

АССОЦИАЦИЯ
МОРСКОГО
ПРАВА



МОРСКОЕ ПРАВО

выпуск 3/25

Maritime Law Journal



О ЖУРНАЛЕ

Журнал «Морское право» основан Ассоциацией морского права (RUMLA) и является первым в России двуязычным (русско-английским) изданием научно-образовательной направленности в области морского права. Журнал предоставляет своим читателям информацию по наиболее актуальным вопросам правовой доктрины и правоприменительной практики в области морского права как в Российской Федерации, так и за рубежом. Цель журнала – способствовать унификации морского права во всех его аспектах.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:

К.И. Краснокутский

ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР:

А.В. Малаховский

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Дождев Д.В., профессор, д.ю.н.

Гницевич К.В., к.ю.н.

Приходько И.А., д.ю.н.

Путря К.Е., к.ю.н.

Ревякин А.П., к.ю.н.

Синицын С.А., д.ю.н.

Фалилеев П.А., к.ю.н.

Фигуров П.К., LL.M

Журнал «Морское право» зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций.

Языки: русский и английский.

Свидетельство о регистрации печатного СМИ:
ПИ ФС № 77-79642 от 18.12.2020.

Свидетельство о регистрации сетевого издания СМИ:
ЭЛ № ФС 77-83945 от 11.10.2022.

Учредитель и издатель: Ассоциация морского права.

Адрес редакции и издателя: 191124, г. Санкт-Петербург,
ул. Орловская, д. 1, лит. А, оф. 31-Н.

Адрес типографии: «Т8 Издательские Технологии»,
109548, г. Москва, Волгоградский пр-т, 42, корп. 5.

Формат А4. Тираж 500 экз.

Свободная цена.

Номер телефона и адрес электронной почты редакции:
+7 (812) 401 48 10, rumla@rumla.org

Порядковый номер выпуска и дата его выхода в свет:
3/2025, 30.09.2025

www.rumla.org.ru

Знак информационной продукции 16+
© «Морское право», 2025

ABOUT THE JOURNAL

The Maritime Law Journal was founded by the Russian Maritime Law Association (RUMLA) and is the first bilingual (Russian-English) journal in Russia with a scientific and educational focus in the field of maritime law. The journal provides its readers with information on the most pressing issues of legal doctrine and law enforcement practice in the field of maritime law both in the Russian Federation and abroad. The purpose of the journal is to contribute by all appropriate means to the unification of maritime law in all its aspects.

CHIEF EDITOR:

K.I. Krasnokutskiy

EXECUTIVE EDITOR:

A.V. Malakhovskiy

EDITORIAL COUNCIL:

Dozhdev D.V., Professor, Doctor of Law

Gnitsevich K.V., Ph.D

Prikhodko I.A., Doctor of Law

Putrya K.E., Ph.D

Revyakin A.P., Ph.D

Sinitsyn S.A., Doctor of Law

Falileev P.A., Ph.D

Figurov P.K., LL.M

Maritime Law Journal was registered as mass media by the Federal Service for Supervision in the Sphere of Telecom, Information Technologies and Mass Communications. Languages: Russian, English.

Certificate of Print Media: ПИ № ФС 77-79642 dated December 18, 2020.

Certificate of e-Media: ЭЛ № ФС 77-83945 dated October 11, 2022.

Founder and Publisher: Maritime Law Association.

Address of the Editorial office and Publisher: 191124, St. Petersburg, Orlovskaya st., 1, building A, office 31-N.

Printing office address: T8 Izdatelskie Tekhnologii, 109548, Moscow, Volgogradsky pr., 42, building 5. Format A4. Circulation 500 copies. Free price.

Phone number and email address of the Editorial office: rumla@rumla.org, +7 (812) 401 48 10

Issue number and publication date: 3/2025, 30.09.2025 www.rumla.org

Information product label 16+
© "Maritime Law Journal", 2025

Содержание

Вступительное слово	5
I. СОБЫТИЯ И ИСТОРИЯ	7
95-лет Морской арбитражной комиссии: история в лицах.....	7
II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ	131
Статистика и общий обзор за 3-й кв. 2025 г.	131
III. МЕРОПРИЯТИЯ	137
Ограничение ответственности судовладельца: что мешает этому правовому институту на практике.....	137
IV. ЗАРУБЕЖНОЕ ПРАВО	143
Хуэрта Р. Применение права ангарии в отношении судов	143
V. ИНТЕРВЬЮ	156
Интервью с руководителями транспортной практики DENUO.....	156
VI. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ	162

Contents

Preface	6
I. EVENTS & HISTORY	70
95 Years of the Maritime Arbitration Commission: a Legacy Shaped by Its People	70
II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW	134
Statistics and General Overview 3 rd Q 2025	134
III. EVENTS	140
Limitation of Shipowner's Liability: Obstacles to the Doctrine's Practical Application	140
IV. FOREIGN LAW	150
<i>Renato Pezoa Huerta</i>	
Angary of Ships	150
V. INTERVIEW	159
Interview with the Heads of DENUO's Transport Practice.....	159
VI. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW AND THE LAW OF THE SEA	164

Вступительное слово



Третий выпуск журнала за 2025 год охватывает период с июля по сентябрь. Главный текст номера приурочен к грядущему 95-летнему юбилею Морской арбитражной комиссии. Благодаря архивным документам мы восстановили биографии Михаила Кречетова и Бориса Повалишина – второго и третьего председателей МАК соответственно. Ранее о них было мало что известно в открытых источниках. Еще нам удалось выяснить судьбы всех 20 первых арбитров МАК, 13 из которых репрессировали, а после XX съезда КПСС реабилитировали. Таким образом, сталинские гонения не коснулись лишь семь арбитров первого состава МАК.

Выпускающий редактор Алексей Малаховский написал подробный репортаж семинара, который провела Ассоциация морского права в августе на тему «Ограничение ответственности судовладельца». Основными докладчиками по этой теме тогда выступили зампред МАК при ТПП РФ Анна Архипова, вице-президент RUMLA Константин Путря и я. В своем выступлении я акцентировал внимание на том, что работающий институт ограничения ответственности имеет положительный эффект для кредиторов, которые точно получат конкретную сумму возмещения. Одно дело, когда судовладелец знает, что может ограничить свою ответственность и совсем другое, если подобных гарантий нет. Во втором случае большинство предпринимателей не захотят инвестировать в морские перевозки и строительство нового флота.

Впервые за долгое время рады представить материал иностранного автора. Статью о тонкостях применения права ангарии в отношении судов подготовил один из видных специалистов по морскому праву на южноамериканском континенте – член Ассоциации морского права Чили, профессор Ренато Песоа Хуэрта.

В разделе «Интервью» вы найдете ответы на наши вопросы от руководителя «транспортной практики» юридической фирмы Denuo Анны Откиной и советника той же практики Анны Антоновой. Юристы коснулись сразу нескольких проблемных тем, среди которых растущая популярность поддельной регистрации морских судов и факты нарушения принципа свободы судоходства. Кстати, летом 2025 года команда «транспортной практики» Denuo стала членом RUMLA.

Булат Каримов и Валерия Павлова продолжают собирать статистику «морских» дел. Согласно имеющимся цифрам, большинство разбирательств за июль – сентябрь текущего года в области частного права связано со взысканием платы по различным морским договорам. В рамках же публичного права встречались в основном споры, связанные с несоблюдением требований технических регламентов.

Завершается этот выпуск традиционной рубрикой – «Обзор новинок литературы по морскому праву». Куратор раздела Иван Кобченко отобрал семь книг за третий квартал 2025 года.

Отдельно за переводы статей журнала на английский язык я благодарю Екатерину Шевцову.

Президент Ассоциации морского права (RUMLA)
Константин Краснокутский

Preface



The third issue of Maritime Law Journal for 2025 covers the period from July to September. The lead article of this issue is dedicated to the upcoming 95th anniversary of the Maritime Arbitration Commission. Drawing on archival records, we have pieced together the biographies of Mikhail Krechetov and Boris Povalishin, the second and third chairs of the MAC, respectively. Previously, open sources offered little information about them. We have also traced the fates of all twenty, thirteen were repressed and later rehabilitated following the 20th Congress of the CPSU. Only seven escaped Stalin's purges.

Executive Editor Aleksey Malakhovsky has written a detailed piece covering the seminar the Maritime Law Association held in August on "Limitation of Shipowner's Liability." The discussion was led by Anna Arkhipova, Vice-President of the MAC under the Russian Chamber of Commerce and Industry, together with RUMLA Vice-President Konstantin Putrya and me. In my remarks, I stressed that an effective limitation of liability mechanism

benefits creditors, as it guarantees them a specific recoverable sum. It is one situation when a shipowner knows they can cap their liability, and quite another when there is no such guarantee. In the latter case, most entrepreneurs will be unwilling to invest in maritime transport or fleet renewal.

For the first time in a considerable period, we are delighted to feature a piece by a foreign author. The article on the subtleties of applying the law of angry to vessels has been prepared by Professor Renato Pezoa Huerta, one of South America's foremost maritime law specialists and a member of the Chilean Maritime Law Association.

In the "Interviews" section, we speak with Anna Otkina, head of Denuo's transport practice, and Anna Antonova, a counsel a counsel in the same team. The lawyers addressed several key issues, from the surge in fraudulent ship registrations to violations of the freedom of navigation. Notably, in summer 2025, the transport practice team at Denuo joined RUMLA.

Bulat Karimov and Valeria Pavlova continue to track statistics on maritime disputes. The latest data suggest that, from July to September this year, most private-law cases centred on recovering payments due under maritime contracts. As for public-law matters, the disputes were largely about failures to comply with technical regulations.

This issue concludes with the Journal's traditional section—Review of New Literature on Maritime Law. Section curator Ivan Kobchenko compiled seven books for the third quarter of 2025.

I would like to extend my thanks to Ekaterina Shevtsova for translating the journal's articles into English.

President of the Russian Maritime Law Association (RUMLA)
Konstantin Krasnokutskiy

I. СОБЫТИЯ И ИСТОРИЯ



Екатерина Олеговна Ткаченко,
Юрист, практика банкротства

95 лет Морской арбитражной комиссии: история в лицах

История любого института – это прежде всего история людей, чьими усилиями, знаниями и волей он создавался и развивался. 95-летний путь Морской арбитражной комиссии (МАК), являющейся старейшим специализированным третейским судом России, – не просто хроника процедурных правил и решений, а сложная и подчас драматическая летопись человеческих судеб.

Данная статья ставит своей целью не только проследить ключевые вехи в эволюции МАК, но и восстановить связь времен через призму биографий тех, кто определял ее деятельность, – председателей, их заместителей и членов первых составов. Особый фокус в материале сделан на начальном, во многом определяющем периоде становления МАК в 1930-е годы, когда были заложены ее основные принципы. Это время, отмеченное противоречиями между прагматическими задачами внешней торговли и суровой политической реальностью, оставило неизгладимый след на судьбах многих арбитров.

Исследование опирается на широкий круг источников, центральное место среди которых занимают фундаментальные труды А.И. Муранова, впервые собравшего и систематизировавшего уникальный архивный материал. Помимо него, привлекались документы из Российских государственных архивов экономики, социально-политической истории, Государственного архива РФ и региональных архивов (в частности, Мурманской области), включая материалы Всесоюзной торговой палаты (ВТП) и архивно-следственных дел. Важную роль в подготовке настоящего материала и воссоздании более объемной картины эпохи сыграли источники личного происхождения – воспоминания родственников и коллег, материалы периодической печати, сведения и фотографии из фондов региональных музеев и данные тематических интернет-ресурсов.

При этом автор отдает себе отчет в том, что многие страницы истории МАК, особенно касающиеся персонального состава за отдельные периоды, еще ждут своего исследователя ввиду фрагментарности сохранившихся документов.

Через обращение к историческому контексту и биографическим деталям данная работа стремится показать, как в непростых условиях формировался авторитет отечественного морского арбитража и почему его современное состояние неотделимо от трагического прошлого. Эта статья – попытка отдать долг памяти пионерам МАК и осмыслить 95-летний юбилей комиссии не столько как повод для празднования, а как возможность для глубокой исторической рефлексии.

МАК при Торгово-промышленной палате (ТПП) РФ по праву входит в число старейших в мире институтов морского арбитража. Ее история берет начало 13 декабря 1930 года, когда решением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров (СНК) СССР было утверждено Положение о МАК, что считается официальной датой ее создания. Первоначально комиссия была учреждена при Всесоюзно-Западной торговой палате (ВЗТП) в качестве специализированного третейского суда для разрешения споров, связанных исключительно с морем. С течением времени ее компетенция существенно расширилась, охватив сегодня широкий спектр вопросов: от перевозок, фрахтования и морского страхования до судового менеджмента, ремонта судов и промысловой деятельности.

Истоки создания МАК относятся к более раннему периоду – соответствующая инициатива исходила от Комиссии морского права и практики при ВЗТП (далее – Комиссия морского права), начавшей работу 1 марта 1929 года. Именно ее участники, в числе которых были и будущие члены и руководители МАК, настояли на необходимости специализированного арбитражного суда и сформировали подкомиссию для разработки соответствующего проекта, сыграв тем самым ключевую роль в институционализации морского арбитража в СССР.

За десятилетия, прошедшие с момента основания, МАК прошла длительный путь. С 1999 года она является членом Международной федерации коммерческих арбитражных институтов, а с 2017 года действует на основе нового регламента. Корпус арбитров комиссии формируют ведущие эксперты в области морского права: признанные ученые, практикующие юристы, капитаны дальнего плавания.

Чтобы восстановить связь времен и понять, как формировался авторитет МАК, мы обращаемся к судьбам ее первых арбитров. Особую роль в этом исследовании играют биографии ключевых деятелей, чья работа в 1930-е годы определила дальнейшее развитие комиссии.

Председатели Морской арбитражной комиссии

- **Ленгиель Юлий Осипович**, г.р. 1888, расстрелян 1938, реабилитирован 1956;
- **Кречетов Михаил Михайлович**, г.р. 1901;
- **Повалишин Борис Николаевич**, г.р. 1907;
- **Кейлин Александр Давидович** (1894–1970).

Заместители председателей Морской арбитражной комиссии

- **Сергеев Игнатий Антонович**, г.р. 1880, расстрелян 1937, реабилитирован 1956;
- **Данишевский Карл-Юлий (Герман) Христианович**, г.р. 1884, расстрелян 1938, реабилитирован 1956;
- **Овсянников Николай Николаевич** (1884–1941);
- **Медведев В.Ф.**
- **Шпекторов Антон Ионович**, г.р. 1904;
- **Петров М.К.**
- **Маслов Георгий Александрович** (1925–1997)
- **Савельев Александр Александрович** (1916–1983)

Первые арбитры Морской арбитражной комиссии (1931–1937)

- **Авсов Юрий Александрович**, г.р. 1888, расстрелян 1938, реабилитирован 1957;
- **Амброжис Болеслав Викентьевич**, г.р. 1892, расстрелян 1938, реабилитирован 1956;
- **Аралов Семен Иванович** (1880–1969);
- **Бегге Карл Микельевич**, г.р. 1884, расстрелян 1938, реабилитирован 1956;
- **Биткер Герман Самойлович (Соломонович, Самуилович)**, г.р. 1895, расстрелян 1937, реабилитирован 1956;
- **Виноградов Петр Порфириевич**;
- **Голенищев-Кутузов Дмитрий Иванович**, г.р. 1885, расстрелян 1938, реабилитирован 1957;
- **Колбин Иван Николаевич** (1893–1952);
- **Ляхницкий Валериан Евгеньевич** (1885–1960);
- **Маковецкая (Канделаки) Елена Несторовна**, г.р. 1888, расстреляна 1937, реабилитирована 1959;
- **Нейфельд Лев Борисович**, г.р. 1896, расстрелян 1937, реабилитирован 1956;
- **Пергамент Михаил Яковлевич** (1866–1932);
- **Рабинович Исаи Савельевич** (1893–1954), реабилитирован 1955;
- **Рабинович Филипп Яковлевич**, г.р. 1885, расстрелян 1937, реабилитирован 1956;
- **Раевич Сергей Иванович**, г.р. 1893, расстрелян 1939, сведения о реабилитации отсутствуют;
- **Рейхель Михаил Осипович (Иосифович)** (1880–1954);
- **Розенталь Эдуард Фрицевич (Фрицович)**, г.р. 1888, расстрелян 1938, реабилитирован 1956;
- **Самойлович Рудольф (Рувим, Николай, Реувен) Лазаревич**, г.р. 1881, расстрелян 1939, реабилитирован 1957;
- **Фридрихсон (Фридриксон) Лев Христианович**, г.р. 1889, расстрелян 1937, реабилитирован 1956;
- **Эгге (Эгги, Иогги, Иыги) Карл Павлович** (1893–1958).

Историческая необходимость создания МАК

Интенсификация внешней торговли и стремительный рост советского флота, сопровождавшиеся активным использованием иностранных судов, выдвинули на первый план задачу создания в СССР собственного специализированного арбитража для компетентного разрешения споров в этой сфере.

Кроме того, как свидетельствуют источники того периода, монополия арбитража Комитета Ллойдса в Лондоне привела к тому, что подавляющее большинство дел о вознаграждении за спасение на море рассматривалось именно там – независимо от места инцидента или национальной принадлежности судов. В то же время, по мере роста участия советского торгового флота в международных перевозках, участились случаи оказания помощи иностранным судам советскими судами. Такие инциденты чаще происходили в советских территориальных водах, но нередко в иностранных водах и в открытом море. В ситуациях, когда спасателями оказывались советские суда, передача споров о размере вознаграждения на рассмотрение в арбитраж за пределами СССР представлялась необоснованной¹.

Советские организации также были не удовлетворены практикой разбирательства дел в арбитражах, как тогда было принято говорить, «капиталистических стран» из-за длительности, сложности и высокой стоимости процесса, а также в ряде случаев предвзятого отношения к спорам с их участием². Принималась во внимание и задача обеспечить доступное по затратам разрешение морских споров³, сократив издержки в иностранной валюте, которая была необходима в связи с начавшейся в стране индустриализацией⁴.

¹ Морской арбитраж в СССР // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты. 1931. № 1. С. 26–27.

² Шпекторов А.И. Советский морской арбитраж // Внешняя торговля. 1970. № 12. С. 44–45.

³ Стенограмма заседания Пленума МАК от 18.02.1941 // РГАЭ. Ф. 635. Оп. 1. Ед. хр. 133. Л. 2–55.

⁴ Александров К. Морская арбитражная комиссия // Внешняя торговля. 1947. № 11. С. 33.

Таким образом, учреждение МАК стало закономерным следствием роста влияния и доли советского флота в мировом торговом мореплавании, а главной целью ее основания стало создание альтернативы иностранным арбитражным институтам.

При этом образование МАК спровоцировало негативную реакцию со стороны заинтересованных кругов морских «капиталистических стран». Так, в английском издании судовладельцев «Шиппинг Уорлд» в июле 1932 года была опубликована резолюция Британской палаты судоходства, протестующая против «произвольных» действий советского правительства, которое «навязывает» свой спасательный контракт, отступая от «общепринятой морской практики»⁵. Чтобы противостоять монополии Ллойда, основным инструментом которого был его типовой спасательный контракт с арбитражем в Лондоне, МАК разработала собственный торговый спасательный контракт. Его целью стали вытеснение контракта Ллойда в случаях оказания помощи советскими судами и передача споров на рассмотрение МАК в Москве. Судовладельческие круги отреагировали на это враждебно: капитанам иностранных судов было запрещено подписывать контракты МАК, а в 1932 году Ллойд попытался напрямую убедить МАК в ее ненужности⁶.

Процедурные начала МАК: первоначальная модель и ее корректировка

Изначально комиссия формировалась из 15 членов, которых назначал на годичный срок президиум ВЗТП. В состав МАК входили представители мореходных, торговых и страховых организаций, а также эксперты в торговом мореплавании, внешней торговле, морском праве и страховании. Члены комиссии из числа своих коллег на срок их полномочий избирали председателя и двух его заместителей.

В первый состав МАК в январе 1931 года были избраны:

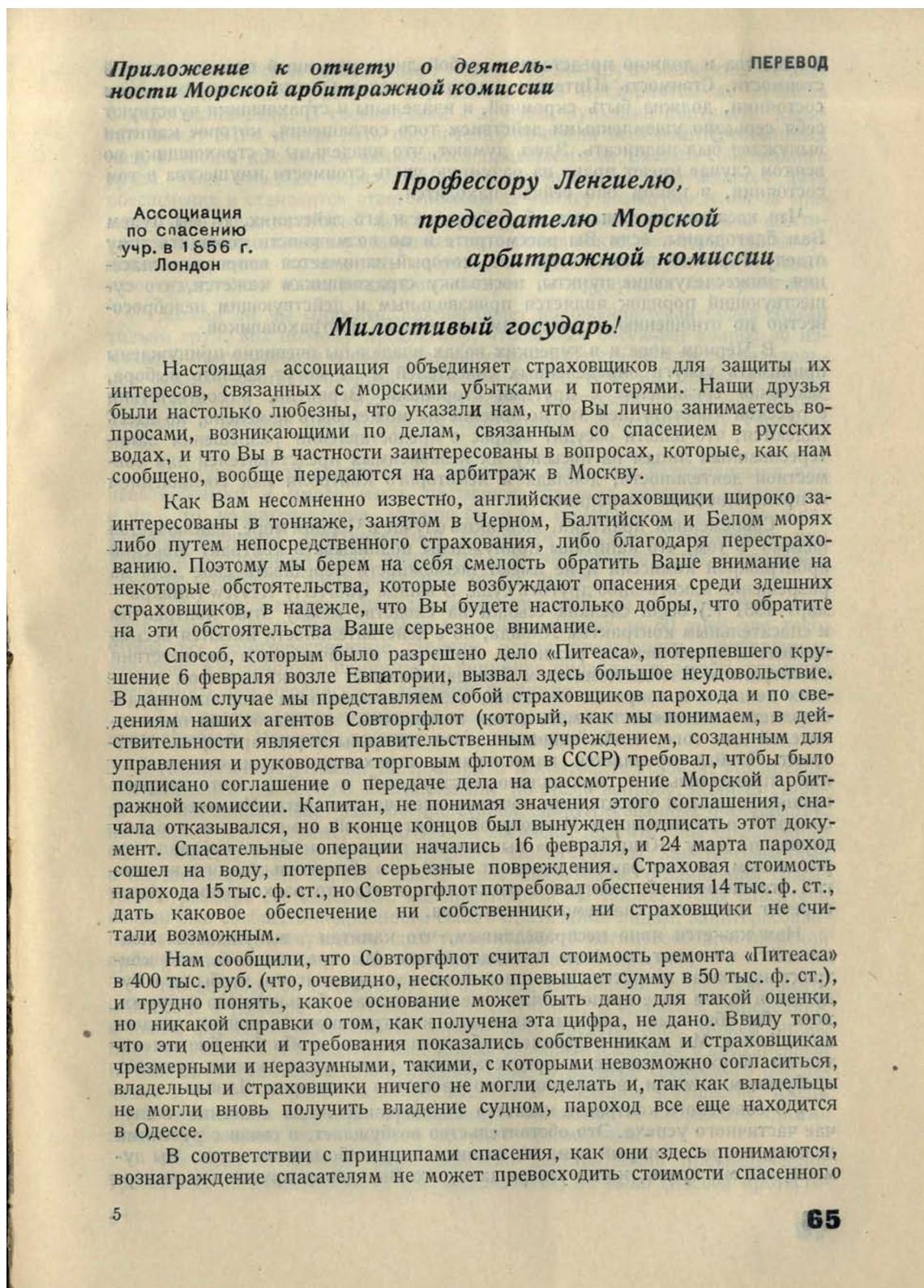
- **Ленгиель Юлий Осипович**, г.р.1888, расстрелян 1938, реабилитирован 1956 (председатель);
- **Сергеев Игнатий Антонович**, г.р. 1880, расстрелян 1937, реабилитирован 1956 (первый заместитель председателя);
- **Данишевский Карл Христианович**, г.р. 1884, расстрелян 1938, реабилитирован 1956 (второй заместитель председателя);
- **Амброжис Болеслав Викентьевич**, г.р. 1892, расстрелян 1938, реабилитирован 1956;
- **Бегге Карл Миккельевич** г.р. 1884, расстрелян 1938, реабилитирован 1956;
- **Колбин Иван Николаевич** (1893–1952);
- **Ляхницкий Валериан Евгеньевич** (1885–1960);
- **Маковецкая Елена Несторовна**, г.р. 1888, расстреляна 1937, реабилитирована 1959;
- **Нейфельд Лев Борисович**, г.р. 1896, расстрелян 1937, реабилитирован 1956;
- **Овсянников Николай Николаевич** (1884–1941);
- **Пергамент Михаил Яковлевич** (1866–1932);
- **Раевич Сергей Иванович**, г.р. 1893, расстрелян 1939, сведения о реабилитации отсутствуют.
- **Самойлович Рудольф Лазаревич**, г.р. 1881, расстрелян 1939, реабилитирован 1957;
- **Фридрихсон Лев Христианович**, г.р. 1889, расстрелян 1937, реабилитирован 1956;
- **Эгге Карл Павлович** (1893–1958).

Обращение в МАК было добровольным; однако в комиссии подчеркивали необходимость стремиться к тому, чтобы все споры, связанные с оказанием помощи иностранным судам в советских водах, рассматривались в СССР.

Данную задачу планировалось решать путем включения арбитражной оговорки о юрисдикции МАК непосредственно в договоры о морской помощи и спасении. С этой целью был разработан типовой советский спасательный контракт, созданный по образцу английского «Salvage Agreement». Акцент делался на том, чтобы в советских водах использовались исключительно такие отечественные договоры.

⁵ Демиденко В., Зорин А. Сорокалетие советского морского арбитража // Морской флот. 1970. № 12. С. 7–8.

⁶ Письмо Ассоциации по спасению в адрес председателя МАК Ю.О. Ленгиеля (перевод; приложение к отчету о деятельности Морской арбитражной комиссии) // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты. 1932. № 11–12. С. 65–68.



Письмо Ассоциации по спасению председателю МАК, Ю.О. Ленгиелю⁷

⁷ Приложение к отчету о деятельности МАК (перевод) // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты. 1932. № 11–12. С. 65–68.

имущества и должно представлять собой лишь разумный процент от этой стоимости. Стоимость «Питеаса», находящегося в Одессе в поврежденном состоянии, должна быть скромной, и владельцы и страховщики чувствуют себя серьезно ущемленными действием того соглашения, которое капитан вынужден был подписать. Здесь думают, что владельцы и страховщики во всяком случае имеют право на разумную часть стоимости имущества в том состоянии, в каком оно сейчас находится.

Что касается соглашения об арбитраже и его действиях, то мы будем Вам благодарны, если Вы рассмотрите и по возможности сообщите тому отделу Торговой палаты в Москве, который занимается вопросами спасения, нижеследующие пункты, поскольку страховщикам кажется, что существующий порядок является произвольным и действующим недобросовестно по отношению к интересам владельцев и страховщиков.

В Черном море и в турецких водах владельцы очевидно принуждены принимать услуги определенных спасателей и не могут сделать выбора, заключая соглашение с другими сторонами. Вероятно, в соответствии с русской конституцией это положение не может быть изменено, но здесь надеются, что власти обсудят вопрос о предоставлении разрешения заинтересованным лицам на посылку их независимых представителей для совместной деятельности, доклада и некоторого контроля над соглашением и производимыми операциями.

Современная практика, во всяком случае в Черном море, заключается видимо в том, что капитаны принуждены подписывать контракт Морской арбитражной комиссии и не имеют возможности передавать свое дело на разрешение какого-либо другого суда. В вашем Quarterly Review (январь—март 1931 г.) была сделана ссылка на сходство между этим контрактом и спасательным контрактом Ллойда, но в действительности имеются весьма важные и существенные различия. Арбитры, назначаемые в соответствии с контрактом Ллойда комитетом Ллойда, обладают широким опытом в морских делах и в вопросах спасания, а заинтересованным сторонам представляется возможность иметь своих независимых адвокатов или представителей для того, чтобы защищать свои интересы перед арбитром. Контракт Ллойда признается владельцами, страховщиками и спасателями как справедливый и справедливо-действующий и вообще этот контракт принят главными спасателями почти во всех частях света. Мы имеем мало сведений о деятельности Московской арбитражной комиссии, и в одном случае по делу «Кинг Эдгара» вынесенное решение не было неудовлетворительным, но этот факт не изменяет собой того обстоятельства, что во многих отношениях оба контракта расходятся и что это расхождение противоречит интересам спасаемого имущества.

Нам кажется явно несправедливым, что капитан вынуждается подписывать контракт, не зная его содержания. Мы предполагаем, что контракт напечатан по-русски и по-английски и мы предлагаем, чтобы он в будущем в таком виде представлялся всем капитанам, большинство которых, хотя бы оба языка для них являлись иностранными, вероятно владеет английским. Мы также позволяем себе предложить, чтобы был благожелательно обсужден вопрос о предоставлении всем судам, кроме русских, требующим помощи, возможности пользоваться договором Ллойда.

