечение выполнения государственных плановых заданий, полную сохранность грузов и безаварийное плавание.

Нормы международного морского права, выраженные в международных конвенциях, договорах и соглашениях, применяются в связи с участием СССР в международной торговле и судоходстве.

Торговые морские суда под флагом СССР и иностранные суда взаимно посещают порты, открытые для внешней торговли, проходят через территориальные и внутренние воды других государств, используют морские пути международного значения. В связи с этим разработаны правовые нормы, необходимые для обеспечения взаимных интересов различных государств и урегулирования возникающих споров. По содержанию нормы международного права, выраженные в конвенциях, могут совпадать с нормами внутреннего морского права СССР. Такими, например, являются нормы, регулирующие вопросы оказания помощи и возмещение убытков от столкновения судов (главы VIII, IX КТМ), которые соответствуют Международным конвенциям для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море и относительно столкновения судов. Эти конвенции были приняты в 1910 г. в Брюсселе. СССР присоединился к ним в 1926 г. (см. главы II, III, XV и XVI).

Международное право — это совокупность норм права, регулирующих политические, экономические и культурные отношения между государствами в процессе их сотрудничества и борьбы, определяющих их взаимные права и обязанности в международном общении. Субъектами международного права, т. е. носителями прав и обязанностей, являются не отдельные граждане, а государства, выступающие как суверенные и равноправные участники международного общения и принимающие на себя определенные обязательства, которые требуют определенного поведения.

Особенностью международного права является осуществление принуждения, в случае нарушения его норм, не силой международного органа («сверхгосударства» или «международного парламента»), а силой заинтересованных государств или силой коллектива государств.

Источником международного права в материальном смысле является взаимное признание этих норм государствами, выраженное в многосторонних или двухсторонних соглашениях между государствами (договорах, конвенциях, соглашениях и др.) или подтвержденных международной практикой их применения («международный обычай», «международная практика»).

Современное международное общение характеризуется сотрудничеством государств независимо от их социально-экономического строя, а также их борьбой, выражением которой является мирное соревнование в технико-экономической и социально-культурной областях. Поэтому основными принципами современных международных отношений являются принципы мирного сосуществования капиталистических и социалистических государств, взаимного уважения территориальной целостности и суверенитета государств, ненападения, невмешательства во внутренние дела, равенство государств, запрещение агрессивных войн, применения силы или угрозы силой и иных актов агрессии, разрешение споров только мирными средствами, развитие экономического и культурного сотрудничества государств, исходя из взаимной выгоды, свобода мореплавания, точное соблюдение договорных обязательств и др. Эти принципы нашли выражение в Уставе Организации Объединенных Наций (ООН), разработанном и принятом при участии СССР 26 июня 1945 г. (ратифицирован Президиумом Верховного Совета СССР от 20 августа 1945 г.), Уставе Нюрнбергского международного трибунала (утвержден ООН 6 декабря 1946 г.), постановлениях Бандунгской и Каирской конференций (1955 и 1957 гг.) и других международных документах. Осуществляя в международных отношениях политику мира и дружбы между народами, СССР борется за предотвращение войн, разоблачение и обуздание агрессоров и нарушителей международного права, разоружение, запрещение термоядерного оружия. Советский Союз, неуклонно соблюдая нормы международного права и договорные обязательства, ведет борьбу за внедрение основанных на идее мирного сотрудничества государств подлинно демократических принципов в международные отношения, за установление прочных гарантий мира и безопасности<sup>1</sup>.

### § 3. МОРСКОЕ ПРАВО КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

Морское право современных капиталистических стран прошло многовековое развитие. Нормы торгового права складывались первоначально в форме «морских обычаев» рабовладельческих государств, расположенных в средиземноморском бассейне («Родосское морское право»). По мере развития торговли и мореплавания в средние века возникали нормы морского права и в других бассейнах. Большое распространение имели сборники морских обычаев: «Таблицы Амальфи» (X и XI вв.), «Морской Консулат» (XIV в.), «Роль д'Олерон» (XII—XIV вв.), «Законы «Висби» (XIV в.), «Морское руководство» (начало XVII в.), «Ганза» (начало XIV в.), имевшие влияние на последующее морское законодательство.

<sup>1</sup> Н. С. Хрущев. Современное международное положение и внешняя политика Советского Союза. Доклад на второй сессии Верховного Совета СССР шестого созыва. «Правда» от 13/XII—1962 г.

Развитие морского права было связано, как подчеркивали Маркс и Энгельс, с развитием промышленности и торговли: «Первый же город, который в средние века развернул обширную морскую торговлю, Амальфи, выработал морское право»<sup>1</sup>.

Развитие промышленности, судостроения, изобретение компаса, усовершенствование парусного флота обусловили выход судов на широкие просторы Атлантического, Индийского и Тихого океанов, открытие морских путей в Индию и Америку.

К. Маркс и Ф. Энгельс писали, что «Открытие Америки и морского пути вокруг Африки создало для поднимающейся буржуазии новое поле деятельности. Ост-индский и китайский рынки, колонизация Америки, обмен с колониями, увеличение количества средств обмена и товаров вообще дали неслыханный до тех пор толчок торговле, мореплаванию, промышленности...»<sup>2</sup>.

Характеризуя период с середины XVII до конца XVIII в., К. Маркс и Ф. Энгельс указывали: «Торговля и судоходство расширялись быстрее, чем мануфактура, игравшая второстепенную роль; колонии начали приобретать значение крупных потребителей; отдельные нации в длительных битвах делили между собой открывавшийся мировой рынок. Этот период начинается законами о мореплавании и колониальными монополиями. Конкуренция между нациями устранялась, по возможности, путем введения тарифов, запрещений, трактатов; в конечном же счете борьба конкурентов велась и решалась с помощью войн (в особенности морских). Самая могущественная морская держава, Англия, получила перевес в торговле и мануфактуре»<sup>3</sup>.

В 1651 г. Кромвелем был опубликован «Навигационный акт», провозглашавший колониальное господство и преобладание Англии в торговом мореплавании.

При Людовике XIV в 1681 г. был издан «Морской ордонанс» для укрепления колониальных позиций Франции и интересов купечества и стремившейся к политической власти буржуазии. «Именно купцы, и в особенности судовладельцы, больше всех настаивали на государственной охране и монополиях». «...XVIII век был веком торговли. Торговля — это конек нашего века... С некоторых пор только и говорят, что о торговле, мореплавании и флоте»<sup>4</sup>.

Во Франции буржуазия, выступавшая в защиту капиталистических отношений и колониальных интересов, пыталась «Навигационным актом» (1793 г., при Конвенте) обеспечить преобладание в торговом мореплавании. Принятый при Наполеоне в 1807 г. «Торговый кодекс» содержал во второй книге нормы морского права, воспроизводившие с некоторыми изменениями «Мор-

<sup>1</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. III, стр. 63.

<sup>2</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. IV, Госполитиздат, 1955, стр. 425.

<sup>3</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. III, стр. 58.

<sup>4</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. III, стр. 59.