§ 3 советского контракта касается вознаграждения за спасение в случае частичного успеха. Это обстоятельство возбуждает, в связи с русскими делами, вопрос, который вряд ли возникает где-либо в ином месте. Мы думаем, что мы правы, когда утверждаем, что Вы экспортируете или импор-

тируете только свои собственные грузы и что эти грузы находятся во владении какого-либо русского учреждения или предприятия до прихода в порт назначения. В соответствии с другими пунктами контракта капитан может быть обязан дать обеспечение от имени всех заинтересованных лиц, в состав каковых и включаются представители Вашего собственного груза. Нам кажется неразумным, что судовладелец вынуждается дать обеспечение и становится ответственным за уплату вознаграждения за спасение того груза, который фактически принадлежит спасателям и фактическое владение которым возвращается собственникам без того, чтобы судовладелец имел возможность собрать от владельцев груза соответственную сумму того вознаграждения, которое он принужден был уплатить.

Можем ли мы спросить, каково будет положение, если будет спасен только груз. Мы поэтому предлагаем, чтобы был обсужден вопрос об изменении этого условия в смысле ограничения ответственности судовладельцев суммой, соответствующей стоимости судна, если мы правы в нашем предположении, что все грузы, погруженные в русских портах или направляемые в русские порты, принадлежат какому-либо русскому учреждению.

В случае, если спасательные операции оказались безуспешными или невозможными и имело место частичное спасение снастей, материалов и пр., то вознаграждение должно было бы присуждаться в размере разумного процента действительной стоимости спасенного имущества или выручки от продажи этого имущества. Обычно процент этот в подобных случаях колеблется приблизительно от 30 до 50%.

§ 7 предусматривает порядок вынесения решений в короткий период. Этот период может быть продлен в крайнем случае до 60 дней для того, чтобы все заинтересованные стороны могли предпринять необходимые действия, в особенности принимая во внимание продолжительность времени, требуемого для переписки с другими странами.

§ 10 предусматривает платеж в покрытие расходов спасателя в размере, определенном Морской арбитражной комиссией.

Аналогичные условия содержатся и в контракте Ллойда. Но прежде чем выносить какое-либо постановление по этому вопросу, комитет Ллойда обычно запрашивает заключение сторон, заинтересованных в имуществе, по вопросу о той сумме, которую они согласны платить. Мы предложили бы, чтобы это условие было изменено и чтобы стороны, заинтересованные в имуществе, имели право давать свое заключение о заявлении спасателя о размере его издержек; мы предложили бы также, чтобы спасатель обязан был сообщать подробности своего притязания лицам, заинтересованным в спасенном имуществе, для того, чтобы те могли сообщить Морской арбитражной комиссии о своем мнении по этому вопросу.

По вопросу об обеспечении (§ 4) спасатель обязан только уведомить комиссию о размере требуемого им обеспечения, а комиссия определяет, в какой форме это обеспечение должно быть представлено. Можем ли мы предложить, чтобы спасатель был обязан сообщить капитану в двухдневный со дня окончания спасательных работ срок о размере требуемого обеспечения и чтобы стороны, заинтересованные в спасенном имуществе, имели право явиться в Морскую арбитражную комиссию и возражать против этого требования, если они его находят чрезмерным.

По делу «Питеаса» было заявлено действительно преувеличенное требование об обеспечении и, как оказывается, не было способа протесто-

вать против этого размера; во всяком случае протест капитана не дошел до компетентных властей. Видимо, протест был заявлен спасателю (который очевидно действовал также в качестве агента парохода), но никакого удовлетворения не было получено.

Далее, хотя справедливо, чтобы спасатели имели право (в §§ 5 и 6) осуществлять залог в отношении спасенного имущества вместо обеспечения, которое должно быть представлено в течение 10 дней, в контракте не содержится обязательства спасателей сообщить до истечения 10-дневного срока о размере требуемого обеспечения. Несомненно, необходимо включить обязательство спасателей делать подобное заявление.

§ 12 указывает, кто имеет право требовать арбитража. Можем ли мы предложить, чтобы список лиц, имеющих право требовать арбитража, был ограничен спасателем и другими лицами, либо представляющими обеспечение, либо теми, чье имущество арестовано, но не какими-либо иными, кроме только что названных.

По правилам Всесоюзной торговой палаты только лица из числа названных Палатой могут быть избраны арбитрами со стороны тех, кто заинтересован в спасенном имуществе. Это такая форма принудительного представительства, о которой мы не слышали ни в каком другом суде. Очевидно неправильно, чтобы владельцы спасенного имущества вынуждены были пользоваться услугами человека, о способностях, опытности и беспристрастии которого они не имеют сведений. Чрезвычайно важно для владельцев спасенного имущества, чтобы они имели право назначать независимого представителя по своему собственному выбору для того, чтобы он действовал за них в арбитражном суде.

В § 10 предусматривается обжалование в случае нарушения или неправильного применения действующих законов. Мы хотели бы знать, будет ли сторона, избранная для того, чтобы представлять интересы имущества, достаточно знакома с законом, чтобы указать, есть ли налицо нарушение или неправильное применение закона и, следовательно, есть ли возможность обжалования в Верховный суд и в какой срок.

Чрезвычайно важно также, чтобы сообщение об арбитражном разбирательстве и порядке его производства было дано заинтересованным в спасенном имуществе сторонам в срок, достаточный для того, чтобы они могли вести это дело, как предусмотрено правилами. В настоящее время все сообщения получаются случайно и в одном деле они пришли слишком поздно, чтобы могли быть использованными как следуэт.

Все указанные выше обстоятельства настолько важны, с точки зрения морских интересов этой страны, что мы позволили себе обесокоить Вас длинным письмом. Мы твердо уверены, что Вы будете настолько добры, что обратите на эти вопросы серьезное внимание с тем, чтобы были внесены возможные изменения в существующее соглашение и чтобы был благожелательно обсужден вопрос о предоставлении возможности пользоваться контрактом Ллойда. Стороны, которые мы представляем, будут Вам очень благодарны за всякую помощь, которую Вы нам в этом отношении окажете, и мы с интересом ждем Ваших указаний.

С совершенным почтением (подпись)

Ассоциация спасения спасательных судов СССР
от лица Ассоциации спасения спасательных судов СССР
от имени Ассоциации спасения спасательных судов СССР

68

Письмо Ассоциации по спасению председателю МАК, Ю.О. Ленгиелю (окончание)

Как утверждал первый председатель МАК Ю.О. Ленгиель, в ответном письме в адрес учрежденной при Ллойде Ассоциации по спасению (Salvage Assotiation), «основное отличие советского спасательного контракта от контракта Ллойда заключается в том, что советский спасательный контракт предусматривает арбитраж МАК в Москве, а контракт Ллойда – арбитраж Комитета Ллойда в Лондоне; остальные же условия обоих контрактов почти целиком совпадают, и оба контракта основаны на... принципе «no cure, no pay»⁸.

Организация арбитражного процесса была централизована и возлагалась на председателя МАК. Он лично формировал состав арбитража для каждого дела и принимал предварительные меры; ему немедленно докладывали о поступлении новых дел и направляемых сторонами документах.

Производство дел в МАК отличалось спецификой, обусловленной характером морских споров, в частности дел о вознаграждении за спасение. По окончании спасательных операций спасатель мог обратиться с ходатайством о применении обеспечительных мер. После удовлетворения соответствующего ходатайства истец-спасатель представлял в комиссию иск с приложением отчета спасательной экспедиции, документов о расходах и выписок из судовых журналов. После этого копия иска с приложениями направлялась ответчику для представления объяснений в установленный председателем срок (10 дней – для ответчиков-резидентов СССР и 30 дней – для иностранцев).

Хотя стороны были наделены правом выбора арбитров из списка членов МАК, на практике они редко пользовались такой возможностью, как правило, поручая назначение председателю. Стороны также могли по взаимному соглашению предоставить комиссии персональный выбор арбитров, и в этом случае председатель МАК был вправе возложить разрешение спора на одного арбитра. После формирования арбитража дело назначалось к слушанию.

Заседания проходили гласно и публично. На них часто присутствовали лица, интересующиеся как конкретным делом, так и вопросами морского права в целом, например слушатели профильных вузов. Информацию о датах предстоящих заседаний заранее публиковали в изданиях ВЗТП⁹.

В ходе заседания стороны могли давать объяснения через уполномоченных представителей. К примеру, по делу финляндского судна «Унто» ответчиком выступал коммерческий атташе Финляндской миссии в Москве; Совторгфлот и Госстрах направляли представителей для участия в рассмотрении затрагивающих их интересы дел¹⁰.

Помимо представителей сторон, в заседаниях комиссии участвовали свидетели и эксперты. Свидетелями выступали, например, начальники спасательных экспедиций (как в деле теплохода «Кинг Эдгар» и парохода «Блинк») или капитаны судов (дело траулера «Уссуриец»)¹¹.

Исключительно важной в процессе была роль арбитров. Именно они рассматривали переданные им дела в открытых заседаниях, изучали представленные сторонами письменные объяснения и доказательства, заслушивали показания свидетелей и экспертов. В случае возникновения между арбитрами разногласий по существу дела ими из членов МАК избирался суперарбитр. При недостижении соглашения о его кандидатуре суперарбитра назначал председатель МАК, после чего решение по спору выносилось большинством голосов.

Решения по делу всегда были мотивированными, выносились в окончательной письменной форме через несколько дней после проведения слушания и публиковались в «Еженедельнике Всесоюзной торговой палаты».

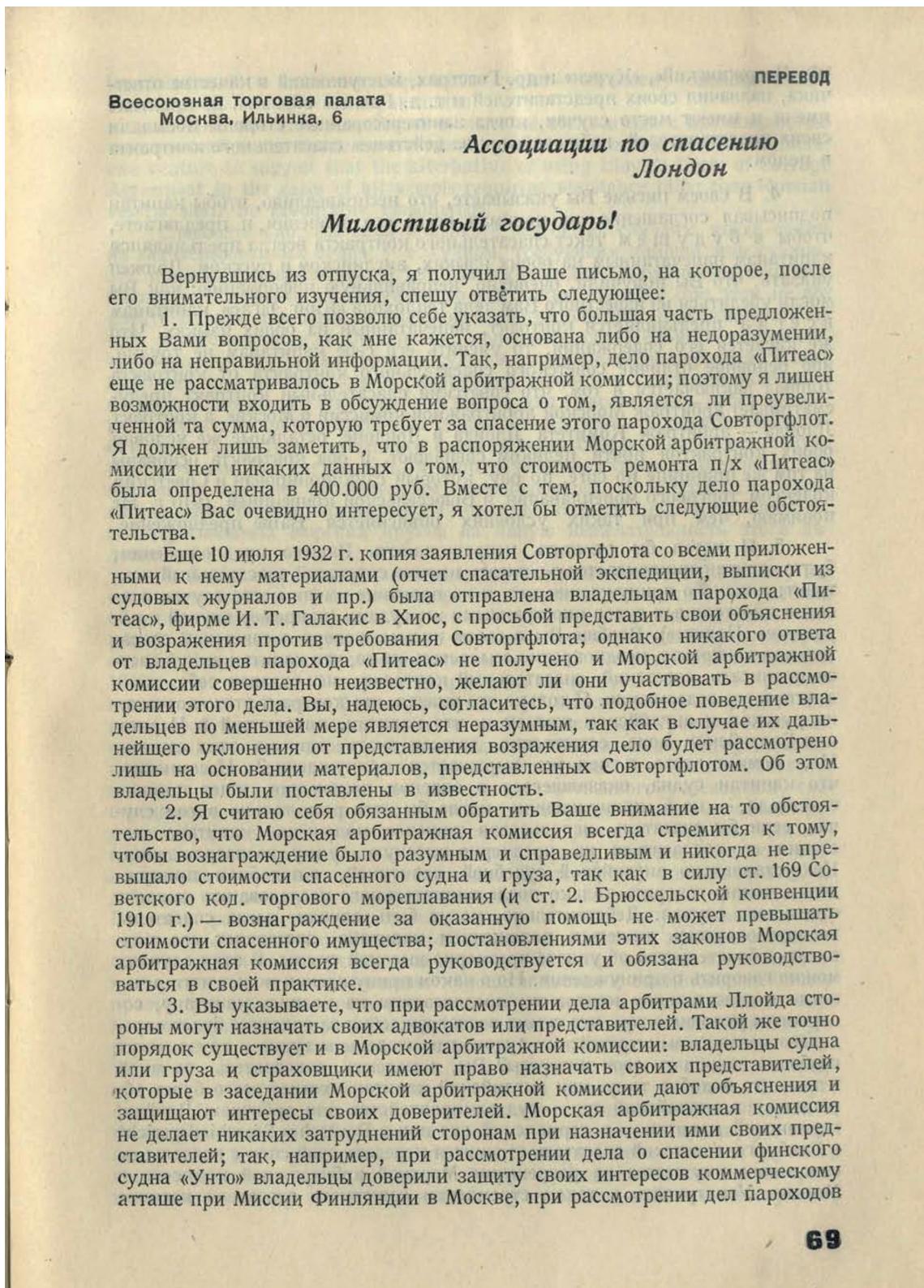
С общей системой советских судебных учреждений МАК была связана лишь при обжаловании решения заинтересованной стороной или по протесту прокуратуры Верховного суда (ВС) СССР, если комиссией были нарушены или неправильно применены законы. В таком случае суд был вправе отменить решение и направить дело для нового разбирательства.

⁸ Письмо Ю.О. Ленгиеля в адрес Ассоциации по спасению (перевод) // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты. 1932. № 11–12. С. 69–74.

⁹ Отчет о деятельности Морской арбитражной комиссии // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты. 1932. № 11–12. С. 58–59.

¹⁰ Отчет о деятельности Морской арбитражной комиссии // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты. 1932. № 11–12. С. 60.

¹¹ Отчет о деятельности Морской арбитражной комиссии // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты. 1932. № 11–12. С. 60.



Письмо Ю.О. Ленгеля в адрес Ассоциации по спасению

«Ф. Дзержинский», «Курск» и др. Госстрах, выступавший в качестве ответчика, назначил своих представителей и т. д. Равным образом, на практике имели и имеют место случаи, когда заинтересованные стороны посыпали своим представителям, наблюдающим за действием спасательного контракта в целом.

4. В своем письме Вы указываете, что несправедливо, чтобы капитан подписывал соглашение, не понимая всего его значения, и предлагаете, чтобы в будущем текст спасательного контракта всегда предъявлялся капитанам напечатанным на обоих языках, английском и русском. Должен указать, что Вы получили, очевидно, неправильную информацию: как Вы могли убедиться из известного Вам дела теплохода «Кинг Эдгар», капитанам в сего же предъявляется контракт, напечатанный на обоих языках. Что же касается его содержания, то уяснить его себе капитанам не трудно, ибо основное отличие советского спасательного контракта от контракта Ллойда заключается в том, что советский спасательный контракт предусматривает арбитраж Морской арбитражной комиссии в Москве, а контракт Ллойда — арбитраж Комитета Ллойда в Лондоне; остальные же условия обоих контрактов почти целиком совпадают, и оба контракта основаны на том же принципе по сию, по руку, который санкционирован и Советским кодексом торгового мореплавания, и Брюссельской конвенции 1910 г. Не понимаю, чем при таких условиях объясняется Ваше предложение.

5. Я хотел бы отметить неправильность Вашего предположения, будто капитан при нуждении подпишет именно советский спасательный контракт; никакого принуждения нет, и на практике имели место случаи спасения иностранных судов иностранными же судами (например случай с пароходом «Пеличе»). Вообще Вы в своем письме, говоря о советском спасательном контракте, неоднократно ссылаетесь на то, что капитан вынуждается подписать советский спасательный контракт, не отдавая себе даже отчета в его содержаниях. Я только что указал, что контракт этот напечатан на русском и английском языках и что капитан, плавающий в Черном или Балтийском море, естественно, должен знать один из этих языков. Но, помимо этого, в чем же выражается принуждение? Несомненно, что капитан судна, оказавшегося в опасном положении, ищет помощи спасателя, — но о приложении могла бы ити речь только в том случае, если бы спасатель, используя тяжелое положение капитана, заставил его согласиться на чрезмерно высокую сумму вознаграждения. Как установлено английской судебной практикой, о подобном принуждении можно говорить только после внимательного исследования каждого отдельного случая. Действительно, могут быть случаи, когда спасатель, воспользовавшись тяжелым положением капитана, заставляет его подписать обязательство об уплате чрезмерно высокой суммы. В этих случаях можно говорить о принуждении. Но о каком принуждении может идти речь, когда в спасательном контракте, предлагаемом на подпись капитану, содержится условие о том, что сумма вознаграждения за спасение будет определена независимым третейским судом, где владельцы судна и груза могут свободно защищать свои интересы? Вы, я надеюсь, согласитесь со мной в том, что подобно тому, как английский капитан охотнее всего будет обращаться в английский суд — суд Адмиралтейства или арбитраж Ллойда, германский капитан — в германский суд или в Deutsches Seeschiedsgericht в Гамбурге, советский спасатель стремится передать свой спор с владельцем спасенного имущества на разрешение Морской арбитражной комиссии в Москве. Усматривать в таком стремлении советского спасателя насилие

по отношению к капитану советского судна — по моему мнению совершенно неправильно и несправедливо.

6. Как мне кажется, Вы не можете не согласиться с правильностью высказанной мною выше точки зрения, ибо в своем письме Вы пишете: «we venture to suggest that the alternative of using Lloyd's Form of Salvage Agreement in the cases of all vessels requiring assistance other than Russian vessels shall be favourably considered».

Следовательно, Вы сами признаете, что в тех случаях, когда одним из заинтересованных судов, т. е. судном, требующим помощи, или судном, эту помощь оказыванием, будет советское судно, нормальным является подписание советского спасательного контракта. Не могу при этом не обратить Вашего внимания на следующее обстоятельство: не желая брать на себя ответственности за подписание советского спасательного контракта, некоторые капитаны иностранных судов ведут длительную переписку с владельцами или их агентами о разрешении подписать советский контракт; из-за этой переписки упускается удобное для спасательных работ время, и в результате либо значительно удорожается стоимость спасательных работ, либо вследствие упущеного времени самое спасение судна становится невозможным. Вы согласитесь, что подобные результаты промедления капитана не отвечают ни интересам судовладельцев, ни интересам страховщиков, ни интересам спасателей. Я хотел бы, чтобы Вы обратили внимание на заинтересованных морских кругах на явную нежелательность этого явления.

7. Анализируя содержание советского спасательного контракта, Вы останавливаитесь на § 3 этого контракта, в частности на вопросе об условии об уплате вознаграждения в случае частичного успеха спасательных операций. Вопрос о вознаграждении в случае частичного успеха предусмотрен ст. 164 Кодекса торгового мореплавания и ст. 2 Брюссельской конвенции 1910 г., так что с этой стороны вопрос едва ли требует каких-либо разъяснений с моей стороны. Однако, в связи с § 3 спасательного контракта Вы вновь возбуждаете этот вопрос, на который Морская арбитражная комиссия отчасти дала ответ в своем решении по делу теплохода «Кинг Эдгар», а именно: Вы предполагаете, что Советоргфлот, действующий в качестве спасателя, является в то же время, в качестве правительственного учреждения, собственником перевозимого на спасенных судах груза. В называемом выше решении Морская арбитражная комиссия категорически отвергла, как совершило несоответствующие советскому праву, всякие попытки возложить на одну советскую организацию (Советоргфлот) ответственность за действия или за имущество, принадлежащее другой советской организации. Принцип раздельности ответственности различных государственных хозяйственных организаций является одним из основных принципов советского права, и из этого принципа не может быть сделано исключений. Должен отметить, что этот принцип хорошо известен и западноевропейскому праву; для примера достаточно напомнить юридическое положение германских железных дорог. Советоргфлот не является правительственным учреждением с хозяйственной организацией: в силу своего устава Советоргфлот не отвечает за долги государства и других советских предприятий и организаций, и государство не отвечает за долги Советоргфлота. Именно на основании этого принципа раздельности имущества и ответственности различных хозяйственных организаций сумма, уплаченнная в виде вознаграждения за спасение, распределяется — в тех случаях, когда и спасенное судно и спасенный груз принадлежали советским организациям — между соответствующими организациями. В тех же случаях,

71

70

о которых Вы упоминаете, когда судно принадлежит иностранной фирме, а груз — советским организациям, Морская арбитражная комиссия обычно определяет, на какую сумму должен представить обеспечение судовладельцам и на какую грузовладельцам. Так, например, по делу норвежского парохода «Хорда» Морская арбитражная комиссия определила, что владельцы судна должны представить обеспечение в сумме 2.500 ф. ст., а Госстрах, где был застрахован груз, принадлежащий норвежским владельцам, должен был представить обеспечение также в сумме 2.500 ф. ст. Таким образом те меры, которые Вы предлагаете, применялись и применяются на практике Морской арбитражной комиссии. Вносить же какое-либо изменение в текст § 3 предполагается нецелесообразным уже потому, что далеко не все грузы, погруженные в советских портах или направляемые туда, принадлежат советским организациям; напротив того, я должен указать, что большинство грузов, отправляемых из СССР, принадлежат иностранным покупателям.

8. Говоря о § 7 советского спасательного контракта, Вы указываете на желательность удинения указанных там сроков. Потребность в вынесении решений в скорейший срок очевидна; однако Морская арбитражная комиссия, стремясь максимально оградить интересы иностранных судовладельцев и грузовладельцев и предоставить им возможность представлять свои объяснения, обычно предоставляет им значительно более длинные сроки.

9. Касаясь § 10 советского спасательного контракта, Вы отмечаете, что аналогичное постановление содержится и в контракте Ллойда, но что комитет Ллойда, до вынесения постановления об оплате спасателю понесенных им расходов из обеспечения внесенного владельцем спасенного имущества, обычно вызывает представителей сторон для дачи объяснений. Морская арбитражная комиссия готова выслушивать в таких случаях объяснения сторон, но отмечает, что до сих пор владельцы судов ни разу не обращались к ней с подобной просьбой.

10. В своем письме Вы предлагаете установить довольно сложную систему рассмотрения Морской арбитражной комиссии вопросов о предъявлении обеспечения. Должен отметить, что в § 4 контракта Ллойда таких постановлений не содержится. Наоборот, там указывается что обеспечение должно быть представлено в такой сумме «as the Committee of Lloyd's in their absolute discretion shall consider sufficient», причем «such security shall be given in such manner and form, as the Committee of Lloyd's in their absolute discretion may consider sufficient».

Я хотел бы указать, что без всякой дополнения или изменения действующего советского спасательного контракта заинтересованные стороны, если они обратятся с соответствующей просьбой к Морской арбитражной комиссии, вправе представлять объяснения о размере обеспечения.

11. Мне ясно, какие изменения Вы предлагаете внести в § 12 советского спасательного контракта. Как мне кажется, по вопросу о том, кто именно вправе требовать арбитража, никаких различий между § 12 советского спасательного контракта и первой частью § 14 контракта Ллойда не имеется.

12. В своем письме Вы указываете следующее: «Under the USSR Chamber of Commerce Rules apparently one of their named arbitrators only may be chosen to represent those concerned in the salved property. This is a form of compulsory representation of which we have no experience under any other jurisdiction».

Должен отметить, что обязательство сторон избирать арбитров из составленного Торговой палатой списка часто встречается на континентальной практике (например по договорам германской с датской, греческой, финляндской, венгерской и чехословацкой торговых палатами); об этой тенденции развития современных третейских судов см. Krause. Die geschichtliche Entwicklung des Schiedsgerichtswesens in Deutschland p. 119 et seq.). На аналогичных принципах построен и Deutsches Seeschiedsgericht в Гамбурге.

Ввиду наличности этой практики Ваше замечание представляется явно неправильным. Равным образом, я не могу согласиться с Вашим замечанием о том что: «it is obviously unfair to the owners of the property to be obliged to utilise the services of a gentleman of whose capability, experience and impartiality they have no knowledge».

Не могу не заметить, что при обращении к арбитражу Ллойда советские организации точно так же вынуждены «utilise the services of a gentleman of whose capability, experience and impartiality they have no knowledge», ибо в силу § 7 и 8 контракта Ллойда комитет Ллойда назначает суперарбитра или даже арбитра по своему усмотрению. Должен отметить, что положение сторон в Морской арбитражной комиссии выгоднее, чем положение сторон при арбитраже Ллойда в том отношении, что список членов Морской арбитражной комиссии сообщается сторонам и они могут навести все желательные им справки, а при арбитраже Ллойда личность суперарбитра или арбитра остается для заинтересованной стороны неизвестной до самого момента его назначения. Не могу при этом не указать, что в силу ст. 2 Положения о Морской арбитражной комиссии Морская арбитражная комиссия составляется из 15 членов, назначаемых на один год президентом Всеобщей торговой палаты из представителей мореходных, торговых, страховых и тому подобных организаций, а также из лиц, обладающих специальными знаниями в области торгового мореплавания, морского права и морского страхования.

13. Касаясь ст. 10 Положения о Морской арбитражной комиссии, Вы спрашиваете, вправе ли сторона, оставшаяся недовольна решением, обращаться с жалобой в Верховный суд. На этот вопрос, разумеется, может быть дан только утвердительный ответ. В случае нарушения Морской арбитражной комиссии Кодекса торгового мореплавания, Брюссельской конвенции 1910 г., Положения о Морской арбитражной комиссии или других соответствующих законов в месячный срок в Верховный суд может быть подана жалоба с просьбой об отмене решения. Судить о том, насколько в том или ином случае имеются основания для подачи такой жалобы может лишь заинтересованная сторона или ее представитель, участвовавший в рассмотрении дела. Должен отметить, что до настоящего времени ни одного случая обжалования решения Морской арбитражной комиссии не было.

14. Я бы хотел обратить Ваше внимание на один принципиальный вопрос, который невольно возникает при чтении Вашего письма. Критикуя советский спасательный контракт, Вы указываете, что контракт Ллойда «принят большинством главнейших спасательных предприятий во всех частях света». Я позволю себе указать, что кроме контракта Ллойда морские круги знают и другие контракты, например германский спасательный контракт. На таких же началах действует и советский спасательный контракт. Несколько не отрицая популярности морских кругах контракта Ллойда, я считаю необходимым подчеркнуть, что контракт Ллойда отнюдь не является единственным и что заинтересованные круги также вправе при-

72

73

тязать на применение советского спасательного контракта. Речь идет не об исключительном положении того или иного контракта, а только о равноправии.

15. Я твердо уверен, что после данных мною выше объяснений Вы согласитесь со мной, что в настоящее время речь может и должна идти не столько о внесении тех или иных изменений в советский спасательный контракт или в положение о Морской арбитражной комиссии, сколько о действительном ознакомлении английских судовладельцев и страховщиков с подлинным характером работы Морской арбитражной комиссии. Я совершенно согласен с Вами, что было бы чрезвычайно желательно, чтобы в тех случаях, когда какое-либо дело поступает на рассмотрение Морской арбитражной комиссии, судовладельцы поручали какому-либо уполномоченному ими лицу защиту своих интересов. Я думаю также, что было бы чрезвычайно желательно, чтобы Вы выяснили все оставшиеся у Вас или могущие оказаться у Вас недоумения путем личной беседы в Москве. Я думаю, что такой способ ознакомления с работой Морской арбитражной комиссии отвечал бы общим интересам.

Со своей стороны я готов и в дальнейшем и письменно и устно дать Вам ответ на все интересующие Вас вопросы.

Председатель Морской арбитражной комиссии (подпись).



ВСЕСОЮЗНАЯ ТОРГОВАЯ ПАЛАТА

МОРСКАЯ АРБИТРАЖНАЯ КОМИССИЯ.

СПАСАТЕЛЬНЫЙ КОНТРАКТ.

БЕЗ СПАСЕНИЯ НЕТ ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ.

U.S.S.R Chamber of Commerce Maritime Arbitration
Commission
Salvage Agreement
No Cure—No Pay

193
Настоящее соглашение заключено между капитаном парохода
. (в дальнейшем: «капитан») и спасателем в лице (в дальнейшем «спасатель») о нижеследующем:

It is hereby agreed between Captain
of the steamship
(afterwards called «the Captain») and the Salvor
. (afterwards called «the Salvor») as follows:

1 Спасатель принимает на себя выполнение операций по спасанию парохода

его пруза и другого находящегося на нем имущества, а также доставление упомянутого парохода в . . . или в какой либо другой пункт, по соглашению спасателя и капитана.

1. The Salvor undertakes to carry out salvage operations to save the steamship her cargo and other property on the ship and bring them in to . . . or other place, by agreement between the Salvor and the Captain

2. Спасатель может безвозмездно пользоваться разумно во время и для выполнения операций по спасанию приспособлениями спасаемого судна, его цепями, якорями и др. принадлежностями, но не должен без необходимости причинять ущерб, бросать или жертвовать ими или иной частью имущества.

2. The Salvor may make reasonable use of the salvaged vessel's gear, anchors, chains and other appurtenances during and for the purpose of the operations free of costs, but shall not unnecessarily damage, abandon or sacrifice the same or any other of the property.

3. За выполнение указанных в п. 1 операций спасатель в случае достижения успешных результатов получает вознаграждение в размере определением АК

Если, несмотря на предпринятые спасателем, согласно настоящего договора, операции, спасение приведет лишь к частичному результату, спасатель имеет право на вознаграждение в сумме, соответствующей результату.

Каждая из сторон может обжаловать суммы вознаграждения в МАК. МАК разрешает также всякие другие споры по настоящему договору.

При рассмотрении дела в МАК применяются условия настоящего договора.

3. For the performance of operations indicated in § 1, the Salvor, in case favourable results are attained, shall be remunerated to the amount of determined by the Maritime Arbitration Commission.

If, in spite of the operations undertaken by the Salvor in accordance with the present agreement, the operations shall only be partially successful, the Salvor is entitled to a reasonable amount according to the results achieved.

Each party may object to the sum of remuneration to the Maritime Arbitration Commission. The Maritime Arbitration Commission decides also all other disputes arising out of the present agreement.

The provisions of the present agreement shall be applicable to cases brought up before the Maritime Arbitration Commission.

4. Если спасатель желает обеспечить свое право требования по настоящему соглашению, то он должен немедленно после окончания операций по спасению или ранее сообщить МАК в размере какой суммы он требует обеспечения.

В случае неуказания этой суммы в течение 48 часов после окончания операции по спасению, МАК устанавливает размеры обеспечения в соответствии с суммой, указанной в п. 3, а при отсутствии в п. 3 фиксированной суммы, в размере, соответствующим обстоятельствам дела по определению МАК. При этом ни МАК, ни его члены не несут ответственности, ни за размер, ни за формы, ни за эффективность обеспечения.

4. In case the Salvor wishes to secure his right of claim under the present agreement, he must, immediately after the termination of the salving operations,

or sooner, notify the Maritime Arbitration Commission of the amount for which he requires security to be given.

Failing any notification by him during 48 hours after the termination of the salving operations, the Maritime Arbitration Commission fixes the amount of security according to the sum mentioned in § 3, and in case no fixed sum is provided for in § 3, to the amount appropriate to the circumstances as determined by the Maritime Arbitration Commission. In this connection neither the Maritime Arbitration Commission nor its members bear any responsibility either for the amount or the form or the effectiveness of the security.

5. До представления обеспечения спасатель имеет залоговое право на спасенное имущество, которое без его письменного разрешения не может быть перемещено из одного пункта в другой.

На представление обеспечения дается десятидневный срок со дня окончания операций по спасению, в течение которого спасатель соглашается не налагать ареста или запрещения на спасенное имущество, поскольку у спасателя нет оснований предполагать, что имеются намерения перемещения спасенного имущества вопреки договору.

5. Pending the completion of the security the Salvor shall have a maritime lien on the property salved which shall not, without his consent in writing, be removed from one place to another.

A ten days' period from the date of the completion of the salving operations is granted for the presentation of security, during which period the Salvor agrees not to arrest or detain by injunction the property salved, unless the Salvor has good reasons to believe, that the removal of the property salved is contemplated contrary to the agreement.

6. В случае непредставления обеспечения в вышеуказанный срок в размере и форме, потребованных МАК, спасатель вправе прибегнуть к аресту или наложению запрещения на спасенное имущество, при чем расходы, с этим связанные, могут быть по усмотрению арбитров, в зависимости от обстоятельства дела, возмещены спасателю.

6. In case no security is presented within the above stated period, to the amount and in the form required by the Maritime Arbitration Commission, the Salvor has the right to arrest and detain by injunction the property salved by him and the expenses incidental thereto may at the discretion of the arbitrators, according to the circumstances of the case, be reimbursed to the Salvor.

7. В течение 30 дней со дня окончания операции по спасению каждая из сторон настоящего соглашения, а равно и лица, указанные в п. 12, имеют право требовать назначения арбитражного разбирательства.

Если же такого требования в МАК не поступило, то МАК, поскольку он сам не найдет необходимым назначить арбитраж, делает распоряжение о реализации обеспечения и о выплате соответствующей суммы спасателю.

Требования, обращенные в МАК, после истечения 30 дней со дня окончания операции по спасению, оставляются МАК без рассмотрения и за реализацию и выдачу обеспечения ни МАК, ни его члены ни перед кем никакой ответственности не несут.

7. Within thirty days after the date of the termination of salving operations each party to the present agreement, as well as persons indicated in § 12, have a right to demand arbitration.

In case no such demand is presented to the Maritime Arbitration Commission, the Maritime Arbitration Commission, in as far as that body itself does not consider arbitration necessary, orders the securi-

ty to be realised and the corresponding sum to be paid out to the Salvor.

Demands presented to the Maritime Arbitration Commission after the expiry of 30 days from the date of the termination of the salving operations are left unconsidered by the Maritime Arbitration Commission and neither the Maritime Arbitration Commission, nor its Members bear any responsibility for the realisation and the delivery of the security.

8. В заявлении о назначении арбитражного разбирательства должен быть указан желательный арбитр из числа членов МАК.

По получении упомянутого заявления МАК извещает другую сторону в двухдневный срок о поступившем заявлении и представляет ей 30 дней на указание желательного арбитра из числа членов МАК.

Если же в течение этого срока указание желательного арбитра не последует, то МАК, по просьбе другой стороны, назначает арбитра из числа членов МАК по своему усмотрению.

По взаимному согласию участники настоящего соглашения могут предоставить МАК персональный выбор арбитров. В этом случае МАК может возложить разрешение споров на одного арбитра, назначенного из числа членов МАК.

8. The application demanding arbitration must state the arbitrator chosen by the party from among the Members of the Maritime Arbitration Commission.

On receipt of the said application the Maritime Arbitration Commission informs the other party within two days of having received the application and allows them 30 days to indicate the arbitrator they desire, who must be one of the Members of the Maritime Arbitration Commission.

If, within the period stated, one of the parties does not name its arbitrator, the Maritime Arbitra-

tion Commission, at the request of the other party, appoints an arbitrator from among its members at its own discretion.

The selection of arbitrators may by mutual consent of the parties to the present agreement be left to the Maritime Arbitration Commission. In such a case the Maritime Arbitration Commission may nominate one of the members of the Maritime Arbitration Commission to act as sole arbitrator in deciding the dispute.

9. Порядок арбитражного разбирательства определяется инструкцией о производстве дел МАК, утвержденной Президиумом ВЭТП. Председатель МАК может обязать стороны до рассмотрения спора представить МАК необходимые документы.

9. The procedure of arbitration is determined by the «Maritime Arbitration Commission Procedure Instructions» confirmed by the Presidium of the USSR Chamber of Commerce. The Chairman of the Maritime Arbitration Commission may oblige the parties to submit to the Maritime Arbitration Commission necessary documents prior to the consideration of the dispute.

10. По просьбе спасателя МАК вправе до вынесения решения арбитрами распорядиться об оплате спасателю действительно произведенных им расходов полностью или частью, реализовав для этого соответствующую часть предоставленного обеспечения.

10. At the request of the Salvor the Maritime Arbitration Commission has the right pending an award of the arbitrators to order the payment to the Salvor of all or part of the expenses he actually incurred, realising for the said purpose a corresponding part of the security given.

11. Капитан заключает настоящее соглашение, как представитель судна и груза и соответственно владельцев их и обязывает каждого из них (без ответственности

одного за другого без личной ответственности капитана) к надлежащему выполнения настоящего соглашения.

11. The Captain enters into this Agreement as Agent for the Vessel and Cargo and the respective Owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance of this agreement.

12. Право требовать назначения арбитражного разбирательства принадлежит: 1) судовладельцам, 2) спасателям и 3) прочим лицам, заинтересованным в качестве грузохозяев или страховщиков в спасенном имуществе, при условии, что их интерес будет в совокупности не менее одной четверти стоимости спасенного имущества по оценке МАК. Кроме того арбитражное разбирательство может быть назначено МАК и по собственной инициативе.

12. The following persons have a right to demand arbitration: 1) Shipowners, 2) Salvors, 3) other persons interested as cargo Owners or Insurers in the salved property, provided their total interest amounts to not less than one-fourth of the cost of the salved property as evaluated by the Maritime Arbitration Commission. Moreover, the Maritime Arbitration Commission may institute arbitration proceedings at its own initiative.

13. Стороны, желающие лично или через представителей участвовать в арбитражном разбирательстве, должны сообщить в МАК свои юридические адреса в СССР с указанием кому должны быть адресованы повестки, вызовы и т. п. В случае несообщения юридических адресов сторон в СССР, повестки, вызовы и т. п. будут оставаться в канцелярии МАК и считаться врученными сторонам.

13. Persons desiring to take part in arbitration procedure either personally or through their representatives must inform the Maritime Arbitration Commission of their legal addresses in the USSR and state

at the same time to whom notices, summonses, etc., should be addressed. In case the legal addresses of the parties in the USSR are not communicated, the notices, summonses, etc., will remain in the office of the Maritime Arbitration Commission and be deemed delivered to the parties.

14. Все предусмотренные настоящим соглашением постановления, распоряжения и действия МАК, в том числе и разрешение споров между судовладельцами и грузовладельцами, производятся председателем МАК или его заместителем и считаются совершенными от имени МАК.

14. All the awards, orders and actions on the part of the Maritime Arbitration Commission, as provided by the present agreement, including also the settlement of disputes between the Shipowners and Cargo-owners, shall be made or given by the Chairman or Vice-Chairman of the Maritime Arbitration Commission and are deemed as having been made or given on behalf of the Maritime Arbitration Commission.

Несмотря на четкую регламентацию порядка производства дел в МАК и профессионализм ее участников, вскоре в работе комиссии и тактике формирования ее состава были выявлены некоторые недостатки. Прежде всего, оказалось, что не всех избранных членов удавалось привлечь к реальной работе. Ситуацию усугубила кончина одного из самых авторитетных арбитров – профессора М.Я. Пергамента в 1932 году. Значительной проблемой стала и территориальная удаленность некоторых членов комиссии. Например, профессор В.Е. Ляхницкий и И.Н. Колбин проживали в Ленинграде, К. П. Эгге – в Архангельске, а Л.Х. Фридрихсон был назначен на должность в Берлине. Это противоречило изначальной установке на вовлечение в работу МАК экспертов из ключевых портовых регионов СССР¹².

Еще одним осложнением была чрезмерная занятость арбитров на их основной работе. В связи с этим председатель МАК Ю.О. Ленгиель инициировал обсуждение о необходимости избирать в первую очередь специалистов, постоянно проживающих в Москве и способных активно участвовать в деятельности комиссии.

К 1941 году было выявлено систематическое нарушение комиссией пятидневного срока пересылки жалоб на ее решения в ВС СССР¹³. По состоянию на 1940 год, задержки составляли в среднем 3 дня, но иногда доходили и до 25 дней. Зачастую решения МАК направлялись сторонам крайне медленно. Причины этого заключались в привлечении комиссией недостаточно квалифицированных докладчиков, которым требовалось обучение, а также в неудовлетворительной работе технического аппарата МАК. Существенные проблемы были связаны и с работой консультантов. Некоторые из них, как отмечал председатель комиссии Б.Н. Повалишин, относились к работе небрежно, рассматривая ее лишь как источник заработка. В тот период плохо обстояли дела и с популяризацией работы МАК. В частности, ей не удалось издать утвержденный сборник решений, поскольку его авторы представили неудовлетворительную работу и сорвали сроки. Попытка публикации отдельных решений в авторитетных иностранных изданиях также не предпринималась.

Не только руководители, но и члены МАК высказывались об организационных проблемах. Среди них – слабое вовлечение рядовых участников комиссии в ее работу, что приводило к неравному распределению нагрузки и изоляции части коллектива. Это усугублялось плохой осведомленностью членов МАК о содержании интересных и важных решений, вынесенных коллегами, что препятствовало обмену опытом и профессиональному росту.

Еще одним серьезным упущением была неудача МАК в выполнении ее научно-нормотворческой функции: комиссия к 1941 году никак не содействовала разработке советского морского права, не ставила вопросов об устранении противоречий в его нормах и не инициировала обсуждение пробелов этой молодой сферы права на своих пленумах для последующего обращения в соответствующие инстанции. Для исправления ситуации члены МАК предлагали наладить организационную форму взаимодействия с научно-исследовательскими институтами (Институт монополии внешней торговли и Всесоюзный Институт юридических наук), что позволило бы теоретикам знакомиться с практикой МАК и давать оценку ее решениям, а практикам – ближе подойти к научно-исследовательской работе.

Несмотря на обнаруженные объективные и субъективные трудности, именно в их преодолении и проявлялась устойчивость созданной системы МАК. Недостатки ее работы лишь демонстрируют, что институт развивался в живых, а не идеальных условиях, постоянно адаптируясь к внешним обстоятельствам – именно это делает историю МАК не просто хроникой успехов, а ценным опытом. Его анализ будет особенно важен в следующем разделе, посвященном сравнительному изучению пути комиссии.

¹² Отчет о деятельности Морской арбитражной комиссии // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты. 1932. № 11–12. С. 63.

¹³ Стенограмма заседания Пленума МАК от 18.02.1941 // РГАЭ. Ф. 635. Оп. 1. Ед. хр. 133. Л. 2–55.

Путь МАК: сравнительный анализ ее развития в первые годы существования и последующие периоды¹⁴

Формирование и первые шаги (1931–1932)

Если период с 1 января 1931-го по 1 января 1932 года можно назвать подготовительным, направленным на формулирование правил работы МАК и разработку проформы советского спасательного контракта, то с 1932 года начался период ее полноценной практической работы: рассмотрения первых реальных дел и распространения типового спасательного контракта в заинтересованных морских кругах.

Так, уже в первый год работы комиссия рассмотрела дела, ставшие хрестоматийными: о спасении английского теплохода «Кинг Эдгар» в Черном море¹⁵, советского теплохода «Феликс Дзержинский» в Балтийском и норвежского парохода «Блинк» в Белом море. Кроме того, в указанный период были подписаны три международных контракта (советские и иностранные суда), что подтвердило растущее доверие к МАК.

Расширение компетенции и международное признание (1933–1956)

К середине 1950-х годов МАК сформировалась в авторитетный орган, обладающий широкими полномочиями. Ее компетенция, определенная при участии Госстраха и Советторгфлота, последовательно расширялась: с 1933 года комиссия получила право рассматривать споры, связанные со столкновением морских и речных судов, а также с причинением ущерба портовым сооружениям; с 1936 года в ее ведение перешли споры по фрахтованию судов, агентскому обслуживанию, морской перевозке (на основании коносаментов) и морскому страхованию. Таким образом, за ее пределами оставались лишь споры из договора морской буксировки¹⁶.

Из архивных документов следует, что изначально рассматривался вариант наделения МАК всем этим объемом полномочий сразу. Однако в итоге был выбран эволюционный подход – расширять юрисдикцию комиссии по мере накопления ею практического опыта¹⁷.

Отпечаток на деятельности МАК, несомненно, оставили годы Великой Отечественной войны. Несмотря на то, что коммерческие перевозки были сокращены до минимума, комиссия продолжала работу, разрешая споры, связанные с возросшим объемом арктических перевозок и транспортировкой эвакуационных грузов на Черном море.

Примечательно, что за первые двадцать лет своей деятельности МАК продемонстрировала высокую степень правовой устойчивости: притом что комиссия рассмотрела более тысячи дел, ВС СССР отменил всего семь ее решений¹⁸.

Этот двадцатилетний период, охвативший военные годы и восстановление народного хозяйства, стал ключевым этапом в становлении комиссии. Анализ двух редакций Положения о МАК – 1939 и 1954 годов – позволяет наглядно увидеть, как ее организационная структура адаптировалась к новым задачам и накопленному опыту.

¹⁴ Международный коммерческий арбитраж: опыт отечественного регулирования. 80 лет МАК при ТПП СССР/ТПП РФ. 1930–2010 гг. : Сборник избранных документов и аналитических материалов / Торгово-промышленная палата Российской Федерации, Морская арбитражная комиссия при ТПП РФ, МГИМО (У) МИД РФ, Кафедра международного частного и гражданского права ; сост. и науч. ред. А.И. Муранов. М.: Инфотропик Медиа, 2011. С. 117–145.

¹⁵ Получив решение МАК, английская страховая ассоциация по делу «Кинг Эдгар» признала, что «арбитры Ллойда присудили бы приблизительно ту же сумму», и полностью подчинилась вердикту.

¹⁶ Шпекторов А.И. Морской арбитраж в СССР (к 20-летию деятельности Морской арбитражной комиссии) // Советское государство и право. 1951. № 8. С. 77–80.

¹⁷ Отчет о деятельности Морской арбитражной комиссии // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты. 1932. № 11–12. С. 63.

¹⁸ Отчет о деятельности Морской арбитражной комиссии // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты. 1932. № 11–12. С. 63.

Финансовые и процессуальные аспекты.

- Авансовый платеж трансформировался из фиксированной суммы (50, затем 250 рублей) в процент от спорной суммы (2% в 1954 году).
- Срок для предоставления отзыва ответчиком был унифицирован: для большинства дел он сократился до 10 дней (ранее для ответчиков за границей давалось 30 дней), сохранив исключение в 30 дней для споров по спасательным контрактам.
- Формирование состава арбитража стало более вариативным: изначально споры рассматривались двумя арбитрами с привлечением суперарбитра в случае разногласий, затем появилась возможность единоличного рассмотрения дела арбитром с согласия сторон. Позднее процедура вновь упростилась: стороны получили право делегировать назначение арбитров председателю МАК.

Обеспечение иска и исполнение решений.

Изначально председатель МАК самостоятельно определял размер и форму обеспечения иска, а порядок его реализации устанавливался уже после вступления решения в законную силу. К 1954 году обеспечение иска стало обязательным, если оно было предусмотрено договором.

Новые процессуальные институты.

Реформа середины 1950-х ввела несколько важных новшеств: право сторон на заключение мирового соглашения на любой стадии процесса с прекращением дела, если оно достигнуто до формирования арбитража; распределение судебных расходов по соглашению сторон или решению арбитража; возможность проведения закрытых заседаний по ходатайству сторон.

Таким образом, к середине XX века процедура в МАК стала отличаться большей гибкостью, финансовой прозрачностью и эффективностью. Расширение полномочий председателя сочеталось с утверждением детализированного регламента, а решения комиссии стали более мотивированными. Результатом стало значительное ускорение процесса: к 1960 году более половины дел разрешалось в срок до трех месяцев¹⁹.

Переходный период (1991–1993)

После распада СССР комиссия перешла под юрисдикцию ТПП РФ. В этот переходный период МАК продолжила свою деятельность на основе Положения 1980 года, разрешая споры, в том числе те, что поступили к производству еще в советское время.

Постсоветский период (с 1993 года)

Качественно новый этап в развитии МАК наступил в 1993 году с принятием Закона РФ от 7 июля 1993 года № 5338-1 «О международном коммерческом арбитраже». Этот акт закрепил статус МАК как постоянно действующего третейского суда и создал для ее работы современную правовую основу.

Компетенция комиссии была существенно расширена и конкретизирована. Теперь в ее ведение перешли споры из договорных и иных гражданско-правовых отношений, возникающих в сфере торгового мореплавания, в том числе с участием иностранных лиц. К ним отнесены дела, связанные с фрахтованием, перевозкой, буксировкой судов; морским страхованием; куплей-продажей судов; спасением и столкновением судов; причинением ущерба портовым сооружениям.

Важнейшим новшеством стало приведение процессуальных норм в соответствие с международными стандартами. Решения МАК стали подлежать принудительному исполнению в соответствии с международными договорами, например Нью-Йоркской конвенцией 1958 года о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений²⁰.

¹⁹ Кейлин А.Д. К 30-летию деятельности Морской арбитражной комиссии // Внешняя торговля. 1961. № 3. С. 6–13.

²⁰ Информация о Морской арбитражной комиссии // Морская арбитражная комиссия. URL: <https://mac.tpprf.ru/ru/information/> (Дата обращения: 31.10.2025).

Таким образом, МАК прошла значительный путь развития. Ключевыми направлениями ее трансформации стали: гибкость процедур – введение мер по обеспечению исков (например, арест судов) и упрощение исполнения решений, а также адаптация к современным требованиям – обновление терминологии и интеграция в мировую арбитражную систему. Сохраняя преемственность, МАК планомерно расширяла свои функции и укрепляла влияние в глобальном масштабе, пройдя эволюцию от советского ведомственного арбитража в 1930-х годах до полноценного международного третейского суда после 1993 года. Этот путь был проложен благодаря усилиям и высокой компетенции представителей мореходных, торговых, страховых организаций, а также ведущих экспертов в сферах торгового мореплавания, внешней торговли, морского права и морского страхования.

Однако драматизм эпохи, на которую пришлось основание МАК, напрямую затронул и первых ее арбитров. По данным А.И. Муранова²¹, в годы «большого террора» было репрессировано не менее 29 из 62 арбитров первых шести списков, что составляет почти половину от общего числа арбитров МАК²². Все они впоследствии были реабилитированы.

Сохранить память о первых арбитрах, их вкладе в развитие отечественного морского арбитража и трагических судьбах – важная и выполнимая задача.

ПРЕДСЕДАТЕЛИ МОРСКОЙ АРБИТРАЖНОЙ КОМИССИИ

Ленгиель Юлий Осипович (Ленгъель Дьюла, Лэнджиэль, Гольдштейн Дьюла) (1888–1938)

Первый председатель МАК с февраля 1931-го по февраль 1937 года



Дьюла Гольдштейн родился 8 октября 1888 года в городе Сатмар (Сату-Маре) Австро-Венгрии (Румыния).

После окончания восьмилетней школы в Будапеште Гольдштейн в течение нескольких месяцев работал на металлическом заводе, после чего продолжил учебу в Коммерческом институте, параллельно подрабатывая репетитором. Завершив обучение в школе в 1905 году, Гольдштейн в течение года работал торговым служащим²³.

В 1904–1905 годах он работал конторщиком в нефтяном обществе в Будапеште, позже – на кондитерском предприятии (1905–1907)²⁴, а в 1906–1908 годах – бухгалтером.

До получения диплома, с 1909 года, Гольдштейн преподавал в Коммерческой средней частной школе, а после получения в 1911 году ученого звания профессора коммерческих наук – в коммунальной школе в Будапеште, продолжив пре-

²¹ Муранов А.И., цит. соч. С. 333.

²² Исследователь объясняет эти масштабы тем, что в тот период в комиссию назначались, как правило, не узкопрофильные юристы-практики, а высокопоставленные чиновники среднего и высшего звена. Их главной задачей был не столько юридический, сколько политico-правовой контроль над разрешением споров, особенно с участием иностранных компаний. Таким образом, репрессии против арбитров МАК, как считает Муранов, не были целенаправленными; они оказались в числе жертв массовой кампании против государственного аппарата того времени (Морской арбитраж, морское право, преподавание: ретроспектива и настоящее. С.Н. Лебедев и А.Л. Маковский. Интервью с А.И. Мурановым, арбитром, адвокатом, доцентом МГИМО // Вестник международного коммерческого арбитража. 2020. № 2. С. 86–100).

²³ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 251. Д. 2543. Л. 11–12.

²⁴ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 251. Д. 2543. Л. 19.

подавать в частной школе до 1917 года и позднее перейдя на работу в местное Высшее училище коммерческих наук (1917–1919). Одновременно, в 1912–1919 годах, он трудился экспертом и ревизором по бухгалтерским делам.

Гольдштейн был основателем и активным членом профсоюза учителей. Как отмечал сам Гольдштейн в автобиографии, во время войны он был первым генеральным секретарем созданной им профорганизации служащих просвещения, а после этого – ее председателем.

В конце 1917 года он стал профессором высшей школы в Академии мировой торговли и в Восточной академии.

По окончании Первой мировой войны он трудился народным комиссаром в венгерском СНК (1919). После свержения советского правительства Гольдштейн бежал в Австрию, где был арестован. После освобождения в начала 1920 года и до конца 1922 года он возглавлял партийную школу в Вене и был редактором партийных журналов.

В конце 1922 года Гольдштейн по приглашению советского торгпреда Б.С. Стомонякова переехал в Берлин и занимался подготовкой торговых переговоров между Германией и СССР, а затем остался работать в советском торгпредстве (представительстве по внешней торговле), где вскоре стал заведующим отделом смешанных обществ, а затем – членом правления и совета торгпредства. После этого он вел все торгово-политические переговоры с правительством, ведомствами и деловыми кругами Германии. Параллельно Гольдштейн работал редактором местных журналов, таких как «Роте-Фане», для которых также писал статьи».

С 1925 года Гольдштейн активно участвовал в развитии всей советской внешней торговли, входил в совет торгпредства СССР (1925–1930), в президиум Внешнеторговой арбитражной комиссии (ВТАК; сейчас – Международный коммерческий арбитражный суд) при ВТП и был членом палаты.

С 1930 года он работал в СССР под именем Юлий Осипович Ленгиель, живя по адресу: ул. Каляевская, д. 5, кв. 101 (в настоящее время ул. Долгоруковская). До мая 1931 года Ленгиель был членом президиума ВТП, и в этом статусе он, в частности, вел переговоры о советско-болгарских торговых отношениях, но отмечал, что СССР не будет проявлять особой инициативы в этом вопросе²⁵.

В 1931 году Ленгиель поступил на работу в Народный комиссариат внешней торговли, где занимал должности заместителя начальника (с 1934 года – начальника) сектора торговой политики (торгпредств) и заместителя начальника экспортного сектора, который впоследствии также возглавил (1931–1937). На посту заместителя начальника экспортного управления Ленгиель использовал свой профессиональный опыт для написания книги «Азбука внешней торговли» (1934). Кроме того, в конце 1934 года Ленгиель возглавил группу сельскохозяйственного экспорта.

Юлий Осипович в феврале 1931 года был избран первым председателем МАК и пробыл в этой должности 6 лет. По данным его служебной характеристики, деятельность МАК за время руководства Ленгиеля завоевала себе авторитет среди иностранных арматоров.

Известно, что он участвовал в качестве арбитра при рассмотрении дел о спасении парохода «Курск» (слушалось 5 июня 1932 года) и траулера «Уссуриец» (25 июля 1932 года), а также был избран суперарбитром при рассмотрении иска Ленинградского управления Главсевморпути к Управлению Черноморского пароходства о возмещении убытков от повреждения ледокола «Ермак» и о вознаграждении за спасение теплохода «Ворошилов» (23 июня 1936 года).

2 ноября 1937 года Ленгиель был арестован НКВД по обвинению в участии в контрреволюционной организации. Он был включен в так называемый сталинский расстрельный список «Москва-центр» от 3 января 1938 года. Военная коллегия Верховного суда (ВКС) СССР приговорила Юлия Осиповича к высшей мере наказания – расстрелу – 8 января 1938 года; приговор был приведен в исполнение в тот же день. Местом захоронения стал спецобъект НКВД «Коммунарка».

Юлий Осипович Ленгиель был посмертно реабилитирован 28 ноября 1956 года.

²⁵ Советско-болгарские отношения и связи: Док. и материалы в 2 т. Т. I. Ноябрь 1917–сентябрь 1944 / Ин-т славяноведения и балканистики АН СССР, Ин-т истории Болгарской АН; Отв. ред. Л.Б. Валев, В. Хаджиниколов. М.: Наука, 1976. С. 658.

Кречетов Михаил Михайлович (1901–?)*Председатель МАК с сентября 1938-го по 1939 год*

Михаил Михайлович родился 25 июня 1901 года в селе Александровка Тамбовской области Ракшинского района в крестьянской семье. Окончив сельскую начальную школу в 1914 году, он поступил в ремесленное училище (1915), которое окончил в 1919 году по специальности слесаря. Затем Кречетов работал в том же училище слесарем-инструктором до 1921 года. С 1922 года его трудовая деятельность была связана с заводами Москвы: он работал на Бронетанковом заводе (1922–1923), заводе имени Калинина (1923–1924) и «Мостяжарте» (1924–1926).

В январе 1929 года Михаил Михайлович был выдвинут заводской организацией на должность окружного инспектора в Нефтесиндикат, где проработал до конца года, после чего был назначен правлением «Союзнефти» заместителем директора «Союзнефтеторга» (бывший Нефтесиндикат). В 1930 году он был командирован на работу в Лондон в Русское общество нефтепродуктов (Р.О.П) на должность заведующего техническим

отделом, на которой оставался до 1933 года. В связи с сокращением экспортных операций после введения эмбарго на ввоз советских товаров он был отозван в СССР и назначен «Союзнефтеэкспортом» заместителем директора капитального строительства. Однако после трех месяцев работы Михаил Михайлович вновь был командирован в Лондон на прежнюю должность в Р.О.П. Вернувшись в СССР в 1934 году, Кречетов поступил на работу в «Союзнефтекспорт» старшим инспектором, где трудился до 1935 года.

Тогда же Михаил Михайлович поступил в Академию внешней торговли, которую успешно окончил в 1937 году. После этого он был направлен Наркоматом внешней торговли на работу в ВТП, где занимал должности заместителя председателя президиума и председателя МАК²⁶.

В 1938 году он организовал советскую выставку в Измире, исполняя обязанности комиссара советской части выставки, за что ВТП была удостоена золотой медали и диплома. Однако 23 сентября 1940 года Кречетова освободили от должности заместителя председателя президиума ВТП за использование в личных целях выделяемых для палаты дефицитных товаров, содействие в этом другим лицам и злоупотребление служебным положением с последующей передачей его дела следственным органам²⁷.

Повалишин Борис Николаевич (1907–?)*Председатель МАК в 1939–1944 годах*

В рассматриваемый период (по меньшей мере в 1941 году) Повалишин был участником ВТАК. Оставив руководящий пост в МАК, он в 1944 году стал заместителем начальника юридического отдела НКВТ СССР. В неустановленный период Повалишин занимал должность исполняющего обязанности уполномоченного Народного комиссариата внешней торговли в Архангельске.

Борис Николаевич родился 19 марта 1907 года в Рязани. Его карьера началась с должности курьера: сначала в местном губернском комитете комсомола (1921–1922), затем – в Рязанском ра-

²⁶ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 250. Д. 13541. Л. 135.

²⁷ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 250. Д. 13541. Л. 171.

боче-крестьянском университете (1922–1923). В те годы Повалишин также был учеником продавца в магазине «Рязпайторг» (1923–1924). С 1924 по 1925 год он осваивал рабочие профессии на водном транспорте: был учеником матроса землечерпательницы в рязанском затоне «Окская 4», учеником токаря в мастерских затона и кочегаром на пароходе «Часовой».

В 1925 году Повалишин отправился на учебу в школу фабрично-заводского ученичества «Красный водник» в Москве, которую окончил в 1928 году. После выпуска он был распределен в Главную Балтийскую контору «Совторгфлота» в Ленинград, где занял должность кочегара 1-го класса на пароходах «Юшар» и «Карл Либкнехт», впоследствии стал машинистом 1-го класса.

В 1929 году Борис Николаевич был призван в Красную Армию, а после демобилизации в 1931 году работал заведующим студенческим общежитием в Менделеевской академии, а с 1932 года – начальником группы техпрома и бриза в Военно-Химическом тресте Наркомтяжпрома.

В 1935 году Повалишин был направлен на учебу в Правовую академию при ЦИК СССР, которую окончил с дипломом первой степени в 1937 году и по распределению ЦК ВКП(б) был принят на работу консультантом в Госарбитраж при СНК СССР. С 1938 года он совмещал работу с обучением в аспирантуре при Правовой академии. Вскоре решением ЦК ВКП(б) Борис Николаевич был переведен в Наркомат внешней торговли на должность заместителя начальника юридического отдела (1939). В период с 1941 по апрель 1944 года он занимал должности уполномоченного (до октября 1941-го) и заместителя уполномоченного Наркомвнешторга в Архангельске²⁸.

В рассматриваемый период (1939–1944) Повалишин возглавлял МАК и по меньшей мере в 1941 году был членом ВТАК.

Один из известных адресов проживания Бориса Николаевича в Москве – ул. Расковой, д. 2, кв. 51 (в 1945–1949 годы)²⁹.

В 1941 году Повалишин был также командирован в торгпредство СССР в Германии в качестве старшего юрисконсульта, а после возвращения в Москву в июне того же года вновь назначен заместителем начальника юридического отдела. В 1945 году последовала командировка на аналогичную должность в торгпредство СССР в Чехословакии.

В ноябре 1948 года Борис Николаевич вернулся в Министерство внешней торговли (МВТ) и был зачислен в резерв. В апреле 1949 года в порядке перевода он был направлен в Совет экономической взаимопомощи на должность советника по юридическим вопросам, оставаясь при этом в резерве МВТ. В мае 1950 года Повалишин вернулся в МВТ на должность начальника договорно-юридического бюро Всесоюзного объединения «Техноэкспорт»³⁰.

Сведения о жизни и профессиональной деятельности Бориса Николаевича, упомянутые в его архивных личных делах, прослеживаются по меньшей мере до 1970-х годов, что позволяет утверждать о его активной жизни и работе как минимум до этого периода.

²⁸ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 255. Д. 5139. Л. 152.

²⁹ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 255. Д. 5139. Л. 23.

³⁰ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 255. Д. 5139. Л. 156–160.

Кейлин Александр Давидович (1894–1970)

Председатель МАК в 1945–1970 годах



Александр Давидович родился 12 июня 1894 года в Мелитополе в семье известного в Таврии аптекаря Давида Марковича Кейлина.

В 1898 году его семья переехала в Симферополь, где Кейлин окончил местное реальное училище (1911), а затем попытался поступить в Московский коммерческий институт, однако не получил разрешения на проживание. В 1917 году он окончил Демидовский юридический лицей в Ярославле.

Кейлин начал научную деятельность в Крымском университете в 1921 году, а с 1923 года стал сотрудником Института советского права. Затем Александр Давидович работал консультантом советского торгпредства в Великобритании (1926–1927). По возвращении он читал лекции в ведущих вузах страны, включая МГУ, МГИМО и Институт внешней торговли, где возглавлял кафедру. С 1939 года он был утвержден экспертом по юридическим вопросам при Министерстве внешней торговли (Минвнешторг). Совместно с другими

учеными Александр Давидович сформировал в Институте внешней торговли и МГИМО компаративистское направление в преподавании юриспруденции.

Александр Давидович в составе правительенных делегаций участвовал в ключевых международных форумах: Лондонская, Парижская и Нью-Йоркская сессии Совета министров иностранных дел (1945–1946), Парижская мирная конференция (1946), конференции ООН по подготовке конвенций по морскому праву (1957–1961). Он внес значительный вклад в разработку Кодекса торгового мореплавания (КТМ) (1929), Основ гражданского законодательства (1961) и других важнейших правовых актов.

Кроме того, Александр Давидович стал одним из активных инициаторов создания МАК. С 1 марта 1929 года он был членом президиума Комиссии морского права, а в 1934 году вошел в МАК. Вскоре Кейлин был избран заместителем председателя комиссии (1938–1945), а с 1945 по 1970 год, на протяжении четверти века, бессменно ее возглавлял.

«Крупнейший авторитет в области морского права, внешней торговли, арбитража, А.Д. Кейлин внес огромный личный вклад в развитие МАК, способствовал подготовке новой плеяды арбитров и докладчиков», – так описывал Александра Давидовича С.Н. Лебедев, председатель МАК при ТПП СССР, а затем – ТПП РФ в 1971–2011 годах³¹.

С 1969 года Кейлин заведовал сектором международного морского права в Институте государства и права Академии наук СССР, будучи к тому времени доктором юридических наук.

Кейлин является автором более 100 работ по праву, включая монографии по морскому, транспортному и международному торговому праву, которые оказали существенное влияние на советскую юридическую доктрину, нормативную базу и участие страны в международных конвенциях. К числу ключевых его трудов относятся: «Международные правила сделок CIF (Варшавские правила 1928 г.)» (1929), «Морское право СССР» (1932), «Претензионная и судебно-арбитражная практика по фрахтованию иностранного тоннажа» (1936), «Морские торговые суда и грузы в военное время» (1941), «Советское морское право» (1954) и «Судоустройство и гражданский процесс капиталистических государств» (1950–1961).

Александр Давидович умер 4 мая 1970 года в Москве.

³¹ Лебедев С.Н. 50 лет советскому морскому арбитражу // Информационный сборник Торгово-промышленной палаты СССР. 1981. № 35. С. 21–22.

ЗАМЕСТИТЕЛИ ПРЕДСЕДАТЕЛЕЙ МОРСКОЙ АРБИТРАЖНОЙ КОМИССИИ

За каждым председателем МАК всегда стоял его заместитель – человек, роль которого была менее публичной, но при этом не менее значимой. Он решал оперативные и рутинные вопросы, управлял процессами и следил за кадрами, обеспечивая бесперебойную работу комиссии. В этом разделе мы расскажем о тех, чьи имена часто оставались за кадром, но чей вклад в историю МАК невозможно переоценить.

Сергеев Игнатий Антонович (1880–1937)

Заместитель председателя МАК в 1931–1936 годах

Игнатий Антонович родился 19 мая 1880 года в Хвалынске Саратовской губернии.

Морскую карьеру он начал в 1896 году, работая по окончании Бердянской мореходной школы юнгой на пароходе «Крейсер» рыбного управления Министерства земледелия (до 1903 года). В 1906–1907 годах Сергеев продолжал службу матросом на судах малого и дальнего плавания в акваториях Черного и Каспийского морей. С 1908 года он занимал руководящие посты – сначала помощник капитана, а затем капитан на пароходах «Согласие», «Шура», «Италия», «Дружба» и «Петр Карпов».

В марте 1917 года Сергеев был избран председателем Новороссийского союза моряков, а затем вошел в состав Центрального комитета Всероссийского союза моряков и речников торгового флота, заняв пост заместителя председателя и члена президиума. Вскоре Игнатий Антонович возглавил отдел мореплавания Наркомата торговли и промышленности, вошел в Верховную коллегию Главного управления водного транспорта (Главвода) Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) РСФСР и поучаствовал в разработке проекта национализации российского торгового флота. В октябре 1918 года Сергеев был назначен заместителем председателя Верховной Коллегии Главвода, а в марте 1919 года – управляющим отделом торгового мореплавания Главвода.

С 1921 по 1928 год Игнатий Антонович руководил Центральным управлением морского транспорта (ЦУМОР) при Наркомате путей сообщения и по совместительству занимал ведущие должности в Государственном торговом флоте (в 1922–1923 годах – председатель Центрального правления, в 1923–1925 годах – член правления). Кроме того, Сергеев по совместительству также был членом правления АО «Совторгфлот» (с января 1925-го и в 1926 году). В этот период он внес значительный вклад в создание программы транспортного судостроения, реализация которой стартовала в 1924 году, а также участвовал в разработке пятилетнего плана развития портов и проекта КТМ СССР.

В ноябре 1929 года Сергеев был назначен заместителем председателя правления «Совторгфлота», в 1930 году – начальником планового сектора ЦУМОР, а через год стал главным консультантом при начальнике «Совторгфлота» и возглавил технико-эксплуатационное управление Наркомата водного транспорта.

В дальнейшем Игнатий Антонович занимал следующие должности:

- старший консультант секретариата коллегии Наркомвода (1934);
- старший консультант (1934) и старший инспектор (1935) Центрального управления морского пассажирского и сухогрузного флота;
- главный инженер (1935) и начальник группы (1936) по морской эксплуатации группы эксплуатации флота при наркоме водного транспорта. В этот же период Сергеев руководил центральной диспетчерской и радиоцентром³².

Сергеев также внес значительный вклад в развитие морской науки и сохранение ее истории. По его инициативе в 1924 году в Ленинграде был основан Музей торгового мореплавания и портов, а в 1929–1930 годах – Институт морского флота (ЦНИИМФ). Он положил начало созданию журнала «Торговый флот» (впоследствии «Водный транспорт», затем – «Морской флот») и работал в его редакционной коллегии³³.

³² РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 10. Д. 926. Л. 1–7.

³³ Морской энциклопедический справочник : В 2 т. / Под ред. Н.Н. Исанина. Л. : Судостроение, 1986. С. 221–222.

С 1 марта 1929 года Игнатий Антонович был избран в президиум Комиссии морского права, а 18 января 1930 года в новом составе комиссии стал заместителем председателя президиума Э.Ф. Розенталя.

Вскоре Сергеев стал членом МАК, участвуя в ее деятельности в качестве заместителя председателя правления АО «Совторгфлот», председателя Центральной аварийной комиссии Наркомвода и старшего консультанта Народного комиссариата водного транспорта. В качестве арбитра он участвовал в рассмотрении дел об определении размера вознаграждения за спасение теплохода «Феликс Дзержинский» (5 апреля 1932 года), траулера «Уссуриец» (25 июля 1932 года) и финляндского судна «Унто» (21 сентября 1932 года).

В 1930–1936 годах Игнатий Антонович был членом президиума МАК и первым заместителем его председателя Ю.О. Ленгиеля. Эту должность он занимал до 2 февраля 1936 года, был переназначен 1 июля того же года, однако уже в ноябре подвергся аресту.

«Капитан дальнего плавания, моряк высокой культуры, один из первых организаторов советского морского транспорта, автор одной из первых книг по эксплуатации водного транспорта», – так характеризовал Игнатья Антоновича С.Н. Лебедев³⁴. Действительно, будучи одним из основоположников советского транспортного флота, Сергеев стал автором множества трудов по экономике и эксплуатации морского судоходства, заложив научные основы этих дисциплин. Среди его ключевых работ – «Внешняя торговля и водный транспорт» (1921), «Морской транспорт у нас и в промышленных странах» (1921), «Основы судовождения» (1930), «Пятилетний план морского транспорта» (1930), «Реконструкция морского торгового флота» (1932).

В знак признания заслуг Игнатья Антоновича в 1921 году товаропассажирский пароход «Батум» был переименован в «Игнатий Сергеев». Кроме того, в 1968–2000 годах в составе Черноморского морского пароходства находился одноименный сухогруз, построенный по заказу СССР на Гданьской судостроительной верфи имени В.И. Ленина в Польше.



Пароход «Игнатий Сергеев» на линии Батум – Стамбул (1928)³⁵

В Москве Сергеев жил по адресу: г. Москва, Орликов пер., д. 2, кв. 4.

Игнатий Антонович был арестован 3 ноября 1936 года и обвинен во вредительстве и участии в контрреволюционной террористической организации. Он был осужден и расстрелян в один день – 15 июля 1937 года, местом его захоронения стало Донское кладбище. Посмертно реабилитирован 15 декабря 1956 года.

³⁴ Лебедев С.Н. 50 лет советскому морскому арбитражу // Информационный сборник Торгово-промышленной палаты СССР. 1981. № 35. С. 21–22.

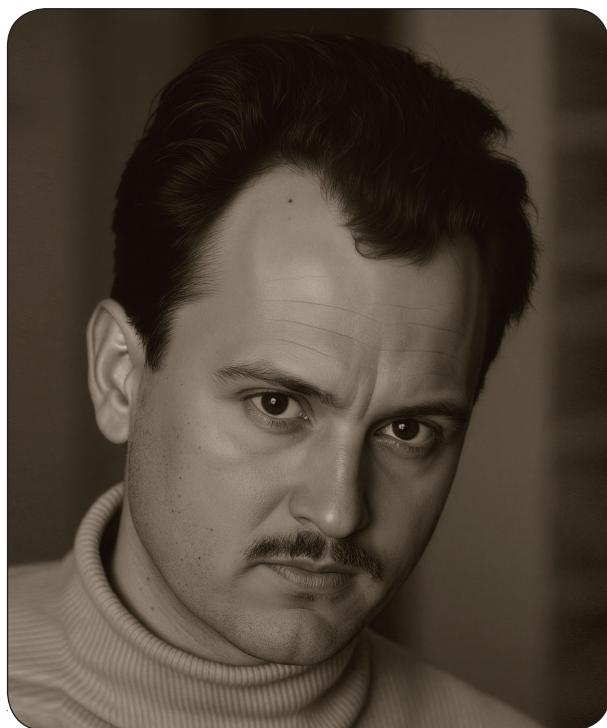
³⁵ Товаропассажирский пароход Черноморского морского пароходства «Игнатий Сергеев» // Форум «Круизник». URL: <https://kruiznik.com/forum/viewtopic.php?t=783> (Дата обращения: 13.08.2025).



Сухогруз «Игнатий Сергеев»³⁶

Данишевский Карл-Юлий (Герман) Христианович (1884–1938)

Заместитель председателя МАК в 1931–1933 годах



Карл-Юлий Христианович родился в Добленском уезде³⁷ Курляндской губернии (Латвия) в семье земледельца в 1884 году.

Данишевский получил образование в Митавском реальном училище. Вступив в 1900 году в Латвийскую социал-демократическую рабочую партию (ЛСДРП), он стал пропагандистом. С этого периода началась его жизнь профессионального революционера, связанная с нелегальной работой, неоднократными арестами и ссылками, откуда он совершал побеги.

После очередного возвращения из ссылки в 1917 году Данишевский активно участвовал в революционных событиях³⁸. В период Гражданской войны (1918–1919) он занимал ряд ключевых постов, в том числе председателя Революционного военного совета и заместителя председателя правительства Советской Латвии³⁹.

³⁶ Теплоход Игнатий Сергеев // Морской флот СССР. URL: https://mmflot.com/gallery/image_page.php?album_id=12&image_id=11879 (Дата обращения: 23.09.2025)

³⁷ В конце XIX века переименован в Митавский, а в 1920 году – в Елгавский уезд.

³⁸ Данишевский (Герман) Карл-Юлий Христианович. Автобиография. 5 апреля 1927 года // РГАСПИ. Ф. 124. Оп. 1. Д. 563. Л. 6–7.

³⁹ Советская историческая энциклопедия. Т. 4: Гаага-Двин / Гл. ред. Е.М. Жуков. М.: Советская энциклопедия, 1963. Стлб. 1072.

Данишевский был избран в первый состав МАК 1 января 1931 года. Уже в феврале Данишевский вошел в ее президиум, став вторым заместителем председателя Ю.О. Ленгиеля. Этот пост Карл-Юлий Христианович занимал до 1933 года.

В документах МАК он упоминается как сотрудник Наркомвнешторга, а также по меньшей мере в 1932 году Данишевский состоял членом ВТАК.

Карл-Юлий Христианович был арестован 16 июля 1937 года на основании показаний Я.И. Дектера, данных в результате применения «незаконных методов ведения следствия». Согласно этим показаниям, Данишевский фигурировал как один из руководителей контрреволюционной латышской организации в московской милиции. Ему было предъявлено стандартное для того времени обвинение в том, что он с 1921 года являлся «кадровым троцкистом», занимался шпионажем в пользу Германии и готовил теракты против руководителей партии и правительства. По этому обвинению ВКВС СССР 8 января 1938 года приговорила его к смертной казни, и в тот же день приговор был приведен в исполнение.

Местом захоронения Карла-Юлия Христиановича является спецобъект НКВД «Коммунарка». Данишевский был посмертно реабилитирован в июле 1956 года.

Овсянников Николай Николаевич (1884–1941)

Заместитель председателя МАК в 1933–1938 годах

Николай Николаевич родился в мае 1884 года. Он получил образование в гимназии и на юридическом факультете Московского университета (1912), после чего до 1917 года работал помощником присяжного поверенного⁴⁰.

В 1917–1918 годах Николай Николаевич был членом бюро Московского окружкома РСДРП(б), а затем работал в большевистской партийной печати (1918–1922). В дальнейшем он состоял помощником прокурора РСФСР (1922–1923), заместителем председателя гражданской судебной коллегии ВС РСФСР (1923–1929) и председателем Высшей арбитражной комиссии (1923–1927), а затем возглавил гражданскую судебную коллегию ВС РСФСР (1928–1937)⁴¹.

На правах члена ВС Овсянников входил в МАК с даты избрания ее первого состава в 1931 году до января 1938 года. С декабря 1933 года он также был заместителем председателя Ю.О. Ленгиеля. Параллельно Овсянников руководил Арбитражной комиссией при Совете труда и обороны СССР (1928–1930), входил в кодификационную комиссию при Управлении делами СНК СССР и Совета труда и обороны, был арбитром при СНК СССР.

Николай Николаевич занимался и научно-педагогической работой: заведовал сектором гражданского права Института уголовной политики и читал лекции по гражданскому и административно-хозяйственному праву во Всесоюзной правовой академии (1936).

В 1938 году Овсянников вышел на пенсию. Известный адрес его проживания в столице: Остоженка, д. 13/15⁴².

Николай Николаевич ушел из жизни в Москве в 1941 году.

Медведев В.Ф.

Заместитель председателя МАК с 1938 по 1941 год

Установить имя, отчество и годы жизни заместителя председателя МАК по фамилии Медведев в настоящее время не удалось. Из архивных документов комиссии следует, что он замещал указанную

⁴⁰ Орловский П.Е. Председатели гражданско-судебной коллегии Верховного Суда СССР П.А. Лебедев (1877–1952) и Н.Н. Овсянников (1884–1941) // Верховный Суд СССР / Под ред. Л.Н. Смирнова, В.В. Куликова и В.С. Никифорова. М.: Юридическая литература, 1974. С. 333.

⁴¹ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 9. Д. 1889; ЦГА Москвы. Ф. П-82. Оп. 1. Д. 109.

⁴² Письма Верховного Суда СССР в ЦК ВКП(б) по вопросам подбора и расстановки кадров, а также по отдельным вопросам работы судебных коллегий Верховного Суда СССР // ГАРФ. Ф. Р9474. Оп. 16. Д. 85.

должность по меньшей мере с 1938 по 1941 год⁴³. В 1940 году он был избран сторонами дел в качестве арбитра пять раз и назначен арбитром шесть.

Медведев упомянут также в списке членов МАК на 1944–1945 годы⁴⁴, где он фигурирует как капитан дальнего плавания и «нач. главн. авар. инспекц. Наркомморфлота». Таким образом, по имеющимся данным, он участвовал в деятельности комиссии с 1938 по 1945 год.

Кроме того, в октябре 1944 года Медведев входил в оперативную группу Наркомата морского флота, прибывшую в Бухарест для организации советского пароходства на Дунае⁴⁵.

В РГАЭ хранится коллекция документов, связанных с Медведевым. Среди них – статьи и учебные пособия его авторства, например «Предупреждение столкновений судов в море» (1955), «Такелажное дело», «Памятка матросу и боцману», «Морская практика» (в соавторстве) (1955). В последнем труде Медведев является автором главы VI «Управление шлюпкой под веслами и парусами», в которой также освещены вопросы обучения личного состава гребле, и главы VII «Правила для предупреждения столкновений судов в море (ППСС)», в которой каждому правилу даны авторские комментарии, основанные на опыте применения данных правил и на материалах судебных заключений по делам о столкновениях морских судов.

Наличие в фонде Медведева биографических документов, датированных 1970 годом, позволяет утверждать, что он был жив по крайней мере до этого времени⁴⁶.

Шпекторов Антон Ионович (1904–?)

Заместитель председателя МАК в 1946–1947 годах;
член президиума комиссии и ее участник с 1944 по 1972 год

Антон Ионович родился 1 марта 1904 года в деревне Новые Красники Рославльского уезда Смоленской губернии⁴⁷ в крестьянской семье.

В 1923–1926 годах Шпекторов работал на стекольном заводе в родном уезде. Окончив педагогический техникум, он работал при заводе учителем, подрабатывая в отделе агитации и пропаганды, а затем руководил заводской политшколой. В 1927 году он стал студентом факультета советского права МГУ (судебное отделение, судебно-прокурорский цикл), завершив обучение в 1930 году.

После окончания университета Антон Ионович был принят в московское издательство «Советское законодательство»⁴⁸, и работал редактором по юридической литературе на протяжении трех лет (1930–1933). Следующей его должностью стал пост редактора «Собрания законов и распоряжений рабоче-крестьянского правительства Союза Советских Социалистических Республик» в правовом отделе СНК.

Проработав там до 1935 года, Шпекторов вернулся в «Советское законодательство», где занял должность старшего редактора по юридической литературе, а спустя год он был повышен до главного редактора этого издательства. В тот же период издательство было преобразовано и переименовано в «Юридическое издательство», а Антон Ионович сохранил пост главного редактора. К 1938 году он был назначен заместителем управляющего издательством и одновременно сохранил должность главного редактора.

В марте 1939 года Шпекторов был назначен заместителем начальника отдела торговых договоров Наркомвнешторга СССР⁴⁹, однако через несколько лет был освобожден от обязанностей, переведен

⁴³ Стенограмма заседания Пленума МАК от 18.02.1941 // РГАЭ. Ф. 635. Оп. 1. Ед. хр. 133. Л. 2–55.

⁴⁴ Список членов МАК на 1944–1945 гг. // РГАЭ. Ф. 635. Оп. 1. Ед. хр. 149. Л. 67.

⁴⁵ Вайнер Б.А. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1989. С. 267.

⁴⁶ Коллекция документов деятелей железнодорожного, водного и воздушного транспорта // Путеводитель. Фонды личного происхождения. РГАЭ. Вып. 3. 2001. URL: <http://guides.rusarchives.ru/node/6787> (Дата обращения: 25.08.2025).

⁴⁷ Упразднена в 1929 году; образована Западная область с центром в Смоленске, в составе: Смоленской, Брянской и Калужской губерний, Ржевского уезда, южной части Осташковского уезда и волостей Тысяцкой и Борковской, Новоторжского уезда Тверской губернии.

⁴⁸ Личное дело А.И. Шпекторова // Архив МГУ им. М.В. Ломоносова. Ф. 1. Оп. 14. Ед. хр. 1706/1927.

⁴⁹ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 264. Д. 3994. Л. 1.

на другую работу и понижен в должности по причине несдачи экзамена на минимум знаний иностранного языка (1943)⁵⁰.

В его служебной характеристике констатируется, что как на момент назначения на должность, так и в течение всего периода исполнения обязанностей, Шпекторов являлся специалистом с общей юридической подготовкой без узкой специализации в международном праве. Кроме того, несмотря на то что он усердно занимался изучением немецкого языка, этих усилий оказалось недостаточно для свободного его применения в работе. Отмечалось также, что Шпекторов предпочитает четкое следование инструкциям и не стремится к проявлению личной инициативы и публичному отстаиванию собственной позиции по рабочим вопросам, а также придерживается стратегии избегания конфликтов.

Оставив работу в ведомстве, Антон Ионович поступил на работу в ВТП, став ее старшим юристом, а менее чем через год был избран членом президиума ВТП и сохранял этот статус до 1948 года⁵¹.

С 1944 по 1972 год Шпекторов был членом МАК. В документах комиссии он упоминается как член президиума ВТП, юрист и старший консультант. В 1946–1947 годах Антон Ионович был заместителем председателя МАК и привлекался докладчиком в качестве штатного работника ВТП, коим был, по данным архивных документов ВТП, в 1944–1971 годах⁵².

Примерно в 1940 году Шпекторов был избран во ВТАК⁵³, и на протяжении по меньшей мере 28 лет принимал участие в ее работе. В 1964 году Антон Ионович был назначен на пост заместителя председателя ВТАК.

В обеих арбитражных комиссиях, Морской и Внешнеторговой, Шпекторов работал старшим консультантом (1946–1972). В этом качестве он разрабатывал:

- проект Правил производства дел комиссий;
- брошюры о МАК;
- проект изменений в Правила МАК о взимании арбитражных сборов;
- сборник решений МАК по спасанию и столкновению судов за 1945–1952 годы (Шпекторов входил в его редакцию);
- инструкцию о делопроизводстве в МАК;
- доклады: о практике МАК по отмененным и оставленным в силе решениям ВС СССР; о списании безнадежной задолженности по арбитражным сборам; о практике МАК по делам о спасании и столкновении судов; о переиздании бланка договора о спасении;
- оперативные отчеты о работе МАК, ВТАК, бюро диспашеров и секций, в которых он анализировал ошибки и неточности в их работе;
- письма об определении гонораров арбитрам и докладчикам.

Как член президиума ВТП с 1947 года Антон Ионович также руководил работой бюро диспашеров, секции торгового мореплавания и морского права, юридической секции и бюро товарных экспертиз.

Шпекторов – автор большого количества статей, посвященных советскому морскому арбитражу. Среди них можно выделить: «Морской арбитраж в СССР (К 20-летию деятельности Морской арбитражной комиссии)» (1951); «Из практики Морской арбитражной комиссии об ответственности перевозчика за утрату принятого к перевозке груза» (1955); «О порядке рассмотрения дел в Морской арбитражной комиссии» (1963); «Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии» (1973); «Торговое мореплавание и морское право» (в соавт.) (1977).

Обстоятельства дальнейшей жизни и дата смерти Антона Ионовича неизвестны. Учитывая даты публикации упомянутых работ, можно сделать вывод, что его жизненный путь завершился не ранее 1977 года.

⁵⁰ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 264. Д. 3994. Л. 21.

⁵¹ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 264. Д. 3994. Л. 31.

⁵² Протокол № 7 заседания президиума Всесоюзной торговой палаты от 20 апреля 1945 года // РГАЭ. Ф. 635. Оп. № 1. Ед. хр. 160. Л. 78, 80; протокол № 91 заседания президиума Всесоюзной торговой палаты от 24 февраля 1971 года // РГАЭ. Ф. 635. Оп. 1. Ед. хр. 950. Л. 108, 110–111.

⁵³ Выдержки из протокола заседания президиума Всесоюзной торговой палаты от 4 января 1968 года № 14 о работе ВТАК (с приложением материала о такой работе за 35 лет) // РГАЭ. Ф. 635. Оп. 1. Ед. хр. 783. Л. 128, 133, 223–227, 229.

Петров М.К.*Заместитель председателя МАК в 1946–1947 годах*

в ноябре 1930 года и служил в Главном управлении Северного морского пути⁵⁶. Затем Петров стал первым заместителем наркома морского флота СССР (1939–1946).

Он является автором следующих трудов: «Механизмы для погрузочно-разгрузочных работ» (1941–1947), «Перевозки пассажиров морем» (1952), «Морская сигнализация» (1952), «Правовые вопросы буксировки» (1954), «Плавание во льдах» (1955), «Предупреждение посадки судов на мель» (1956).

Дальнейшие подробности жизни Михаила Клементьевича и дата его смерти неизвестны.

Важно отметить, что реконструкция персонального состава руководства МАК за отдельные периоды (главным образом с послевоенного времени до начала 1960-х, а также за 1960–1980-е годы) сопряжена со значительными трудностями. Источниковая база по этому вопросу носит фрагментарный характер: в доступных архивных делах биографические материалы и документы кадрового характера за эти годы систематизированы не всегда оптимальным образом и сохранились выборочно.

Осознавая эти пробелы, автор рассматривает данную статью как этап в продолжающейся работе по изучению истории МАК.

Маслов Георгий Александрович (1925–1997)*Заместитель председателя МАК в 1961–1962 годах*

В 1952 году Георгий Александрович успешно защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата юридических наук по теме «Ответственность судовладельца по советскому праву за сохранность груза при морской перевозке».

⁵⁴ Список членов МАК на 1944–1945 гг. // РГАЭ. Ф. 635. Оп. 1. Ед. хр. 149. Л. 67.

⁵⁵ Список членов МАК на 1946–1947 гг. // РГАЭ. Ф. 635. Оп. 1. Ед. хр. 171. Л. 90, 93.

⁵⁶ Петров Михаил Клементьевич // Память народа. URL: <https://pamyat-naroda.ru/heroes/person-hero91828525/> (Дата обращения: 17.08.2025).

В 1944 году Петров вступил в МАК в статусе капитана второго ранга и начальника управления арктического флота и портов⁵⁴. Вскоре Петрова избрали заместителем председателя комиссии А.Д. Кейлина (1946–1947)⁵⁵. Вероятно, он оставался членом комиссии до 1949 года. К тому времени Петров фигурировал в списках МАК в качестве капитана дальнего плавания.

Он также был членом ВТП и в 1948 году возглавлял комиссию для анализа работы по спасанию судов на море на основе практики МАК. Параллельно Петров входил в редакцию сборника решений МАК по вопросам спасания и столкновения судов на море.

Хотя в документах комиссии обнаружена лишь фамилия Петрова, на основе данных о роде его деятельности можно предположить, что речь идет о Петрове Михаиле Клементьевиче (Климентьевиче).

Михаил Клементьевич родился 9 мая 1907 года в Ленинграде. Он поступил на военную службу

Его профессиональная деятельность была тесно связана с развитием внешнеэкономических связей советского морского транспорта. С 1960-х годов Маслов занимал ключевые руководящие посты во внешнеторговых объединениях Министерства морского флота (ММФ) СССР. В своей работе «Основные задачи нового Всесоюзного объединения «Совинфлот»» (1969) он как председатель этого объединения изложил основные направления его деятельности⁵⁷.

В 1980-е годы Маслов возглавлял и другое крупное общество – Всесоюзное объединение «Совфрахт», деятельности которого в области фрахтового брокерства и судового агентирования он посвятил статью в ведомственном издании⁵⁸.

Наряду с практической работой Георгий Александрович вел научную и арбитражную деятельность: он был преподавателем Института внешней торговли и членом МАК вплоть до 1996 года⁵⁹. По меньшей мере в 1961–1962 годах Маслов занимал пост заместителя председателя комиссии. В документах ТПП СССР, датированных 1980 годом, Маслов упоминается как «практический работник» от системы ММФ СССР. Экспертиза Георгия Александровича высоко ценилась, о чем свидетельствует его членство в Лондонской ассоциации морских арбитров.

Маслов стоял у истоков создания системы зарубежных компаний, представлявших интересы отечественного торгового флота на мировом рынке в 1960–1970-е годы, и стал одним из разработчиков идеи создания «Совкомфлота»⁶⁰.

За многолетний и плодотворный труд Георгий Александрович был удостоен почетных званий «Заслуженный работник транспорта РСФСР» и «Почетный работник Морского флота СССР», а в 1982 году он стал лауреатом премии Международной Морской организации. В знак признания заслуг Маслова в его честь был назван современный танкер класса «Афрамакс»⁶¹.



Танкер «Совкомфлота» класса «Афрамакс»,
названный в честь Георгия Александровича Маслова

⁵⁷ Маслов Г.А. Основные задачи нового Всесоюзного объединения «Совинфлот». М.: б. и., 1969. С. 6.

⁵⁸ Маслов Г.А. В/О «Совфрахт» – фрахтовый брокер и судовой агент // Информационный бюллетень / Совет Экономической Взаимопомощи, Бюро координации фрахтования судов. М., 1982. № 6 (216). С. 26–31.

⁵⁹ Муранов А.И., цит. соч. С. 74.

⁶⁰ Имя на борту: Маслов Георгий Александрович // История «Совкомфлота». URL: <https://scf-group.com/about/history/ship-naming/item647.html> (Дата обращения: 09.09.2025).

⁶¹ Новый танкер Совкомфлота получил имя Georgy Maslov // Деловой журнал «Neftegaz.RU». URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/262052-novyj-tanker-sovkomflota-poluchil-imya-georgy-maslov/> (Дата обращения: 05.10.2025).

Савельев Александр Александрович (1916–1983)

Заместитель председателя МАК в 1961–1962 годах

Путь Александра Александровича в профессию начался с окончания рабочего факультета⁶² и поступления в Одесский институт инженеров водного транспорта. Однако там предлагались только «береговые» специальности, поэтому, узнав об открытии в Ленинградском институте инженеров водного транспорта эксплуатационно-судоводительского факультета, Савельев перевелся на судоводительское отделение, став студентом набора 1937 года. Его обучение совпало со временем Великой Отечественной войны; пройдя сложный путь эвакуации от Ленинграда до Самарканда, он успешно завершил образование и получил диплом инженера-судоводителя.

После этого Александр Александрович управлял судами по трассе Северного морского пути, а по завершении войны прошел обучение в Академии морского флота в Ленинграде, что открыло ему путь к руководящей работе. Более пятнадцати лет Савельев занимал высокие посты в аппарате ММФ СССР, будучи членом его коллегии. Он многое сделал для развития международных морских связей СССР, в частности для создания Дунайской комиссии и организации советско-индийской судоходной линии.

Параллельно с несением государственной службы Александр Александрович активно участвовал в разрешении международных морских споров. В 1961–1962 годах он был заместителем председателя МАК и участвовал в качестве арбитра в рассмотрении дела о возмещении убытков от столкновения судов «Профессор Месяцев» и «Маргит» (1962). Савельев оставался членом комиссии по меньшей мере до 1972 года.

Более десяти лет Александр Александрович возглавлял ведущее отраслевое издание – журнал «Морской флот». Авторитет Александра Александровича в международном морском сообществе был чрезвычайно высок, что подтверждается его работой секретарем Комитета по безопасности на море Межправительственной морской консультативной организации⁶³ на протяжении семи лет. В последние годы жизни он был директором семинаров ООН в системе ММФ СССР.

Заслуги Александра Александровича были отмечены двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почета» и многочисленными медалями. Память о выдающемся капитане была увековечена и в названии судна – в 1985 году на датской судоверфи для Черноморского пароходства был построен новый балкер «Александр Савельев» дедвейтом около 45 000 тонн⁶⁴.



Черноморское морское пароходство, теплоход «Александр Савельев» (1987)

⁶² Учреждение системы народного образования в СССР, которое готовило рабочих и крестьян к поступлению в высшие учебные заведения. Такие факультеты существовали в 1919–1940-х годах.

⁶³ В 1982 году преобразована в Международную морскую организацию.

⁶⁴ Савельев Александр Александрович // Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. Виртуальный университет. URL: <https://vu.gumrf.ru/wp-content/uploads/2018/09/САВЕЛЬЕВ-АЛЕКСАНДР-АЛЕКСАНДРОВИЧ.pdf> (Дата обращения: 09.09.2025).

ПЕРВЫЕ АРБИТРЫ МОРСКОЙ АРБИТРАЖНОЙ КОМИССИИ

Рассказывая об истории МАК, невозможно ограничиться лишь именами ее руководителей. Прочность и эффективность любого института определяются не только лидерами, но и профессиональным сообществом в его основе. «Рядовые» арбитры первых составов были не просто статистическими единицами; именно они своей экспертизой, принципиальностью и ежедневным трудом обеспечивали функционирование комиссии, своими решениями ковали ее авторитет и создавали тот самый фундамент, на котором выросла современная традиция морского арбитража в России. Их истории – это не дополнение к летописи МАК, а ее неотъемлемая часть.

Авсов Юрий Александрович (1888–1938)



Юрий Александрович родился 7 августа 1888 года в Санкт-Петербурге. Окончив гимназию (1898–1906), он поступил в Санкт-Петербургский политехнический институт на электромеханическое отделение, однако отчислился уже после первого курса. Затем Авсов поступил на юридический факультет Санкт-Петербургского университета, который окончил в 1911 году.

Получив высшее образование, он поступил на работу в Петербургский окружной суд кандидатом на должность по судебному ведомству (1912–1915), затем был исполняющим должность судебного следователя в Рижском окружном суде (1915–1917), а позднее стал товарищем (помощником или заместителем) прокурора Калужского окружного суда (1917–1918). После этого Авсов работал делопроизводителем в управлении Сызрано-Вяземской железной дороги в Калуге (1918–1919) и в отделе топлива и хозяйственно-материального управления Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) в Москве, где также

трудился помощником начальника части, а затем и начальником (1919–1921)⁶⁵.

В 1921–1931 годах Юрий Александрович был сотрудником Центрального морского эксплуатационного управления, консультантом ЦУМОР и старшим консультантом Северного Центрального управления морского флота Наркомата водного транспорта СССР⁶⁶ (1934–1937)⁶⁷, а во Всесоюзном объединении морского транспорта занимал должности начальника части, инженера для технических занятий, консультанта и старшего инструктора.

В дальнейшем Авсов продолжил карьеру в иностранном отделе Наркомата водного транспорта (Наркомвода) и в секторе торгового мореплавания Центрального управления портов, где работал старшим референтом и старшим консультантом (1931–1934). С 1 апреля 1934 года он был назначен старшим консультантом по вопросам торгового мореплавания в секторе портового хозяйства в Центральном управлении морского пассажирского и сухогрузного флота.

Будучи активным участником Комиссии по вопросам морского права и практики, Авсов отстаивал баланс интересов государства, судовладельцев и грузоотправителей. 1 марта 1929 года он выступил в заседании комиссии с докладом на тему: «Проект Кодекса торгового мореплавания СССР» (введен в действие с 17 октября 1929 года), а к 3 июня подготовил доклад «Торговые суда и спасение на море».

⁶⁵ РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 12. Д. 13. Л. 6–11.

⁶⁶ Муранов А.И., цит. соч. С. 325.

⁶⁷ Наркомат водного транспорта СССР. Личный состав. 30.01.1931–09.04.1939 / РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 13.

В нем автор подчеркнул важность коммерческого подхода к спасательным операциям: если служебное судно оказывает помощь не в рамках своих служебных обязанностей и не в обычном районе работы, то его право на вознаграждение не должно ограничиваться⁶⁸.

Юрий Александрович также активно содействовал работе подкомиссий: участвовал в разработке первого Положения о МАК и в прениях по докладу Б.А. Ландау об отмене пункта «л» ст. 116 КТМ, устанавливающего правило о сложении с судовладельца ответственности за действия или упущения капитана и судового экипажа в судовождении и управлении судном, за исключением действий или упущений при приемке, погрузке, размещении, сохранении и сдаче грузов. Авсов выступал против такой отмены, аргументируя это интересами судовладельцев и грузоотправителей. Спорное положение в итоге было сохранено в тексте КТМ.

Он также активно участвовал в обсуждениях комиссии, связанных со спасательными операциями, арбитражем и ответственностью судовладельцев. Предложения Авсова часто ложились в основу резолюций (например, по вознаграждению за спасение).

Кроме того, Юрий Александрович участвовал в рассмотрении отчета о деятельности МАК за 1932 год и был ее членом в 1936–1937 годах.

По состоянию на 1937 год Авсов – инженер для технических занятий и старший консультант по вопросам торгового мореплавания в СевЦУМОР Наркомвода. Однако уже в конце года он был исключен из личного состава ведомства как не оправдавший доверие⁶⁹.

Юрий Александрович стал автором следующих трудов, посвященных морскому праву: сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам (1931); книга «Морское право СССР» (1932); пояснения и примечания к КТМ СССР (1934); справочник-словарь по торговому мореплаванию (1934); статья «Морское судно в иностранных портах и водах» (1935); практическое пособие для судоводителей о предупреждении столкновений судов в море (1937).

Авсов жил в Москве по адресу: Борисоглебский пер., д. 2, кв. 71.

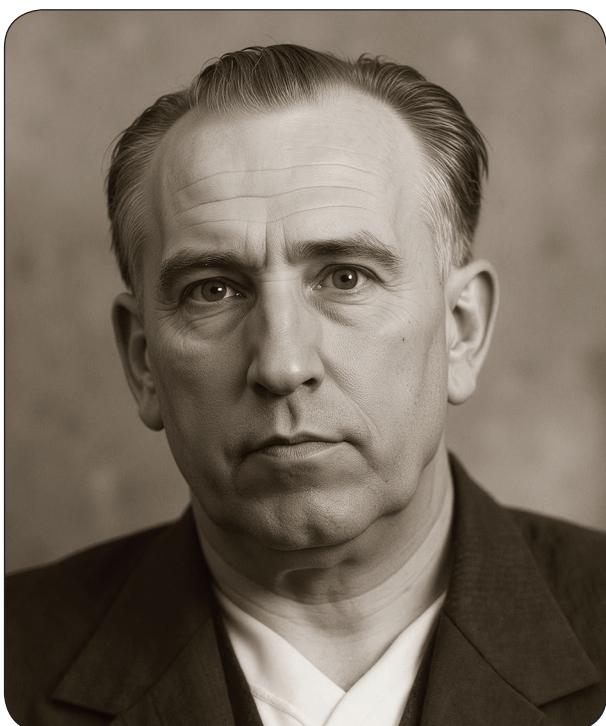
Он был арестован 23 ноября 1937 года и обвинен в шпионско-диверсионной деятельности. ВКБС СССР приговорила Авсова к расстрелу 1 сентября 1938 года, и высшая мера наказания была приведена в исполнение в тот же день.

Место его захоронения – спецобъект НКВД «Коммунарка». Авсов был посмертно реабилитирован 2 июля 1957 года.

⁶⁸ Отчет о деятельности Комиссии по вопросам морского права и практики за первый год ее существования (с 1 марта 1929 по 1 марта 1930 года) // Специальный бюллетень Всесоюзной торговой палаты, посвященный вопросам торгового мореплавания и морского права с 1929–1930г. Иностранный торговая информация информационно-экономического отдела Всесоюзно-Западной торговой палаты. М.: Мособлит, 1930. С. 9.

⁶⁹ РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 12. Д. 13. Л. 6–11.

Амброжис Болеслав Викентьевич (1892–1938)



Болеслав Викентьевич родился 1 января 1892 года в Либаве⁷⁰ Курляндской губернии (Латвия) в семье рабочего-металлиста. Первым местом его работы стал лесопильный завод в Виндаве, где Амброжис подрабатывал помощником («подручным мальчиком») в 1904–1906 годах. В 1906 году Амброжис начал работать юнгой (позднее – матросом) на парусных судах и пароходах, а в 1912 году окончил мореходную школу торгового флота в Виндаве и получил специальность штурмана малого плавания торгового флота. Годом позднее ему была присвоена квалификация штурмана дальнего плавания. В том же году он был назначен вторым помощником капитана на транспорте «Мезень» и работал на этой должности до 1915 года. После этого Амброжис служил капитаном портовых ледоколов «Черноморский № 3» и «Черноморский № 4» (1915–1916), а во время мобилизации – вахтенным начальником тральщиков «Крамбола» и «Комета».

Затем Болеслав Викентьевич занимал ряд ключевых должностей в морском и транспортном ведомствах СССР. С 1917 по 1920 годы он был начальником отряда транспортов Черного моря, вскоре стал заместителем главного комиссара и комиссара портов Черного моря, а также реки Волги и Каспийского моря, потом инспектором, а в дальнейшем командиром Новороссийского военного порта, командиром Астраханского и Бакинского портов, инспектором Волжской военной флотилии, начальником тыла Каспийской и Азербайджанской флотилий, заместителем начальника тыла Черноморской и Азовской флотилий, членом коллегии Нижегородского военного порта и Высшей военно-морской инспекции.

В июне 1921 года Амброжис был командирован в Москву, и в столице его работа была связана с управлением морским транспортом и торговым флотом. В этот период Болеслав Викентьевич работал старшим морским инспектором ЦУМОР по мобилизации Наркомтруда (1921–1922), а в конце 1922 года его назначили в Ленинград инспектором Балтийского пароходства.

После этого Амброжис был отправлен на работу за границу: инспектором и главным агентом Государственного торгового флота (Госторгфлот) в Гамбурге (1922–1924) и главным агентом в Лондоне (1924–1925). В его задачи входила организация погрузочно-разгрузочных работ на советских пароходах и их обслуживание за границей.

В 1925 году он вернулся в центральный аппарат, став заместителем начальника ЦУМОР. В том же году Амброжис был назначен организатором и управляющим фрахтовой конторой Народного комиссариата внешней и внутренней торговли СССР в Генуе, а затем был управляющим в Лондоне (1926–1927), Пирее (1927) и Гамбурге (1927–1928). В конце 1928 года он вернулся в Москву и получил задание организовать в столице акционерное общество по фрахтованию иностранных судов. После успешного решения этой задачи Амброжиса избрали председателем правления всесоюзного объединения «Совфрахт» НКВТ СССР, а незадолго до этого – членом правления «Совторгфлота». После реорганизации «Совфрахта» и основания «Совфрахттранспорта» Болеслав Викентьевич стал заместителем председателя этого объединения.

С 1 марта 1929 года Амброжис был избран в президиум Комиссии морского права, а после основания МАК стал ее участником, где продолжал работу вплоть до 1938 года, когда был репрессирован.

⁷⁰ С 1920 года – город Лиепая на юго-западе Латвии.

Параллельно, с 1930 года, Амброжис возглавлял контору общества «Дерутра» – совместной советско-немецкой транспортной компании, существовавшей в 1921–1934 годах и возобновившей работу по окончании Второй мировой войны. При этом он сохранял должность заместителя председателя «Софрахттранспорта» и управлял его отделением в Гамбурге, а затем вернулся в Москву и продолжил работу в реорганизованном «Софрахте» – сначала в должности заместителя председателя (1932; 1934–1935), а потом – председателя объединения (1935 – 4 мая 1938 г.)⁷¹. В Москве Болеслав Викентьевич жил по адресу: ул. Каляевская, д. 5, кв. 291.

Он был арестован 4 мая 1938 года по обвинению в участии в антисоветской террористической организации, приговорен к высшей мере наказания ВКВС СССР 1 сентября 1938 года и расстрелян в тот же день.

Болеслав Викентьевич похоронен на спецобъекте НКВД «Коммунарка». Амброжис был реабилитирован 24 октября 1956 года.

Аралов Семен Иванович (1880–1969)



Семен Иванович родился 18 декабря 1880 года в Москве в семье купца. Он получил образование в Московском коммерческом училище, а затем – в Коммерческом училище имени Карла Мазинга.

Сначала Семен Иванович намеревался продолжить дело отца, однако в 1902 году вступил в РСДРП и начал службу в 3-м гренадерском полку.

После поражения первой русской революции Семен Иванович отошел от революционной деятельности: поступил в Московский коммерческий институт на вечернее обучение (1908), работал в банке, подрабатывал репетитором, был наставником в Рукавишниковском исправительном приюте для малолетних преступников и преподавал на Пречистенских вечерних курсах для рабочих.

После демобилизации в январе 1918 года он вернулся в столицу и возглавил оперативный отдел Московского военного округа, а после реорганизации стал начальником отдела Народного Комиссариата по военным делам РСФСР – под его управление передали разведку Рабоче-Крестьянской Красной Армии⁷². В октябре 1918 года он стал главой военной разведки (будущего ГРУ), но летом 1919 года переключился на политическую работу в армиях, передав дела по организации военной разведки заместителям⁷³.

С 1921 года Аралов работал в дипломатической сфере: трудился в Народном комиссариате иностранных дел РСФСР, был полномочным представителем СССР в Литве (1921), Турции, где сыграл ключевую роль в становлении советско-турецких отношений (1922–1923), и Латвии (1923–1925). Кратковременно назначался в Чехословакию (1923, не вступил в должность) и Китай (1926–1927).

По личному указанию первого президента Турции Мустафы Кемаля (Ататюрка) память о начале формирования отношений нового типа между Россией и Турцией была запечатлена в монументе

⁷¹ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 241. Д. 3255. Л. 179.

⁷² Колпакиди А.И., Прохоров Д.П. Империя ГРУ. Очерки истории российской военной разведки. М.: ОЛМА-ПРЕСС, 1999. С. 31.

⁷³ Колпакиди А.И., Прохоров Д.П., цит. соч. С. 40.

«Республика» – скульптурной группе, установленной в 1928 году на стамбульской площади Таксим. Бронзовая статуя Аралова занимает центральное место среди фигур лидеров турецкого национально-освободительного движения на южной стороне памятника. Монумент символизирует благодарность за политическую, военную и финансовую поддержку, которую Советская Россия оказала Турции в борьбе за независимость в 1923 году.



Монумент «Республика» на площади Таксим в Стамбуле

Вернувшись в Москву, Аралов в 1927–1932 годах сосредоточился на работе в советских экономических ведомствах. В этот период он занимал ряд ответственных постов: был членом президиума и заведующим Иностранным отделом ВСНХ СССР, начальником Главного управления по высшим техническим учебным заведениям и председателем акционерного общества «Экспортлес». Кроме того, Аралов возглавлял Главное управление государственного страхования и входил в коллегию Народного комиссариата финансов (Наркомфина) СССР.

Параллельно он руководил президиумом ВЗТП⁷⁴ и возглавлял правление Всесоюзно-Восточной торговой палаты⁷⁵, что стало еще одним значимым направлением его работы в сфере внешней торговли (1928–1931). Аралов выступил организатором объединения палат и претендовал на руководство ВТП, однако председателем ее президиума стал С.А. Мессинг⁷⁶.

Позднее, в 1936–1938 годах, Семен Иванович был арбитром МАК, а после этого непродолжительное время возглавлял Ревизионную комиссию ВТП (1939–1940).

Среди всех руководителей советских палат по окончании «большого террора» в живых остался лишь Аралов. Достоверно неизвестно, подвергался ли он репрессиям. По некоторым данным, Семена Ивановича арестовали из-за связей с Троцким, и он отбывал заключение как «враг народа» (1936–1939), однако был отпущен после ареста Н.И. Ежова. Данная версия косвенно подтверждается протоколом допроса другого репрессированного члена МАК, И.С. Рабиновича, от 2 августа 1938 года, в котором упоминается «враг народа» по фамилии Аралов.

⁷⁴ 100 лет экспертизы ТПП: 1920-е // ТПП: вековая история во благо России. URL: <https://экспертиза100.рф/1920е> (Дата обращения: 27.08.2025).

⁷⁵ Федотов В.И. Три эпохи в одном веке. К 100-летию первого закона в России «О создании торгово-промышленных палат». Издательские решения. 2017. С. 41.

⁷⁶ Федотов В.И. Три эпохи в одном веке. К 100-летию первого закона в России «О создании торгово-промышленных палат». Издательские решения. 2017. С. 41.



Ильинка, Биржевая площадь. Будущее здание Всесоюзной торговой палаты (1864) / *PastVu*



Здание ВТП (1937–1939) / *PastVu*

Отдельные источники предполагают, что жизнь Арапову спас И.В. Сталин, который во время Гражданской войны вместе с Семеном Ивановичем входил в реввоенсовет Юго-Западного фронта⁷⁷.

При этом большинство постсоветских исследований не подтверждают сведений о репрессиях в отношении Арапова.

До 1941 года он работал заместителем директора Государственного литературного музея Владимира Дмитриевича Бонч-Бруевича, а в период Великой Отечественной войны вступил добровольцем в ополчение. С августа 1941 года и до конца войны Семен Иванович возглавлял трофеинный отдел 33-й армии⁷⁸, участвовал в ключевых наступательных операциях: битве за Москву, Ржевской битве,

⁷⁷ Федотов В.И. Три эпохи в одном веке. К 100-летию первого закона в России «О создании торгово-промышленных палат». Издательские решения. 2017. С. 41.

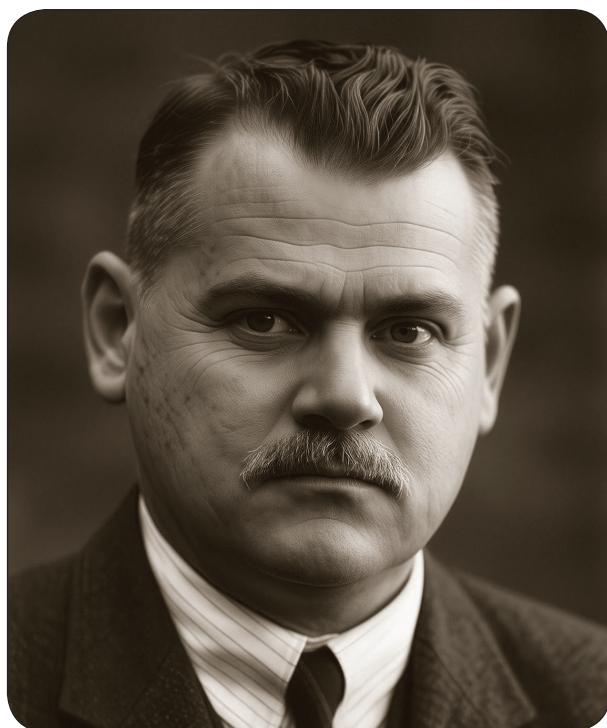
⁷⁸ Иванов Вс. Великая битва / Вс. Иванов // От Советского Информбюро...1941–1945. Публицистика и очерки военных лет: в 2-х т. / Сост. С. Красильщик. М.: Издательство Агентства печати Новости, 1984. С. 390–397.

Смоленской, Оршанской, Белорусской, Варшавско-Познанской и Берлинской наступательных операциях⁷⁹. Согласно отдельным источникам, в 1945 году Аралов участвовал в поиске вывезенных нацистами в Германию произведений искусства.

После этого он ушел в отставку и с 1946 года вел партийную работу. В 1957 году Аралов вышел на пенсию и занимался публицистикой.

Семен Иванович скончался 22 мая 1969 года и похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.

Бегге Карл Микkelьевич (1884–1938)



Карл Микkelьевич родился 9 ноября 1884 года в городе Либаве (Лиепае) Курляндской губернии (Латвия) в семье портового рабочего. Он получил образование в двухклассном городском училище.

За 1904–1908 годы Карл Микkelьевич был трижды арестован, и в итоге он был приговорен к 4 годам каторги за принадлежность к Рижской организации ЛСДРП. После каторги Бегге сослали на поселение в Преображенскую волость Иркутской губернии (1913). Год спустя он бежал из ссылки и эмигрировал во Францию (по некоторым данным, сначала он отправился в Германию), где продолжил нелегальную деятельность⁸⁰.

С начала 1920-х годов он входил в коллегию ОГПУ⁸¹. В декабре 1921 года Карл Микkelьевич в качестве представителя НКВТ по Северо-Западной области проводил заседания президиума СЗТП, а в январе 1922 года возглавил президиум палаты. На этом посту он пробыл до 2 марта 1926 года⁸². Кроме того, в 1924 году Бегге входил в органы управления ряда крупных кредитных

организаций: был членом совета ВТБ СССР и Российского коммерческого банка, управляющим его Ленинградским отделением. В октябре 1927 года Бегге избрали в правление ВТБ СССР⁸³.

С поста председателя СЗТП Карл Микkelьевич отправился с разведывательной миссией в Германию, где с января 1928 года (по другим данным – еще с 1925 года) работал под прикрытием сотрудника торгпредства⁸⁴. По возвращении в СССР Бегге вошел в президиум Центральной контрольной комиссии и стал заместителем председателя ВТП (1931–1933)⁸⁵. Он жил в Москве по адресу: Ананьевский пер., д. 4/2, кв. 97.

⁷⁹ Советская военная энциклопедия : в 8 т. / под общ. ред. А.А. Гречко. М.: Военное издательство Министерства обороны СССР, 1980. Т. 8 : 1976–1980. «Ташкент» – Ячейка стрелковая. Тридцать третья армия. С. 115–116.

⁸⁰ Политическая каторга и ссылка : Биографический справочник членов общества политкаторжан и ссыльно-поселенцев. М.: Всесоюзное общество политкаторжан и ссыльно-поселенцев, 1934. С. 53.

⁸¹ 100 лет экспертизы ТПП: 1920-е // ТПП: вековая история во благо России. URL: <https://экспертиза100.рф/1920е> (Дата обращения: 27.08.2025).

⁸² Федотов В.И. Как создавалась первая советская торговая палата в России // URL: <https://textarchive.ru/c-1042875.html> (Дата обращения: 04.08.2025).

⁸³ Персоны: Бегге Карл Микелевич // Внешнеторговые и загранбанки СССР и России. Виртуальный музей. URL: <https://veb100.letopis.ru/person/126634#> (Дата обращения: 04.08.2025).

⁸⁴ 100 лет экспертизы ТПП: 1920-е // ТПП: вековая история во благо России. URL: <https://экспертиза100.рф/1920е> (Дата обращения: 27.08.2025).

⁸⁵ Федотов В.И. История всесоюзной торговой палаты // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. 2007. № 15(1). С. 149–152.

Карл Миккельевич был членом МАК со дня избрания ее первого состава (1 января 1931 года) и участвовал в рассмотрении дела, по которому комиссия вынесла свое первое решение – от 20 января 1932 года по делу о вознаграждении за спасение теплохода «Кинг Эдгар». Бегге оставался арбитром МАК до 1937 года.

Он также работал в Балтийском морском пароходстве, возглавлял правление Промэкспорта, был членом коллегии Наркомторга СССР и арбитром при СНК СССР. В августе 1936 года Карл Миккельевич занял пост заместителя начальника Главного геологического управления Наркомата тяжелой промышленности СССР.

Бегге был арестован 25 октября 1937 года и внесен в сталинский расстрельный список «Москва-центр» от 3 января 1938 года («Москва-центр»)⁸⁶. За участие в контрреволюционной террористической организации ВКВС СССР 10 января 1938 года приговорила его к высшей мере наказания, которая была приведена в исполнение в тот же день.

Карл Миккельевич похоронен на спецобъекте НКВД «Коммунарка». Бегге был реабилитирован в августе 1956 года.

Биткер Герман Самойлович (Соломонович, Самуилович) (1895–1937)



Герман Самойлович родился 18 марта 1895 года в Варшаве в семье коммерсанта. Он получил образование в реальном училище⁸⁷, в 1913–1914 годах учился на естественном факультете Лозаннского университета, однако курс не закончил.

В период Гражданской войны Биткер занимал ответственные посты в Реввоенсоветах Волжской военной флотилии, Туркестанского фронта и 6-й отдельной армии, а после завершения военных действий перешел на хозяйственную работу. В 1921–1922 годах он работал в угольной промышленности: был управляющим Алмазным угольным районом и заместителем председателя Центрального управления каменноугольной промышленности Донбасса, возглавлял правление Углесиндиката (1922–1923).

Переехав в Москву в 1923 году, Биткер продолжил карьеру на ответственных должностях: входил в Главконцесском при СНК РСФСР и СССР (1922–1924), занимал посты заместителя начальника Главного управления военной промышленности ВЧХ СССР (1923), замглавы управления НКВТ СССР (1924–1925) и зампредседателя правления треста «Северолес» (1926–1927).

В 1927–1928 и 1929–1931 годах Герман Самойлович был заместителем торгпреда СССР в Германии, с 1928 по 1929 год – торгпредом СССР в Австрии. По совместительству в 1929–1930 годах Биткер возглавлял правление общества «Металлоимпорт», а после этого вошел в коллегию НКВТ СССР (1930–1931)⁸⁸.

После возвращения в Москву в конце июля 1931 года Биткер был назначен начальником иностранного отдела ВЧХ РСФСР, членом президиума ВЧХ СССР и коллегии Наркомтяжпрома СССР.

⁸⁶ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 171. Д. 414. Л. 3.

⁸⁷ Среднее или неполное среднее учебное заведение, в котором преобладали предметы естественно-математической направленности.

⁸⁸ Генис В.Л., цит. соч. С. 607.

В 1932–1934 годах он управлял объединением «Союзрезина», а с 1934-го по декабрь 1936 года руководил Главным управлением резиновой и асбестовой промышленности Народного комиссариата тяжелой промышленности СССР⁸⁹.

Герман Самойлович жил в Москве по следующим адресам: ул. Горького (ныне Тверская), д. 26 (по другим данным – д. 6, стр. 3, 5), кв. 59; Лихов пер., д. 5⁹⁰.

Биткер был арестован 12 декабря 1936 года и обвинен в участии в деятельности контрреволюционной террористической организации. В некоторых источниках утверждается, что это было сделано по инициативе Л.М. Заковского – революционера, участника проведения «большого террора» на региональном уровне, руководящего сотрудника советских органов государственной безопасности. В протоколе допроса Биткера указано, что он «в 1924 году за активную троцкистскую борьбу против партии был исключен из ВКП(б)», а «осенью 1925 года был восстановлен в партии, однако продолжал оставаться на прежних контрреволюционных троцкистских позициях»⁹¹.

ВКС СССР 15 июля 1937 года приговорила Германа Самойловича к высшей мере наказания, которая была приведена в исполнение в тот же день. Биткер похоронен в общей могиле на Донском кладбище в Москве (место 1). Он был посмертно реабилитирован в июне 1956 года.

Виноградов Петр Порфириевич

Годы жизни Петра Порфириевича и подробности его жизненного пути установить пока не удалось.

Известно, что он был одним из создателей страхового дела в СССР и заведовал отделом ликвидации убытков Госстраха. Петр Порфириевич привлекался к работе в Комиссии морского права в качестве докладчика, содействовал разработке проекта первого Положения о МАК⁹², был ее активным участником в 1936–1945 годах, старшим консультантом и редактором.

Председателем МАК Б.Н. Повалишиным Виноградов характеризовался как один из самых эффективных, назначаемых и ответственных арбитров комиссии⁹³. Оценивая частоту избрания арбитров и их вклад в работу МАК в 1940 году, Повалишин отмечал: «Тов. Виноградов был избран 80 раз, ни одного разу не назначался, всего участвовал 80 раз. <...> Таким образом, как вы видите, больше всего участия принимали т.т. Виноградов и Фридленштейн».

Виноградов является составителем сборников решений МАК и автором большого количества научных публикаций на тему страхования, в частности следующих: «Вопросы спасания и спасательный контракт Английского Ллойда» (1925); «Морское страхование: руководство по страхованию экспортных и импортных грузов и ликвидации морских убытков» (1934); «5 лет работы Морской арбитражной комиссии» (1936); Сборник решений МАК при Всесоюзной торговой палате за 1934 и 1935 гг. (1936); «О работе Морской арбитражной комиссии» (1945).

Петр Порфириевич умер не ранее 1945 года.

⁸⁹ Биткер Герман Самойлович (Соломонович) // «аГутэр Бэтэр». URL: <https://aguterbeter.com/zahoronenie-bitker-german-samojlovich/> (Дата обращения: 04.08.2025).

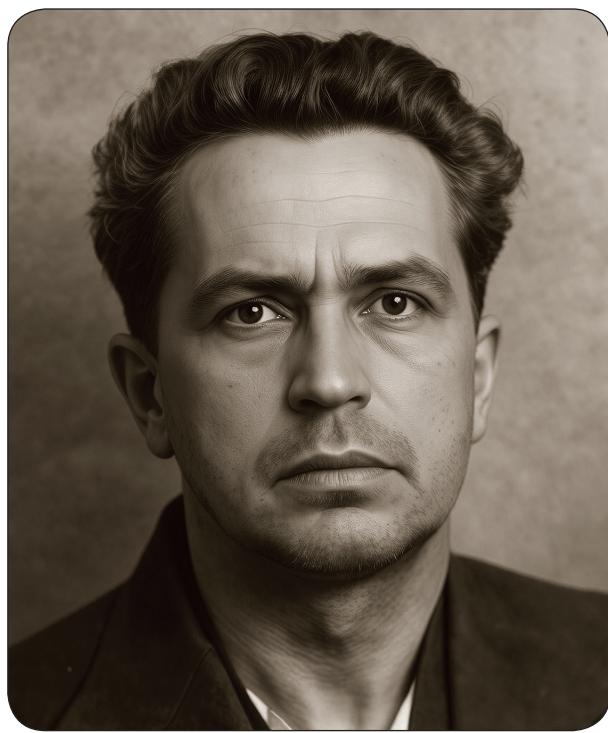
⁹⁰ Москва и москвичи Александра Тимофеичева (Александрова). Часть II. Москвичи. Том К. URL: <https://proza.ru/2023/01/20/467> (Дата обращения: 04.08.2025).

⁹¹ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 171. Д. 265. Л. 128–143.

⁹² Специальный бюллетень, посвященный вопросам торгового мореплавания и морского права // Иностранный торговая информация информационно-экономического отдела Всесоюзно-Западной торговой палаты. М.: Мособлит, 1930. С. 5–9

⁹³ Стенограмма заседания Пленума МАК от 18.02.1941 // РГАЭ. Ф. 635. Оп. 1. Ед. хр. 133. Л. 2–55.

Голенищев-Кутузов Дмитрий Иванович (1885–1938)



Дмитрий Иванович родился 13 декабря 1885 года в Харькове в семье, принадлежавшей к старинному дворянскому роду. В 1903 году он окончил 3-ю гимназию и поступил на юридический факультет Харьковского университета.

В студенческие годы Голенищев-Кутузов прими-
кнул к революционному движению, что привлекло
к нему внимание полиции, и за политическую де-
ятельность он был осужден и отправлен в ссылку
в Сибирь. В этот период Дмитрий Иванович глубо-
ко изучил вопросы потребительской кооперации
в России и впоследствии под псевдонимом Дм.
Илимский опубликовал более двадцати статей
на эту тему.

В 1918 году он вступил в ВКП(б) и в дальнейшем
занимал ряд ответственных постов: был членом
правления Общества бывших политкаторжан
и ссыльнопоселенцев, работал в правлении Мо-
сковского народного банка (1919–1920), возглав-
лял правление Московского банка потребитель-
ской кооперации (1921–1924)⁹⁴.

В 1925 году Голенищева-Кутузова перевели в НКВТ СССР, где он получил назначение на должность
торгового представителя – одновременно в Италии и Великобритании (1925–1926)⁹⁵.

Позднее Дмитрий Иванович возглавил ВАО «Интурист» СССР (1927–1931). В качестве представи-
теля указанной организации он вошел в первый состав Комиссии морского права в 1929 году, а уже
через год стал одним из заместителей ее председателя Э.Ф. Розенталя. Тогда же он пополнил ряды
арбитров МАК (1930–1934). В документах комиссии Дмитрий Иванович упоминается как «Кутузов».

В последующие годы он занимал руководящие позиции в различных организациях: возглавлял
общество «Далькрайплан» (1931–1933), руководил строительством Уссурийской железной дороги
(1934) и заведовал отделом экономики в редакции газеты «Известия» (1934–1938).

Дмитрия Ивановича арестовали 2 декабря 1937 года. 25 апреля 1938 года ВКВС СССР признала
его виновным в участии в «контрреволюционной террористической организации» и приговорила
к высшей мере наказания, которая была приведена в исполнение в тот же день. Место его захоро-
нения – спецобъект НКВД «Коммунарка».

Голенищев-Кутузов был реабилитирован в августе 1957 года.

Колбин Иван Николаевич (1893–1952)

Иван Николаевич родился 2 августа 1893 года в деревне Растропово Десенской волости По-
дольского уезда Московской губернии⁹⁶.

На протяжении пяти лет Колбин работал на заводе швейных машин «Зингер» в Подольске, где
вступил в социал-демократический кружок и участвовал в стачках. В 1914 году он был призван на во-
енную службу и направлен в Учебно-минный отряд Балтийского флота. После Февральской революции

⁹⁴ Вся Москва : Настольный справочник. М.: Универсальное издательство, 1922. С. 37.

⁹⁵ Дворянские роды Российской империи, 1721–1917 : в 10 т. / науч. ред. С.В. Думин. СПб. : Изд.-полигр. комплекс «Вести», 1993. Т. 2 : Князья. Т. 2 / авт.-сост. П. Гребельский и др.; Предисл. С.В. Думина. СПб.: Изд.-полигр. комплекс «Вести», 1995. С. 137.

⁹⁶ В настоящее время входит в состав района Коммунарка Новомосковского административного округа Москвы.

1917 года Иван Николаевич стал членом Кронштадтского и Петроградского советов рабочих и солдатских депутатов, а с июля по октябрь был одним из руководителей Кронштадтского комитета РСДРП(б).

После службы на Дальнем Востоке (1921–1923)⁹⁷ Иван Николаевич окончил гидрографический факультет Военно-Морской академии имени Ворошилова. С 1941 года по январь 1943 года он работал заместителем начальника Главного управления Гидрометеослужбы РККА и руководил ее Морским управлением. Впоследствии Колбин вернулся в стены родной академии, где преподавал и возглавлял тот самый гидрографический факультет, который когда-то окончил.

Параллельно в 1943 году он поступил на службу уполномоченным начальника Гидрографии ВМФ СССР в Ленинграде, а позднее возглавлял военно-морскую кафедру и гидрометеорологический факультет в Гидрографическом институте Главного управления Северного морского пути (1944–1948)⁹⁸.

Иван Николаевич входил в МАК, однако, как следует из документов комиссии за 1932 год, попытки привлечения Колбина к участию в ее делах не были успешными, поскольку тот жил в Ленинграде⁹⁹.

Иван Николаевич ушел из жизни в 1952 году.

Ляхницкий Валериан Евгеньевич (1885–1960)



Валериан Евгеньевич родился 31 марта 1885 года в Санкт-Петербурге в семье военного врача. Он получил высшее образование в Институте инженеров путей сообщения (1910) и был оставлен при нем для подготовки к преподаванию.

Вскоре Ляхницкого для «усовершенствования в науках» командировали на один год за границу, где он наблюдал за постройкой различных гидротехнических сооружений, в частности Панамского канала, и изучал организацию портов в Европе и Америке¹⁰⁰. Вернувшись на родину, Валериан Евгеньевич преподавал на кафедре портовых сооружений Института инженеров путей сообщения.

С началом Первой мировой войны морские пути России через Балтийское и Черное моря были блокированы немецким и турецким флотами. Владивосток находился слишком далеко от центра, и поэтому было решено построить аванпорт в незамерзающем заливе Кольского полуострова. В 1916 году для решения вопроса

о выборе места для торгового порта было создано Управление Мурманских портовых изысканий, которое возглавил Ляхницкий.

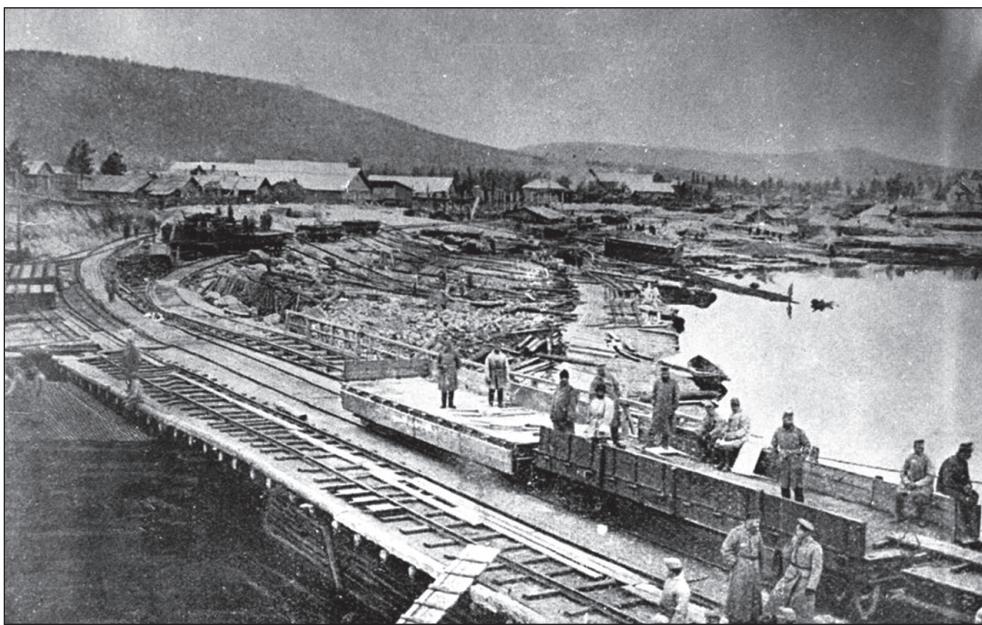
Он выбрал для создания порта место в южной части Кольского залива, где проходила строящаяся Мурманская железная дорога. Строительные работы велись в 1915–1917 годах. Валериан Евгеньевич разработал план порта с возможностью расширения его территории по мере увеличения грузооборота. Строительство порта и железной дороги дало жизнь новому городу на берегу Кольского залива – Романову-на-Мурмане (с 26 марта 1917 года – Мурманск).

⁹⁷ Раскольников Ф.Ф. На боевых постах. М.: Воениздат, 1964. С. 352.

⁹⁸ Муранов А.И., цит. соч. С. 318.

⁹⁹ Отчет о деятельности Морской арбитражной комиссии за 1932 год // Ежемесячник Всесоюзной Торговой Палаты. 1932. № 11–12. С. 63.

¹⁰⁰ Валериан Евгеньевич Ляхницкий // Виртуальные выставки. Библиотечный комплекс. Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. URL: https://library.gumrfl.ru/useruploads/files/virtual_vystavki/virtualnye_vystavki/virtualnaja_vystavka_Ljahnickij.pdf (Дата обращения: 11.08.2025).



Строительство порта Романов-на-Мурмане (3 (14) апреля 1915)¹⁰¹



Памятник В.Е. Ляхницкому в Мурманске, открытие которого было приурочено к празднованию 105-летия со дня основания Мурманского морского торгового порта. Автором бюста стал правнук Валериана Евгеньевича – Олег Ляхницкий

¹⁰¹ От «осударевой дороги» к Беломорско-Балтийскому каналу // Дзен. URL: https://dzen.ru/a/ZJBS4UE_Q3OnUBSx (Дата обращения: 06.10.2025).

Кроме того, в 1925 году Ляхницкий работал в комиссии по выбору места строительства Мурманского морского рыбного порта¹⁰², а также был проектировщиком строительства и реконструкции крупнейших морских портов СССР: Ленинградского, Архангельского, Сочинского, в Арктике и на острове Сахалин.

Валериан Евгеньевич руководил Управлением портовых изысканий на мурманском побережье Баренцева моря, побережье Белого моря, в устье реки Северная Двина (1914–1918), Балтийском море (1919–1928), а также возглавлял Объединенное управление портовых изысканий и гидрометеослужбы Балтийского моря (1929–1930). На этих постах Ляхницкий занимался вопросами проектирования и реконструкции портовых сооружений в Балтийском море и работал над проблемой защиты Ленинграда от наводнений.

Он входил в МАК в 1931–1932 годах, однако, как следует из документов комиссии, привлечь профессора Ляхницкого к участию в ее делах так и не удалось, поскольку тот жил в Ленинграде¹⁰³.

Интересы Ляхницкого не ограничивались научной и практической деятельностью – он совмещал ее с преподаванием: в Ленинградском институте инженеров путей сообщения (1928), Политехническом институте, Военно-технической академии РККА, Ленинградском институте инженеров водного транспорта (1930) – там Валериан Евгеньевич в 1936 году защитил докторскую диссертацию и получил ученое звание профессора. Кроме того, он преподавал в Московском институте инженеров транспорта и Академии речного флота, где читал курс для повышения квалификации слушателей из руководящего состава Министерства речного флота РСФСР¹⁰⁴.

Длительное время Ляхницкий стоял во главе правления Ленинградского отделения Всесоюзного научного инженерно-технического общества водного транспорта (1936–1942; 1945–1950) и был членом Постоянной международной ассоциации конгрессов по судоходству (1923–1960)¹⁰⁵.

В 1956 году Валериану Евгеньевичу было присвоено звание заслуженного деятеля науки и техники РСФСР, а годом позже его избрали академиком Академии строительства и архитектуры СССР. Он участвовал в международных судоходных конгрессах (в Лондоне, Каире, Венеции, Брюсселе) и балтийских гидротехнических конференциях (в Таллине, Варшаве, Ленинграде).



Буксир-толкач «Профессор Ляхницкий»

¹⁰² Ляхницкий Валериан Евгеньевич // Кольская энциклопедия. URL: https://ke-culture.gov-murman.ru/slovnik/?ELEMENT_ID=97184 (Дата обращения: 04.08.2025).

¹⁰³ Отчет о деятельности Морской арбитражной комиссии за 1932 год // Ежемесячник Всесоюзной Торговой Палаты. 1932. № 11–12. С. 63.

¹⁰⁴ Ляхницкий Валериан Евгеньевич // Ленморниипроект. URL: <https://lenmor.ru/directors/lyahniczkij-valerian-evgenovich/> (Дата обращения: 11.08.2025).

¹⁰⁵ Муранов А.И., цит. соч. С. 319.

Ляхницкий – автор более 200 опубликованных научных работ, в том числе 30 монографий и учебников, которые посвящены проблемам портового строительства, методикам проектирования портов и портовых сооружений и связанным с ними гидрологическим исследованиям на морских побережьях. Среди них можно назвать труды: «Работы по сооружению Панамского канала» (1914), «Оборудование торговых портов» (1920), «Порты Северо-Американских соединенных штатов» (1926), «Маскировка портов и водных путей в условиях противовоздушной обороны» (1944), «Мировые морские каналы» (1956).

Валериан Евгеньевич умер в Ленинграде 27 августа 1960 года и похоронен на Серафимовском кладбище. В честь Ляхницкого построен буксир-толкач «Профессор Ляхницкий» (1961).

Маковецкая (Канделаки) Елена Несторовна (1888–1937)



Елена Несторовна родилась 6 декабря 1888 года в Тифлисе (Тбилиси) в семье служащих. Она получила высшее образование; была беспартийной.

В 1917–1920 годах Елена Несторовна была сотрудником педагогического музея¹⁰⁶, а с 15 января 1926 года – секретарем Торгового музея Северо-Западной областной торговой палаты¹⁰⁷. В 1927 году ее назначили секретарем организационного комитета ВЗТП, а вскоре – в августе 1928 года – палата была переведена в Москву, и Маковецкая тоже переехала в столицу, поселившись по адресу: Столешников пер., д. 5, кв. 15.

Вскоре Елена Несторовна стала генеральным секретарем палаты, а в октябре 1931 года – генеральным секретарем объединенной ВТП. В этот же период она была арбитром МАК (1931–1932) и вместе с Л.Б. Нейфельдом участвовала в разрешении дела о спасении норвежского парохода «Блинк» (5 июля 1932 года).

В 1934 году (по другим данным – годом ранее¹⁰⁸)

Маковецкая была назначена заместителем председателя палаты Я.Д. Янсона и по совместительству заместителем комиссара советской части Международной выставки в Париже.

Следующим главой президиума ВТП был назначен Станислав Антонович Мессинг (1935). Его и Маковецкую арестовали в один день – 15 июня 1937 года – по делу о «Польской организации военной». Самой организации к тому времени уже не существовало, однако многие подвергались репрессиям по ложным обвинениям в принадлежности к ней. По версии следствия, Мессинг был «крупным польским шпионом» и одним из руководителей указанной организации. Он был расстрелян 2 сентября 1937 года.

Подробности предъявленного Маковецкой обвинения на данный момент неизвестны. Ее имя было внесено в расстрельный список «Москва-центр» от 13 ноября 1937 года («Москва-центр»). Высшая мера наказания в отношении Елены Несторовны была приведена в исполнение 15 ноября 1937 года. Она похоронена в общей могиле на Донском кладбище в Москве. Маковецкая реабилитирована в августе 1959 года.

¹⁰⁶ ЦАФСБ. Р – 8546.

¹⁰⁷ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 252. Д. 1108. Л. 25.

¹⁰⁸ Федотов В.И. История всесоюзной торговой палаты // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. 2007. № 15(1). С. 149–152.

Нейфельд Лев Борисович (1896–1937)



Лев Борисович родился 1 января 1896 года в Минской губернии в семье служащих; получил специальное экономическое образование.

В 1922–1924 годах Нейфельд был директором граммофонно-пластиночной фабрики «Пятилетие октября», а затем перешел на работу в Наркомфин СССР, где за 8 лет прошел путь от заведующего отделом финансирования, торговли и промышленности до начальника сектора финансирования обороны. Лев Борисович также возглавлял сектор финансирования промышленности указанного ведомства (1934–1936), был заместителем управления Центрального банка коммунального хозяйства и жилищного строительства (1933–1935) и уполномоченным по обеспечению пуска Краснокамской фабрики деревянной игрушки (декабрь 1936 года)¹⁰⁹.

Лев Борисович был арбитром МАК в 1931–1932 годах и участником Комиссии по вопросам морского права. В архивных документах он фигурирует в качестве представителя Госстраха. В этом

статусе Нейфельд 19 апреля 1929 года выступил на заседании Комиссии по вопросам морского права с докладом «Страхование экспорта и импорта и его ближайшие задачи»¹¹⁰ и был арбитром по делам об определении размера вознаграждения, причитающегося за спасение теплохода «Феликс Дзержинский» (5 апреля 1932 года) и норвежского парохода «Блинк» (5 июля 1932 года)¹¹¹.

В соавторстве с П.П. Виноградовым Нейфельд в 1929 году написал книгу «Транспортное страхование. Теория и практика морского, речного и сухопутного страхования грузов в СССР и за границей».

Нейфельд был арестован 9 марта 1937 года по обвинению в контрреволюционной троцкистской деятельности, а 16 августа 1937 года приговорен к заключению в исправительно-трудовом лагере сроком на 5 лет. Дальнейшая судьба Льва Борисовича неизвестна.

Определением ВКВС СССР от 15 сентября 1956 года он был реабилитирован.

¹⁰⁹ ЦАФСБ. Р – 11901.

¹¹⁰ Отчет о деятельности Комиссии по вопросам морского права и практики за первый год ее существования (с 1 марта 1929-го по 1 марта 1930 года) // Специальный бюллетень Всесоюзной торговой палаты, посвященный вопросам торгового мореплавания и морского права с 1929–1930г. Иностранный торговая информация информационно-экономического отдела Всесоюзно-Западной торговой палаты. М.: Мособлит, 1930. С. 1.

¹¹¹ Отчет о деятельности Морской арбитражной комиссии // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты. 1932. № 11–12. С. 60.

Пергамент Михаил Яковлевич (1866–1932)



Михаил Яковлевич родился в Феодосии 28 июля 1866 года. Он учился в Ришельевской гимназии, затем окончил юридический факультет Новороссийского университета (1890) и был оставлен при учебном заведении для приготовления к профессорскому званию.

В 1893 году Пергамента на два года направили за границу в научную командировку – он посещал Гейдельбергский и Берлинский университеты. Вскоре Михаил Яковлевич получил звание приват-доцента по римскому праву в Одессе (1896), успешно защитил в Санкт-Петербурге магистерскую диссертацию на тему «Договорная неустойка и интерес в римском и современном гражданском праве» (1899), был избран профессором кафедры гражданского права и судопроизводства Юрьевского (Тартуского) университета (в 1900 либо 1903 году) и профессором гражданского права Санкт-Петербургского университета (1906).

В августе 1911 года Пергамент, часто выступавший в Совете университета против проводимых министром народного просвещения Л.А. Кассо мер административного давления и полицейского надзора над студентами, был с повышением переведен исправляющим должность ординарного профессора Юрьевского университета по кафедре русского гражданского права и судопроизводства. Однако Михаил Яковлевич отказался принять это назначение, и в сентябре 1911 года был уволен в отставку.

После этого он вступил в адвокатское сословие и на протяжении шести лет работал помощником присяжного поверенного округа Санкт-Петербургской судебной палаты А.И. Каминки¹¹², а затем преподавал гражданское право и догму римского права в Институте высших коммерческих знаний (1912–1917) и на Санкт-Петербургских высших женских курсах.

Пергамент также уделял внимание научно-организационной и редакторской работе: трудился соредактором еженедельной юридической газеты «Право» (1908–1917), отдела политических и юридических наук в «Новом энциклопедическом словаре» (1911–1916) и журнала «Вестник гражданского права» (1913–1917), входил в совет Санкт-Петербургского юридического общества (1912–1914) и редакционного комитета гражданского отделения этого общества (1916–1917).

В 1917 году Пергамента восстановили на государственной службе и утвердили ординарным профессором кафедры гражданского права и гражданского судопроизводства Петроградского университета. До закрытия юридического факультета (1919) Михаил Яковлевич читал лекции по общей части гражданского права, вещному и обязательственному праву и вел практические занятия. Кроме того, Указом Временного правительства от 26 апреля 1917 года он был назначен сенатором, присутствующим в 4-м департаменте Сената – высшей апелляционной инстанцией для рассмотрения гражданских, уголовных и межевых дел.

В 1919 году Пергамента арестовали органы ВЧК, однако вскоре он был отпущен под поручительство Объединенного совета научных учреждений и высших учебных заведений Петрограда.

До 1924 года Михаил Яковлевич замещал следующие должности:

- преподаватель гражданского права и истории институтов частного права на правовом отделении факультета общественных наук Петроградского университета (1919–1924);

¹¹² Пергамент Михаил Яковлевич // Большая российская энциклопедия. URL: <https://bigenc.ru/c/permant-mikhail-ikovich-133307> (Дата обращения: 11.08.2025).

- директор основанного при Петроградском университете Правового научно-исследовательского института и заведующий секцией цивилистических наук (1922–1924);
- проректор по учебной части и профессор торгового отделения Института народного хозяйства им. Ф. Энгельса (1919–1924);
- председатель юридической комиссии Петроградского отделения Института экономических исследований Наркомфина РСФСР (1922–1924).

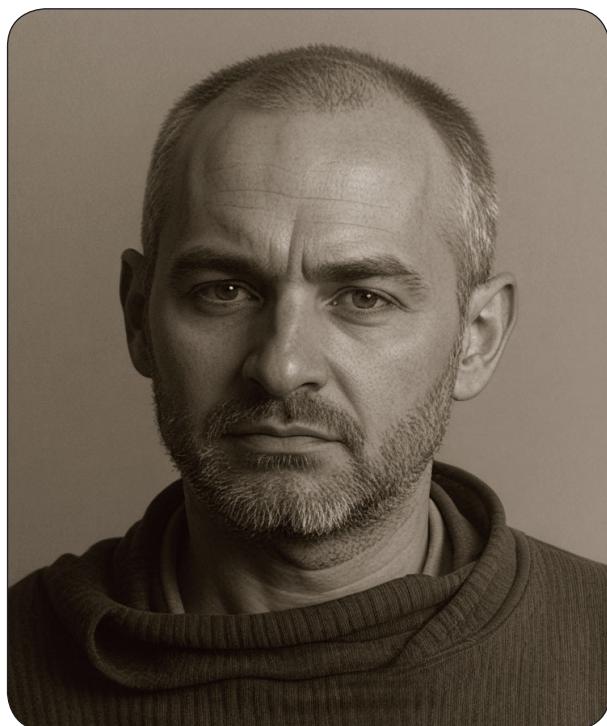
После возобновления дипломатических отношений с иностранными государствами Пергамент участвовал в работе внешнеполитического ведомства: с 1921 года утвержден уполномоченным Народного комиссариата иностранных дел РСФСР в московской Специальной смешанной комиссии по возврату культурных ценностей из Польши; в 1922–1923 годах возглавлял советскую делегацию в Смешанной расчетной комиссии по взаимным платежам (Варшава); работал ответственным консультантом полпредства СССР в Пекине (1924–1927).

После разрыва в 1927 году советско-китайских дипломатических отношений Пергамент вернулся к преподаванию – на факультете советского права Ленинградского государственного университета и в Институте народного хозяйства им. Ф. Энгельса, а также работал экспертом Бюро новизны Комитета по делам изобретений ВСНХ СССР и внештатным консультантом Русского отделения Государственной публичной библиотеки в Ленинграде.

В 1930-е годы вышедший на пенсию Михаил Яковлевич не оставил юридическую практику, а продолжил работу в качестве юрисконсультта. В частности, он представлял интересы советского правительства в американских судебных процессах по делу о конфискации советского золота в США (1930–1931) и выступал экспертом советской делегации на переговорах с кредиторами компании Lena Goldfields (1930–1931; Берлин, Лондон).

Пергамент был членом первого состава МАК и характеризовался коллегами как один из наиболее авторитетных членов комиссии, однако не успел поучаствовать в ее работе – Михаил Яковлевич умер в 1932 году. Он похоронен на Смоленском кладбище в Санкт-Петербурге.

Рабинович Исай Савельевич (1893–1954)



Исай Савельевич родился 16 сентября 1893 года в Бобруйске Минской губернии¹¹³. Он получил неоконченное высшее коммерческое образование в торговом училище.

В источниках встречается вариант его отчества «Давыдович», что, вероятно, является ошибкой.

Карьера Исая Савельевича была связана со сферой страхования: еще в 1909 году он начал работать в страховом обществе «Волга». Уже через год перешел в одно из крупнейших страховых обществ – «Саламандру» в Киеве, где за девять лет прошел путь от конторщика до заведующего отделом. В 1918–1919 годах, находясь в Киеве, Рабинович также возглавлял отдел в Международном коммерческом страховом обществе. С сентября 1919 года до марта 1922 года, находясь на службе в армии, Рабинович занимал различные должности, в том числе заместителя начальника бригады снабжения и военкома санитарного поезда.

С демобилизацией Исай Савельевич вернулся к своей профессии, но уже в системе государ-

¹¹³ В настоящее время город является административным центром Бобруйского района Могилевской области.

ственного страхования. Его непродолжительная работа инспектором Госстраха в Москве в 1922 году сменилась возвращением в Киев, где он стал заведующим губернским отделением (Губстрах). В дальнейшем Рабинович занимал ответственные посты в страховых органах Украины – в Харькове (начальник инспекции Укргосстраха в 1923–1924 годах) и Артемовске (вновь заведующий Губстрахом в 1923–1925 годах).

В 1926 году он был переведен в Москву на должность начальника инспекции Госстраха СССР, а в 1927 году назначен заведующим лондонским отделением страхового общества «Блекси энд Балтик» при конторе «Арткос» и находился на этой должности почти 4 года.

По возвращении в Москву, с 1931 по 1933 год, Исаи Савельевич занимал пост заместителя председателя правления Госстраха СССР, а в 1933 году исполнял обязанности его председателя¹¹⁴. Параллельно с 1931 по 1936 год Рабинович возглавлял отдел иностранного страхования.

В 1936–1937 годах он работал заместителем начальника Главного управления Госстраха, а затем – управления Госстраха РСФСР¹¹⁵. В тот же период Исаи Савельевич был членом МАК, и 23 июня 1936 года он совместно с арбитром А.Д. Кейлиным и суперарбитром Ю.О. Ленгиелем участвовал в рассмотрении иска Ленинградского управления Главсевморпути к Управлению Черноморского пароходства о возмещении убытков от повреждения ледокола «Ермак» и о вознаграждении за спасение теплохода «Ворошилов».

Известно, что Исаи Савельевич также руководил Главным управлением государственного страхования Наркомфина СССР и входил в состав совета при данном ведомстве¹¹⁶.

С января по 17 мая 1938 года Рабинович временно исполнял обязанности начальника Мособлстраха¹¹⁷. 20 апреля он совершил административную ошибку: распорядился разослать в районы Московской области 100 экземпляров инструкции по добровольному страхованию, на которой стояла подпись человека, объявленного к тому моменту «врагом народа». Несмотря на то, что формальных указаний об изъятии документов с подобными подписями от вышестоящего руководства не поступало, уже 16 мая приказом заведующего областным финансовым отделом Баранникова Исаи Савельевич был снят с руководящей должности (руководитель группы добровольного страхования) и переведен на позицию инспектора¹¹⁸.

Первый раз Рабинович был арестован 22 июля 1938 года по обвинению в участии в антисоветской организации и шпионаже (предположительно, в пользу Великобритании). Особым Совещанием при НКВД СССР 23 апреля 1939 года он был приговорен к 8 годам исправительно-трудовых лагерей. Наказание отбывал в Северо-Восточном исправительно-трудовом лагере в Колымском крае.

Подробности лагерной жизни Рабиновича сохранились благодаря рассказу писателя Варлаама Шаламова¹¹⁹, с которым они вместе отбывали срок на прииске «Джелгала». Благодаря «тайным связям» или взяткам Исаю Савельевичу удавалось закрепляться на сравнительно легких должностях – траповщика, конторщика, работника хозяйственной части, что в лагерных условиях было равносильно спасению.

Именно в лагере Рабинович раскрыл Шаламову детали своей биографии. До революции он, будучи страховым агентом из Одессы, работал за границей в страховом обществе «Россия». После 1917 года его личные рекомендации, обладавшие в международных деловых кругах большим весом, чем гарантии Госбанка, помогали советскому правительству в проведении деликатных финансовых операций. Со слов Рабиновича, он участвовал в переговорах со «спичечным королем» Крейгером, в расчетах по продаже Шпицбергена и в операции по перегрузке норвежского золота в Северном море на советскую шхуну.

Пережив лагерный срок, Рабинович остался на Колыме вольнонаемным и работал фининспектором.

¹¹⁴ РГАЭ. Ф. 840. Оп. 256. Д. 65. Л. 20.

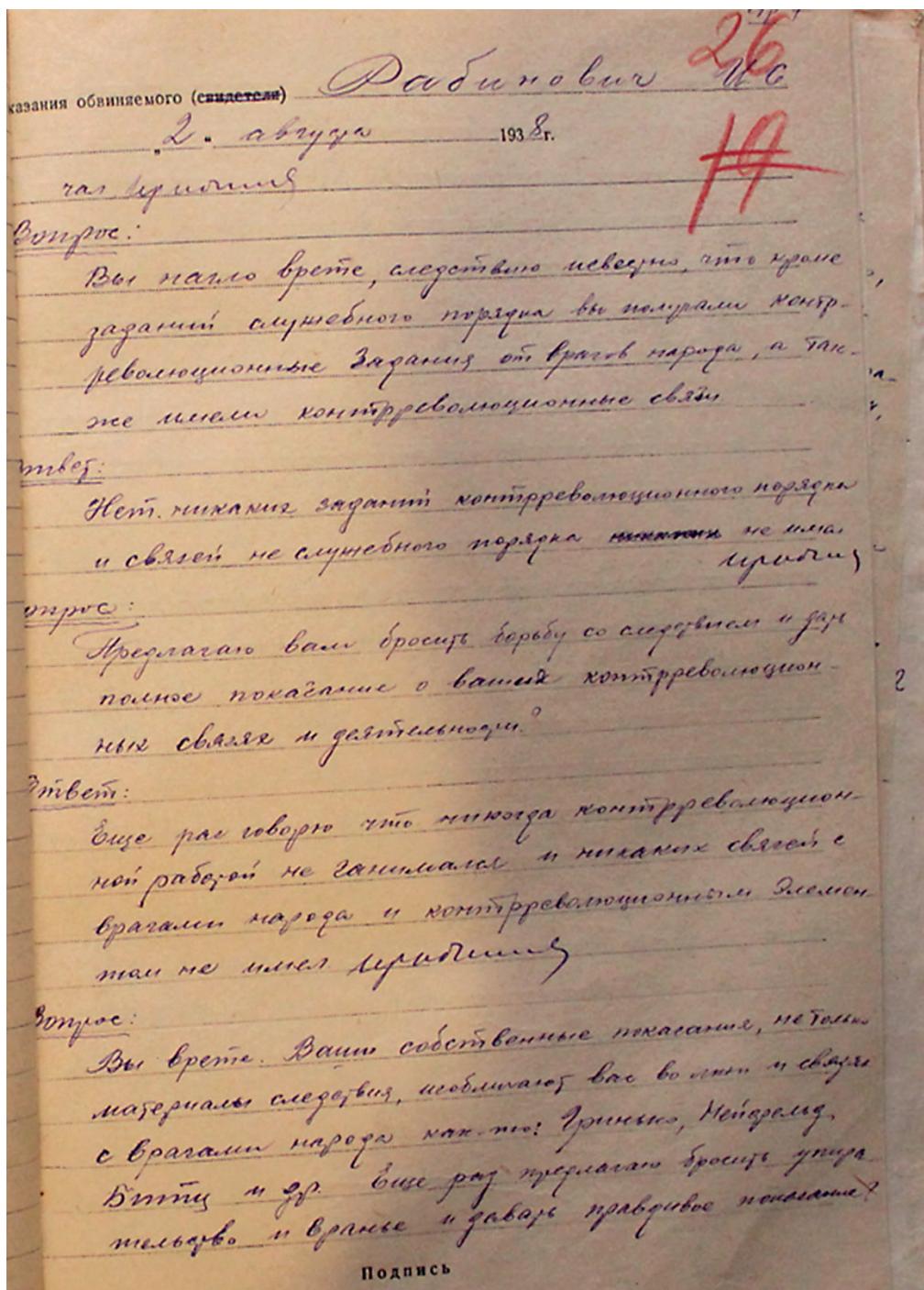
¹¹⁵ РГАЭ. Ф. 7625. Оп. 12. Д. 280. Л. 2 об.

¹¹⁶ Муранов А.И., цит. соч. С. 166.

¹¹⁷ РГАЭ. Ф. 7625. Оп. 12. Д. 280. Л. 21–22.

¹¹⁸ РГАЭ. Ф. 7625. Оп. 12. Д. 280. Л. 21.

¹¹⁹ Шаламов В.Т. Собрание сочинений в четырех томах. Т.1. М.: Художественная литература, Вагриус, 1998. С. 431–439.



Протокол допроса И.С. Рабиновича от 2 августа 1938 года

Второй раз Рабинович был арестован 17 марта 1949 года по прежнему обвинению. На тот момент он жил в селе Бурмакино Ярославской области и работал старшим инспектором Госстраха СССР. Особое совещание при МГБ СССР 18 июня 1949 года приговорило его к ссылке на поселение в Красноярский край.

Шаламов утверждает, что Исаи Савельевич скончался на Колыме примерно за два года до XX съезда КПСС, то есть около 1954 года.

Рабинович был реабилитирован 10 августа 1955 года.

Рабинович Филипп Яковлевич (1885–1937)

Филипп Яковлевич родился 28 марта 1885 года в Шклове Могилевской губернии¹²⁰ в семье мещанского сословия. Он получил неполное среднее образование.

В 1919 году Филипп Яковлевич был назначен управляющим делами РВС Туркестанского фронта, СНК Туркестанской ССР и секретариатом НКВТ РСФСР, в 1920 году – управляющим делами Туркестанской комиссии ВЦИК и СНК РСФСР, а в 1921 году – уполномоченным Совета труда и обороны и НКВТ по Закавказью. Затем Рабиновича откомандировали в Москву для возвращения к должности управляющего секретариатом НКВТ РСФСР. В столице он жил по адресу: ул. Каляевская, д. 5, кв. 261.

В 1922–1925 годах Рабинович занимал ключевые посты в советско-британской торговле: был заместителем торгового представителя СССР в Великобритании, вскоре был снят с должности и отозван в СССР, а затем назначен директором и членом правления АО «Аркос» в Лондоне (All Russian Cooperative Society Limited; с 1922 года – Arcos Ltd.)¹²¹.

Согласно мемуарам директора «Аркоса» Г.А. Соломона (Исецкого), Рабинович, оставаясь коммунистом, критиковал внутреннюю политику партии, на закрытых собраниях предсказывая ее скорый кризис, что отчасти подтвердилось с введением НЭПа¹²².

В дальнейшем карьера Филиппа Яковлевича связана с внешней торговлей и управлением: он был членом правления Центрального союза потребительских обществ и возглавлял его уральский филиал (1926–1930), руководил Экспортным управлением НКВТ СССР (1930), был членом ВТАК (1932), коллегии НКВТ (1930–1937) и Комитета по заготовкам сельхозпродуктов при СНК СССР.

В 1936–1937 годах он был арбитром МАК и возглавлял Главное управление лесозаготовок «Главсевзаплес».

Вскоре после назначения на должность директора Котласской лесобазы, 19 сентября 1937 года, Рабиновича арестовали по обвинению в участии в троцкистской террористическо-вредительской организации. ВКВС СССР приговорила его к высшей мере наказания 9 декабря 1937 года, и приговор был приведен в исполнение в тот же день.

Филипп Яковлевич похоронен на спецобъекте НКВД «Коммунарка». Рабинович был реабилитирован 17 апреля 1956 года.

Раевич Сергей Иванович (1893–1939)

Сергей Иванович родился в местечке Паричи Бобруйского уезда Минской губернии¹²³ 18 августа 1893 года¹²⁴. Он окончил юридический факультет Московского университета (1922) и стал научным сотрудником Института советского права. Жил в Москве по адресу: Мясницкий проезд, д. 6, кв. 2.

Раевич также работал консультантом СНК РСФСР и ассистентом Института советского права. В открытых источниках он иногда упоминается как «экономист»¹²⁵, что, возможно, связано с его работой в системе Наркомвнешторга – с 1932 года Раевич был заместителем начальника правового сектора Наркомвнешторга¹²⁶.

Сергей Иванович в 1931–1932 годах был арбитром МАК и участвовал в рассмотрении дела о спасении парохода «Курск» (5 июня 1932 года)¹²⁷.

¹²⁰ С 1938 года располагается в Могилевской области.

¹²¹ Муранов А.И. цит. соч. С. 162–163.

¹²² Соломон (Исецкий) Г.А. Среди красных вождей. Центрполиграф, 2015. С. 248–249.

¹²³ Сейчас – одноименный городской поселок в Светлогорском районе Гомельской области Республики Беларусь.

¹²⁴ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 256. Д. 359. Л. 4.

¹²⁵ Масанов И.Ф. Словарь псевдонимов русских писателей, ученых и общественных деятелей: В 4 т. / И.Ф. Масанов ; подготовил к печати Ю.И. Масанов ; редактор Б.П. Козьмин. Т. 4. М.: Издательство Всесоюзной книжной палаты, 1960. С. 397.

¹²⁶ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 256. Д. 359. Л. 6.

¹²⁷ Отчет о деятельности Морской арбитражной комиссии // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты. 1932. № 11–12. С. 58.

В его биографии присутствуют эпизоды, которые в ходе партийных чисток 1930-х годов подвергались идеологической проверке. Прошлое Сергея Ивановича (происхождение из интеллигентной семьи и служба в старой армии), а также научные работы, в которых усмотрели «буржуазный подход», стали основанием для его критики и последующего исключения из партии (1938) по совокупности формальных обвинений¹²⁸.

Раевич – автор большого количества научных работ по праву, в числе которых: «Исключительные права: право на товарные знаки, промышленные образцы, изобретения, авторское право» (1926), «Советские законы о праве на жилище» (1927);

«Наследственное право» (1929), «Международное частное право» (1934); учебное пособие для вузов «Гражданское право буржуазно-капиталистического мира в его историческом развитии, 1789–1926» (1929), статья «Жилищная кооперация» (1926), «Проект, отставший от жизни» (1931) и «Рецензии» (1930).

Фамилия Раевича включена в «список Берии-Вышинского» от 15 февраля 1939 года, который санкционировал рассмотрение дел в отношении 469 «активных врагов партии и советской власти». ВКВС СССР 2 марта 1939 года приговорила его к высшей мере наказания, которая была приведена в исполнение на следующий день.

Сергей Иванович похоронен на спецобъекте НКВД «Коммунарка». Сведения о реабилитации Раевича отсутствуют.

Рейхель Михаил Осипович (Иосифович) (1880–1954)

Михаил Осипович родился 2 ноября 1880 года в селе Терны Лебединского уезда Харьковской губернии¹²⁹. В 1898 году он успешно окончил 1-ю Харьковскую гимназию и поступил на филологический факультет Харьковского университета. После неудачной попытки суицида Рейхель лечился во Франции, а затем в течение шести лет учился на юридическом факультете того же университета.

До революции Рейхель вел адвокатскую практику: был помощником присяжного поверенного округа Киевской судебной палаты (1905–1907) и присяжным поверенным округа Харьковской судебной палаты (1907–1917). После 1917 года его юридический опыт был востребован новыми властями: Михаил Осипович стал Харьковским областным комиссаром труда, позднее – заместителем наркома труда Донецко-Криворожской Советской Республики, а к 1918 году – юрисконсультом Харьковской городской продовольственной управы и Южбюро Союза металлистов¹³⁰.

С приходом советской власти карьера Рейхеля продолжилась в государственном аппарате. В 1919 году он был назначен временно исполняющим должность народного комиссара труда Украинской ССР, в 1922 году занимал ряд должностей в Народном комиссариате юстиции, а затем работал заместителем наркома юстиции Украинской ССР и заведовал отделом кодификации (декабрь 1922–1926 годы).

Позднее Рейхель переехал в Москву, где руководил комиссией Всеукраинского центрального исполнительного комитета по законодательным предложениям, а до 1929 года работал в Главном концессионном комитете при СНК СССР.

Непродолжительное время Михаил Осипович был генеральным консулом и советником постпредства СССР во Франции (1929–1930). Вернувшись из Парижа, Рейхель был утвержден доцентом Тимирязевской сельскохозяйственной академии (1930), а вскоре он возглавил сектор валюты и международных расчетов Наркомфина СССР (1931–1933) и стал участником ВТАК (1932)¹³¹.

¹²⁸ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 256. Д. 359. Л. 16.

¹²⁹ Упразднена в 1925 году. Входившие в ее состав округа перешли в прямое подчинение Украинской ССР со столицей в Харькове.

¹³⁰ Незабываемые имена: Михаил Осипович Рейхель // Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ. URL: <https://izak.ru/institute/nezabyvayemye-imena/23153/> (Дата обращения: 04.08.2025).

¹³¹ Деятельность Всесоюзной торговой палаты // Ежемесячник Всесоюзной торговой палаты за ноябрь–декабрь 1932 года. М.: Внешторгиздат, 1932. С. 124–128.

В дальнейшем Михаил Осипович руководил сектором проверки исполнения Наркомфина СССР (1933–1934), был членом ВС СССР (1934–1938), президиума ВС СССР и председателем гражданской судебной коллегии (1937–1938)¹³². В этом качестве Рейхель входил в МАК в 1936–1938 годах.

В 1938 году после репрессий в отношении сына, обвиненного в связях с врагами народа, Михаил Осипович был снят с должности и исключен из ВКП(б). С 1940 по 1954 год он преподавал в Московском юридическом институте. Первоначально круг его научных интересов касался государственно-правовых проблем, однако впоследствии он обратился к вопросам обязательственного, наследственного, авторского, изобретательского и семейного права.

Рейхель является автором таких трудов, как: «Селянские общества взаимопомощи и правовая помощь населению» (1925), «Советский федерализм» (1930), «Дела об алиментах» (1939), «Формы сделок и сроки по Гражданскому кодексу РСФСР в условиях войны» (1942), «О применении ст. 12 ГК (безвестное отсутствие) в условиях военного времени» (1944), «О взаимопомощи и добросовестности в гражданском праве» (1948).

Михаил Осипович скончался в Москве в 1954 году и был похоронен на кладбище Донского крематория. Его членство в ВКП(б) посмертно восстановлено в 1956 году.

Розенталь Эдуард Фрицевич (Фрицович) (1888–1938)



Эдуард Фрицевич родился 17 января 1888 года в Туккумском уезде Курляндской губернии¹³³. В 1914 году он получил среднее образование в городском училище Риги¹³⁴.

Трудовой путь Розенталя начался на железной дороге, где он с 1907 по 1917 год работал ремонтным рабочим. Затем он сосредоточился на работе в сфере транспорта и логистики. Так, в 1921–1924 годах Эдуард Фрицевич занимал пост управляющего инспекцией путей сообщения в Народном комиссариате рабоче-крестьянской инспекции.

В дальнейшем его деятельность была связана с внешней торговлей и морским транспортом. В апреле 1924 года Розенталя назначили вторым заместителем начальника транспортного управления Наркомвнешторга¹³⁵, а уже в августе того же года он возглавил это управление¹³⁶. В 1925 году он вошел в состав руководящих органов ключевых судоходных компаний страны, став членом правления АО «Совторгфлот» (с 19 января)¹³⁷ и АО «Доброфлот» (с 19 марта)¹³⁸ от Наркомвнешторга.

Кроме того, в августе 1925 года Розенталь в качестве представителя того же ведомства стал членом центрального фрахтового совещания¹³⁹.

¹³² РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 9. Д. 1935.

¹³³ Одна из трех Прибалтийских губерний Российской империи, существовавшая до 1918 года. Она занимала западную часть современной Латвии и незначительную часть Литвы.

¹³⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 25. Д. 4044. Л. 8.

¹³⁵ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 256. Д. 2806. Л. 4.

¹³⁶ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 256. Д. 2806. Л. 6.

¹³⁷ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 256. Д. 2806. Л. 8.

¹³⁸ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 256. Д. 2806. Л. 12.

¹³⁹ РГАЭ. Ф. 870. Оп. 256. Д. 2806. Л. 14.

В сентябре 1927 года Эдуард Фрицевич был переведен на пост заместителя председателя Главного правления Госстраха СССР, а менее чем через год, в феврале 1928 года, стал его председателем и принял на себя руководство всей системой государственного страхования в стране¹⁴⁰.

После создания Комиссии морского права в 1929 году Эдуард Фрицевич вошел в ее президиум, а уже 18 января 1930 года стал ее председателем¹⁴¹. Во время обсуждения комиссией проекта первого Положения о МАК Розенталь критиковал принцип добровольности арбитража: он считал, что сама постановка вопроса о добровольном обращении в арбитражный орган ошибочна, поскольку спасатель может настаивать на рассмотрении дела в суде своей страны, что делает добровольный арбитраж нежизнеспособным. Кроме того, Эдуард Фрицевич настаивал на том, что решения арбитражного суда должны быть окончательными, без права обжалования в общей судебной системе. Арбитры, по его мнению, должны были назначаться из списка, рекомендованного ВЗТП и утвержденного ее президиумом. Розенталь предлагал организовать суд при ВЗТП и расширить его компетенцию, включив в нее не только споры о спасательных операциях, но и другие вопросы.

Таким образом, Эдуард Фрицевич в целом поддерживал идею арбитража, но с жесткой структурой, обязательным характером решений и расширенной юрисдикцией, отвергая добровольный принцип обращения.

Он также выступил редактором нескольких изданий Комиссии морского права, в том числе: «Арбитраж по делам о спасении в СССР» (1932, автор Ю.А. Авсов), «Морской арбитраж в СССР» (1933, Б. Ландау) и написал книгу «Задачи морской навигации в 1932 году».

В феврале 1931 года Розенталь был назначен на должность заместителя народного комиссара водного транспорта СССР¹⁴², с декабря 1933 года по конец 1935 года занимал пост уполномоченного Народного комиссариата водного транспорта (Наркомвода) СССР на Дальнем Востоке, а по состоянию на конец 1935 года был заместителем Наркомвода СССР¹⁴³. С 25 января 1936 года Розенталь работал заместителем председателя Совета при народном комиссаре водного транспорта¹⁴⁴ – в этом качестве он входил в МАК в 1936–1937 годах.

Он жил в Москве по адресу: Малая Татарская, д. 9, кв. 8.

Эдуард Фрицевич был арестован 16 августа 1937 года и обвинен в участии в контрреволюционной террористической организации. ВКВС СССР приговорила его к высшей мере наказания, и 20 июня 1938 года он был расстрелян и похоронен на спецобъекте НКВД «Коммунарка».

Розенталь реабилитирован 11 апреля 1956 года.

¹⁴⁰ РГАЭ. Ф. 7733. Оп. 18. Д. 7473. Л. 3.

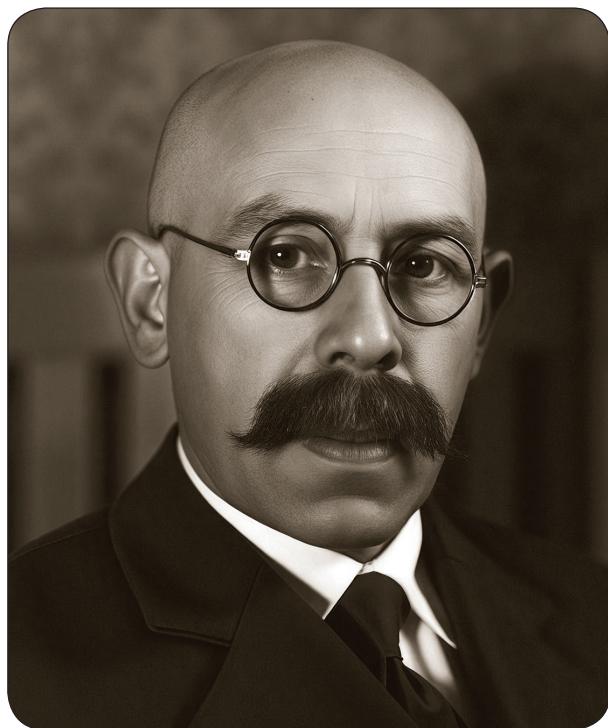
¹⁴¹ Кейлин А.Д. Пять лет Морской арбитражной комиссии // Водный транспорт. 1936. № 7. С. 46.

¹⁴² РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 12. Д. 1856. Л. 1.

¹⁴³ ЦАФСБ. Р – 4662.

¹⁴⁴ Постановление Совета народных комиссаров Союза ССР об утверждении состава Совета при народном комиссаре водного транспорта // Известия Центрального исполнительного комитета Союза ССР и Всероссийского Центрального исполнительного комитета советов. 26.01.1936. № 22 (5879). С. 3.

Самойлович Рудольф (Рувим, Николай, Реувен) Лазаревич (1881–1939)



Рудольф Лазаревич родился 1 сентября 1881 года в посаде Азове Екатеринославской губернии¹⁴⁵ в семье коммерсанта.

После окончания Мариупольской гимназии Самойлович поступил на физико-математический факультет Новороссийского университета (1897–1898) и, вступив в революционный кружок, попал под надзор полиции. По настоянию матери Рудольф Лазаревич продолжил образование в Германии.

Там он окончил Королевскую саксонскую горную академию во Фрайберге¹⁴⁶ и получил специальность горного инженера (1904), после чего работал на угольных шахтах Вестфалии в Германии, а также сблизился с местными революционерами.

После окончания учебы Самойлович вернулся в Азов и продолжил нелегальную революционную деятельность, за что был арестован и сослан в архангельское село Холмогоры, откуда сбежал в Санкт-Петербург. Там Рудольф Лазаревич на протяжении двух лет жил по поддельным документам,

работал бухгалтером и устанавливал связь с комитетом РСДРП¹⁴⁷. Затем он был вновь арестован и сослан в поселок Пинега Архангельской губернии.

В 1909 году губернатор выдал Самойловичу разрешение на свободное передвижение в пределах уезда для геологического обследования берега реки Пинеги и Пинежского уезда. Самойлович опубликовал итоги научных изысканий в краеведческом журнале «Известия Архангельского общества по изучению Русского Севера» и после этого получил разрешение на продолжение научной деятельности и переезд в Архангельск¹⁴⁸, где был принят на должность секретаря Архангельского общества изучения Русского Севера.

Вскоре Самойлович стал участвовать в экспедициях на архипелаг Шпицберген (1911, 1912, 1913–1915, 1918). К 1938 году число арктических экспедиций с его участием достигло 21. Результаты своих изысканий он продолжал публиковать в различных изданиях, включая и упомянутый архангельский журнал.

Самойлович стал одним из организаторов и первым руководителем Северной научно-промышленной экспедиции (1920–1925), а после ее реорганизации возглавил Институт по изучению Севера (ныне Арктический и антарктический научно-исследовательский институт) и занимал руководящий пост до 1930 года. После реорганизации и этого института Самойлович был избран заместителем директора Всесоюзного арктического института (1932–1938).

Рудольф Лазаревич также был вице-президентом Государственного географического общества, членом совета при начальнике Главного управления Северного морского пути и преподавателем Ленинградского государственного университета. В нем Самойлович основал кафедру полярных стран, став ее первым заведующим (1934–1937). В 1934 году он получил ученую степень доктора географических наук.

¹⁴⁵ В настоящее время – город Азов Ростовской области.

¹⁴⁶ Сейчас – Фрайбергская горная академия.

¹⁴⁷ Сегодня исполнилось 130 лет со дня рождения советского полярного исследователя Р.Л. Самойловича // Экспедиционный центр Арктика. URL: http://www.ec-arctic.ru/events/index.html?news_id=1350&page=27 (Дата обращения: 11.08.2025).

¹⁴⁸ С Арктикой в сердце: полярные экспедиции Рудольфа Самойловича // Русское географическое общество. URL: <https://dzen.ru/a/YT-tnHNn50oUdIU8> (Дата обращения: 11.08.2025).



Марка России 2000 года, посвященная Р.Л. Самойловичу и операции по спасению членов экипажа дирижабля «Италия» в 1928 году. Год смерти Рудольфа Лазаревича (1940) указан неверно – его расстрел произошел в 1939 году

Известно, что Рудольф Лазаревич в 1928 году на ледоколе «Красин» руководил операцией по спасению членов экспедиции генерала Умберто Нобиле на итальянском дирижабле «Италия», совершившего полет к северному полюсу и потерпевшего аварию в Арктике.

Несмотря на то, что Рудольф Лазаревич жил в Ленинграде¹⁴⁹, это ему не помешало в 1931–1938 годах стать активным членом МАК, проводившей заседания в Москве. Так, 20 января 1932 года вместе с К.М. Бегте он участвовал в рассмотрении комиссией ее первого дела – по иску Управления Свторгфлота Черноморского бассейна к владельцам парохода «Кинг Эдгар» Додд, Томсон и К° Лимитед о вознаграждении за спасение судна¹⁵⁰.

Рудольф Лазаревич – автор большого количества научных трудов. Среди них: «Остров Шпицберген и первая русская научно-промышленная экспедиция» (1913), «Проект оборудования каменноугольных копей на русской территории Груманта (Шпицбергена)» (1920), «Первый поход «Красина» (1928; 1930; 1934), «Во льдах Арктики» (1930), «Моя восемнадцатая экспедиция» (1934).

Самойлович также руководил международным беспосадочным 106-часовым полетом над Арктикой на дирижабле «Граф Цеппелин» (1931) и возглавлял экспедиции на ледоколах «Владимир Русанов» (1932), «Георгий Седов» (1934) и «Садко» (1936, 1937–1938)¹⁵¹. Экспедиция на ледоколе «Садко» стала для Самойловича последней: из-за провала навигации суда попали в вынужденную зимовку, и Рудольф Лазаревич стал начальником зимовки «лагеря трех кораблей» (1937–1938 годы). Именно его после успешной эвакуации большинства зимовщиков начали подозревать в неудачной навигации¹⁵².

Рудольф Лазаревич вернулся в Ленинград 21 мая 1938 года, а 24 июля, во время прохождения реабилитации, его арестовали и обвинили в пользу Германии и Франции, измене Родине, подрыве промышленности (в сфере освоения Севморпути), террористической и контрреволюционной деятельности. Самойлович был осужден ВКВС СССР и расстрелян 4 марта 1939 года. Дата его реабилитации – 16 апреля 1957 года.

Имя Самойловича носят пролив и ледниковый купол на архипелаге Земля Франца-Иосифа, бухта на архипелаге Новая Земля, остров в архипелаге Северная Земля, гора и полуостров в Антарктиде. В 1981 году в Азове в доме, где жил Самойлович, был открыт мемориальный музей. За заслуги в освоении Севера именем Рудольфа Лазаревича был назван шестой танкер-газовоз ледового класса Arc7 для проекта Ямал СПГ «RUDOLF SAMOYLOVICH».

¹⁴⁹ Адрес его проживания: ул. Большая Пушкарская, д. 59, кв. 5.

¹⁵⁰ Дело не было первым, принятым к производству комиссией – таковым стало дело об определении размера вознаграждения, причитающегося Балтийскому управлению Свторгфлота за спасение теплохода «Феликс Дзержинский» (поступило в МАК в июле 1931 года). Однако первое решение комиссия вынесла именно по делу о спасении теплохода «Кинг Эдгар».

¹⁵¹ Самойлович Рудольф Лазаревич // Большая российская энциклопедия. URL: <https://bigenc.ru/c/samoilovich-rudol-f-lazarevich-d1b5b2> (Дата обращения: 11.08.2025).

¹⁵² Директор Арктики // Коалиция авторов Росгео. URL: <https://blog.rusgeology.ru/category/direktor-arktiki> (Дата обращения: 11.08.2025).



Танкер-газовоз «RUDOLF SAMOYLOVICH»

Фридрихсон (Фридриксон) Лев Христианович (1889–1937)



Лев Христианович родился в 1889 году в Курляндской губернии¹⁵³ в семье крестьянина. Получив образование в Минском реальном училище, он некоторое время работал преподавателем математики, пока не был призван в армию.

Политическая деятельность Фридрихсона началась в 1908 году. Он активно участвовал в событиях революций 1917 года, а затем сосредоточился на партийной работе в Лемзале¹⁵⁴. После оккупации Латвии немецкими войсками Лев Христианович переехал в Москву, откуда по решению ЦК партии был направлен в Пензу.

На новом месте Фридрихсон быстро занял ключевые административные посты. Сначала он был избран губернским военным комиссаром, затем возглавил финансовое ведомство, а в январе 1919 года стал председателем Пензенского губсполкома (оставался на этой должности до марта 1921 года). Параллельно с июля по декабрь 1920 года он руководил Пензенским губкомом партии. Источники свидетельствуют, что его деятельность в этот период оставила противоречивый след в истории региона: при нем началось массовое переименование улиц Пензы, а в 1920 году в городе был организован концентрационный лагерь, куда без судебного разбирательства помещали людей, в том числе по политическим мотивам¹⁵⁵.

После переезда в Москву Фридрихсон жил по адресу: ул. Серафимовича, д. 2 (Дом правительства), кв. 178.

Его дальнейшая карьера была связана с внешнеэкономической деятельностью: Лев Христианович работал в Народном комиссариате земледелия (1921–1922) и Министерстве внешней торговли, был

¹⁵³ До 1918 года – одна из трех Прибалтийских губерний Российской империи, занимавшая западную часть современной Латвии и незначительную часть Литвы.

¹⁵⁴ После 1917 года – Лимбажи, город на севере Латвии.

¹⁵⁵ Кузичкин С.Н. Пензенские правители. Пенза, 2015. С. 28–30.

торгпредом СССР в Германии (1922–1924), Швеции (1924) и Дании (1924–1926), а позже стал заместителем наркома внешней торговли.

В 1926–1930 годах Лев Христианович вновь отправился на работу в Германию в качестве уполномоченного советского торгпредства и в тот же период курировал хлебные операции в Роттердаме. В дальнейшем Фридрихсон занимал пост заместителя председателя «Экспортхлеба» (1930–1931), руководил хлебным экспортом в Германии (1931–1932) и там же работал заместителем торгпреда СССР (1932–1937). К 1937 году он стал одним из руководителей НКВТ СССР¹⁵⁶.

Лев Христианович был принят в МАК еще в 1931 году, однако из-за удаленности от Москвы – в тот период он получил назначение в Берлин – не смог принять участия в ее работе.

Фридрихсон был арестован по обвинению в шпионаже и подготовке терактов против членов советского правительства 11 сентября 1937 года. ВКВС СССР приговорила его к высшей мере наказания 26 ноября 1937 года, и в тот же день приговор был приведен в исполнение. Лев Христианович похоронен на Донском кладбище.

Фридрихсон был посмертно реабилитирован 31 октября 1956 года.

Эгге (Эгги, Иогги, Иыги) Карл Павлович (1893–1958)



Карл Павлович родился в 1893 году в деревне Малец Обронской волости Эзельского уезда Лифляндской губернии¹⁵⁷ в семье рыбака.

Он начал морскую карьеру еще в 1907 году, работая камбузником на парусных и паровых судах. До 1913 года Эгге работал матросом на линии Европа – Северная Америка. В этот период он смог поучаствовать в спасении пассажиров с английского судна «Вольтурно» в Северной Атлантике осенью 1912 года. С 1913 по 1915 год Эгге учился в Курегафе (Эстония) и Риге, окончил Рижское морское училище и получил диплом штурмана малого плавания (1915)¹⁵⁸.

Во время Первой мировой войны Карл Павлович служил на Северном фронте, а в 1917 году был переведен в Морской военный штаб Петрограда. В 1917–1918 годах он учился в Архангельском мореходном училище дальнего плавания и после успешного окончания курса получил звание штурмана дальнего плавания. С 1918 года Эгге работал помощником капитана парусного судна «Меркур» в Норвегии и Великобритании.

С 1922 по 1933 год его жизнь была неразрывно связана с Северным морским путем. Работая старшим помощником, а затем капитаном на ледоколах «Литке», «Красин», «Ленин» и других, Карл Павлович накопил бесценный опыт арктических плаваний. В 1920–1921 годах он участвовал в Сибирской хлебной и Первой Карской товарообменных экспедициях на ледокольном пароходе «Седов».

Особо стоит отметить работу Эгге на ледоколе «Ленин», капитаном которого он был с 1925 года и обеспечивал проводку судов в рамках Карских экспедиций. В 1928 году, благодаря уникальному опыту ледового капитана, его назначили командовать ледоколом «Красин» в высокоширотной спа-

¹⁵⁶ Муранов А.И., цит. соч. С. 322.

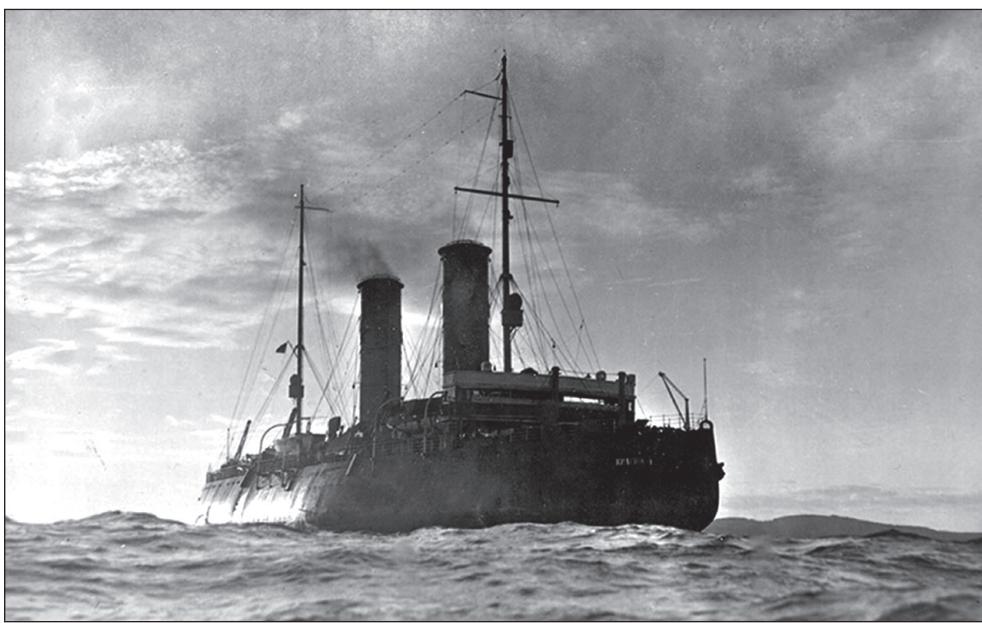
¹⁵⁷ Земли бывшей Лифляндской губернии сейчас представляют собой территории современных Латвии и Эстонии.

¹⁵⁸ Кривоногов Т.М. Мне хочется немного рассказать о тогдашней жизни... // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки : Историко-краеведческий сборник. 2006. № 9. URL: <https://npacific.ru/np/library/publikacii/krivonogov/ras-kaz/17.htm> (Дата обращения: 13.08.2025).



Р.Л. Самойлович и К.П. Эгги. Архив музея «Ледокол Красин»

сательной операции по поиску экипажа потерпевшего крушение дирижабля «Италия». Успешное выполнение этой миссии принесло ему Орден Трудового Красного Знамени¹⁵⁹. Также известно, что «Красин» под командованием Эгге поставил рекорд свободного плавания в арктических широтах, достигнув 81°47' с.ш¹⁶⁰.



Ледокол «Красин» на пути к итальянским аэронавтам (июнь 1928 года)¹⁶¹

¹⁵⁹ Эгги (Ииги) Карл Павлович // Кольская энциклопедия. URL: https://ke-culture.gov-murman.ru/slovnik/?ELEMENT_ID=504099 (Дата обращения: 13.08.2025).

¹⁶⁰ Тамбі С.А. К 125-летию со дня рождения капитана «Красина» К.П. Эгги // Российские полярные исследования. № 2. 2018. С. 44–45.

¹⁶¹ Подвиг во льдах // Филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – Ледокол «Красин». URL: <https://www.krassin.ru/about/hist/podvig> (Дата обращения: 13.08.2025).

В 1929 году Карл Павлович выступил делегатом СССР на международной конференции в Лондоне, а также занимался судебными делами в Германии. Тогда же Эгге перенес «Ленина» в Архангельск и до 1939 года работал в Белом море в экспедициях. В этот же период Карл Павлович был избран членом МАК (1931), однако фактически выбыл из состава участников, поскольку жил в Архангельске, а заседания комиссии проводились в Москве.

В 1934 году Эгге возглавил сложный переход пяти тральщиков из Владивостока в Мурманск через тропические широты, а затем занимался приемкой и перегоном судов, закупленных в Германии для Дальнего Востока. Позже в его обязанности входило наблюдение за строительством новых ледоколов. Он также участвовал в проводке германского вспомогательного крейсера «Комет» по Северному морскому пути (1940).

Эгге не был репрессирован, как и остальные члены экспедиции по спасению экипажа «Италии» (за исключением начальника экспедиции Р.Л. Самойловича).

В 1941 году Карл Павлович получил назначение на выезд за границу, но из-за начала войны необходимость в отъезде отпала. Он находился в блокадном Ленинграде, преподавал на судоводительских курсах и занимался перемещением судов в районе Ленинграда. В 1944 году Эгге принял под командование ледоколы «Сибиряков» и «Ермак» и занимался проводкой торговых и военных судов по маршруту Ленинград–Хельсинки через Финский залив.

Спустя два года он вновь приступил к преподаванию на судоводительских курсах и работе групповым капитаном, а в 1948 году стал экспертом Военной прокуратуры. Через год Карл Павлович отправился на Камчатку, чтобы «добрать» трудовой стаж для назначения пенсии, где получил под командование шхуну «Медуза» управления «Главкамчатрыбпром».

Эгге вернулся в Ленинград в 1953 году и с тех пор находился на заслуженном отдыхе¹⁶². В этом же городе Карл Павлович ушел из жизни в 1958 году (по другим данным – 28 января 1957 года).

Заключение

Проведенное исследование, основанное на архивных находках и трудах предшественников, помогло восстановить лишь часть масштабной исторической картины. Тем не менее, найденная информация позволяет сделать вывод о том, насколько трагичной оказалась судьба первых арбитров МАК – 13 из 20 советские власти репрессировали. Обвинения против них выглядели как под копирку – шпионаж в пользу иностранных государств, вредительство и участие в контрреволюционных террористических организациях.

От приговора в отношении арбитров до его исполнения порой проходило меньше суток. В этом плане показательны судебные процессы над двумя зампредами МАК: приговорили к смертной казни и в тот же день расстреляли с разницей в шесть месяцев Игнатия Сергеева 15 июля 1937 года, а потом и Германа Данишевского – 8 января 1938 года.

Примечательно, что всех репрессированных после смерти Иосифа Сталина реабилитировали. Более того, именем расстрелянного по ложному обвинению Рудольфа Самойловича названы пролив и ледниковый купол на Земле Франца-Иосифа, бухта на Новой Земле, остров в архипелаге Северная Земля, гора и полуостров в Антарктиде, а еще танкер-газовоз ледового класса. Меньше чем за полвека «предатель Родины» стал ее национальным героем посмертно. Это совсем не удивительно, так как российская история XX века демонстрирует немало примеров, когда именами репрессированных людей спустя годы называли суда, центральные улицы городов и открывали в честь них музеи. ■

¹⁶² Муранов А.И., цит. соч. С. 323.

I. EVENTS & HISTORY



Ekaterina Tkachenko,

Jurist, Bankruptcy practice

95 Years of the Maritime Arbitration Commission: a Legacy Shaped by Its People

At the heart of any institution's history lie the people whose commitment and determination gave it life and carried it forward. The 95-year history of the Maritime Arbitration Commission (MAC), Russia's oldest specialised arbitration, is not just a timeline of procedural rules and decisions, but a complex and often dramatic chronicle of human destinies.

This article aims not only to trace the key milestones in the evolution of the MAC, but also to restore the thread of time through the biographies of those who shaped its work, the chairmen, their deputies, and members of the earliest panels. The article focuses primarily on the initial and highly significant period of the MAC's formation in the 1930s, during which its core principles were laid down. Marked by tensions between the pragmatic demands of foreign trade and a harsh political reality, this period left an indelible mark on the fates of many arbitrators.

The study is based on a wide range of sources, foremost among which are the fundamental works of A.I. Muranov, who was the first to collect and systematise unique archival material. In addition, archival documents from the Russian State Archives of Economics and Socio-Political History, the State Archives of the Russian Federation, and regional archives (in particular, the Murmansk region) were used, including materials from the All-Union Chamber of Commerce (AUCC) and archival investigation files. Personal sources also played a significant role in preparing this material and recreating a more comprehensive picture of the era, including the recollections of relatives and colleagues, periodical publications, information and photographs held in regional museum collections, and data from thematic internet resources.

At the same time, the author is aware that many pages of the history of the MAC, especially those concerning the personnel for certain periods, are still awaiting further research due to the fragmentary nature of the surviving records.

By referring to the historical context and biographical details, this study seeks to show how the body of domestic maritime arbitration was formed in unforgiving circumstances and why its current state is inseparable from the lessons learned in the past. This article is an attempt to pay tribute to the pioneers of the MAC and to reflect on the Commission's 95th anniversary not simply as a milestone to be celebrated, but as a moment for profound historical reflection.

The MAC at the Chamber of Commerce and Industry (CCI) of the Russian Federation is rightly considered one of the oldest maritime arbitration tribunals in the world. Its history dates to 13 December 1930, when the Central Executive Committee and the Council of People's Commissars (CPC) of the USSR adopted the Regulations on the MAC, which is considered the official date of its establishment. Initially, the Commission was established under the All-Union Foreign Chamber of Commerce (AFCC) as a specialised arbitration court for resolving disputes related exclusively to maritime disputes. Over time, its jurisdiction has expanded significantly, now covering a wide range of issues, from carriage, chartering, and marine insurance to ship management, vessel repair, and fishing.

The origins of the MAC date back to an earlier period, when the initiative to establish it came from the Commission on Maritime Law and Practice under the AFCC (hereinafter, the Commission on Maritime Law), which began operating on 1 March 1929. It was its members, including future members and leaders of the MAC, who insisted on the need for a specialised arbitration court and formed a subcommittee to develop a corresponding project, thus playing a key role in the institutionalisation of maritime arbitration in the USSR.

Over the decades since its founding, the MAC has come a long way. Since 1999, it has been a member of the International Federation of Commercial Arbitration Institutions, and since 2017 it has been operating under new rules. The Commission's panel of arbitrators is made up of leading experts in the field of maritime law: renowned scholars, distinguished legal practitioners, and deep-sea masters. Consequently, for those engaged in international commercial shipping, an arbitration clause in favour of the MAC ensures impartial and highly professional proceedings in an internationally recognised arbitration centre with a ninety-five-year legacy of authority and continuity.

In an effort to re-establish the thread of time and trace the formation of the MAC's authority, we turn to the lives of its earliest arbitrators. A central place in this study is given to the biographies of key figures whose work in the 1930s shaped the Commission's subsequent development.

Chairmen of the Maritime Arbitration Commission

- **Lengiel, Yuli Osipovich**, born in 1888, executed in 1938, rehabilitated in 1956;
- **Krechetov, Mikhail Mikhailovich**, born in 1901;
- **Povalishin, Boris Nikolaevich**, born in 1907;
- **Keilin, Alexander Davydovich** (1894–1970).

Deputy Chairmen of the Maritime Arbitration Commission

- **Sergeev, Ignaty Antonovich**, born in 1880, executed in 1937, rehabilitated in 1956;
- **Danishevsky, Karl-Yuli (German) Khrustianovich**, born in 1884, executed in 1938, rehabilitated in 1956;
- **Ovsyannikov, Nikolai Nikolaevich** (1884–1941);
- **Medvedev, V. F.**;
- **Shpektorov, Anton Ionovich**, born in 1904;
- **Petrov, M. K.**;
- **Maslov, Georgy Alexandrovich** (1925–1997);
- **Saveliev, Alexander Alexandrovich** (1916–1983).

First Arbitrators of the Maritime Arbitration Commission

- **Avsov, Yuri Alexandrovich**, born in 1888, executed in 1938, rehabilitated in 1957;
- **Ambrozhis, Boleslav Vikentievich**, born in 1892, executed in 1938, rehabilitated in 1956;
- **Aralov, Semen Ivanovich** (1880–1969);
- **Begge, Karl Mikkelovich**, born in 1884, executed in 1938, rehabilitated in 1956;
- **Bitker, German Samoilovich (Solomonovich, Samuilovich)**, born in 1895, executed in 1937, rehabilitated in 1956;
- **Vinogradov, Pyotr Porfiryevich**;
- **Golenishchev-Kutuzov, Dmitry Ivanovich**, born in 1885, executed in 1938, rehabilitated in 1957;
- **Kolbin, Ivan Nikolaevich** (1893–1952);
- **Lyakhnitsky, Valerian Evgenievich** (1885–1960);
- **Makovetskaya (Kandelaki), Elena Nesterovna**, born in 1888, executed in 1937, rehabilitated in 1959;
- **Neifeld, Lev Borisovich**, born in 1896, executed in 1937, rehabilitated in 1959;
- **Pergament, Mikhail Yakovlevich** (1866–1932);
- **Rabinovich, Isaak Savelievich** (1893–1954), rehabilitated in 1955;
- **Rabinovich, Philip Yakovlevich**, born in 1885, executed in 1937, rehabilitated in 1956;
- **Raevich, Sergei Ivanovich**, born in 1893, executed in 1939, no records of rehabilitation have been found;
- **Reichel, Mikhail Osipovich (Iosifovich)** (1880–1954);
- **Rozental, Eduard Fritsevich (Fritsovich)**, born in 1888, executed in 1938, rehabilitated in 1956;
- **Samoilovich, Rudolf (Ruvim, Nikolai, Reuven) Lazarevich**, born in 1881, executed in 1939, rehabilitated in 1957;
- **Friedrichson (Fridrikson), Lev Khristianovich**, born in 1889, executed in 1937, rehabilitated in 1956;
- **Egge (Eggi, Yogi, Yigi), Karl Pavlovich** (1893–1958).

The Historical Imperative Behind the Creation of the MAC

The expansion of foreign trade and the rapid growth of the Soviet fleet, accompanied by the increasing use of foreign vessels, brought to the fore the need for the USSR to create its own specialised arbitration body capable of resolving disputes in this field.

Moreover, as sources from that period show, the monopoly of arbitration by the Lloyd's Committee in London led to the vast majority of cases concerning salvage reward at sea being heard there, regardless of the location of the incident or the nationality of the ships. At the same time, with the growing participation of the Soviet merchant fleet in international shipping, cases in which Soviet vessels rendered assistance to foreign ships became more frequent. While such incidents occurred most often in Soviet territorial waters, they were also not uncommon in foreign waters and on the high seas. Where Soviet vessels acted as salvors, it was considered unreasonable to refer disputes over the amount of the salvage award to arbitration outside the USSR.¹

Soviet organisations likewise objected the practice having disputes heard in the arbitral tribunals what were then referred to as "capitalist countries," given the length, complexity and high cost of such proceedings, as well as, in some instances, biased treatment of cases involving Soviet parties.² Consideration was also given to the task of ensuring affordable resolution of maritime disputes³ by reducing costs in foreign currency, which was in light of the industrialisation⁴ then under way.

¹ "Maritime Arbitration in the USSR", *Ezhemesyachnik Vsesoyuznoy torgovoy palaty* (Monthly Herald of the All-Union Chamber of Commerce) 1 (1931): 26–27.

² Shpektorov A. I., "Soviet Maritime Arbitration," *Vneshnya torgovlya* (Foreign Trade) 12 (1970): 44–45.

³ Fols. 2–55, File Unit 133, Series 1, Record Group 635, RGAE (Russian State Archive of the Economy). *Stenogramma zasedania Plenuma MAC* (Transcript of the Plenum Meeting of the MAC of 18 February 1941).

⁴ Alexandrov K. Maritime Arbitration Comission // *Vneshnya torgovlya*. № 11 (1947). 33.

In this way, the creation of the MAC emerged naturally from the increasing influence and presence of the Soviet fleet in international merchant shipping, its primary aim being to offer an alternative to foreign arbitral institutions.

At the same time, the establishment of the MAC provoked a negative reaction from interested circles in maritime capitalist countries. For example, in July 1932, the British Chamber of Shipping published a resolution in the British shipowners' publication *Shipping World*, protesting against the "arbitrary" actions of the Soviet government, which it accused of "imposing" its salvage contract in departure from "generally accepted maritime practice."⁵ To counter Lloyd's monopoly, whose main tool was its standard salvage agreement with arbitration in London, the MAC developed its own standard-form Soviet salvage agreement. Its goal was to replace Lloyd's contract in cases where Soviet ships provided assistance and to refer disputes to the MAC in Moscow for hearing. Shipowners reacted with hostility: the masters of foreign vessels were prohibited from signing MAC contracts, and in 1932 Lloyd's attempted to directly convince the MAC of its uselessness⁶.

The MAC's Procedural Origins: from Initial Model to Reform

Initially, the Commission consisted of 15 members appointed for a one-year term by the presidium of the WCTC. The MAC included representatives of shipping, trade, and insurance organisations, as well as experts in merchant shipping, foreign trade, maritime law, and insurance. The members of the Commission elected a chair and two deputies from among their colleagues for the term of their mandate.

The first members of the MAC elected in January 1931 were:

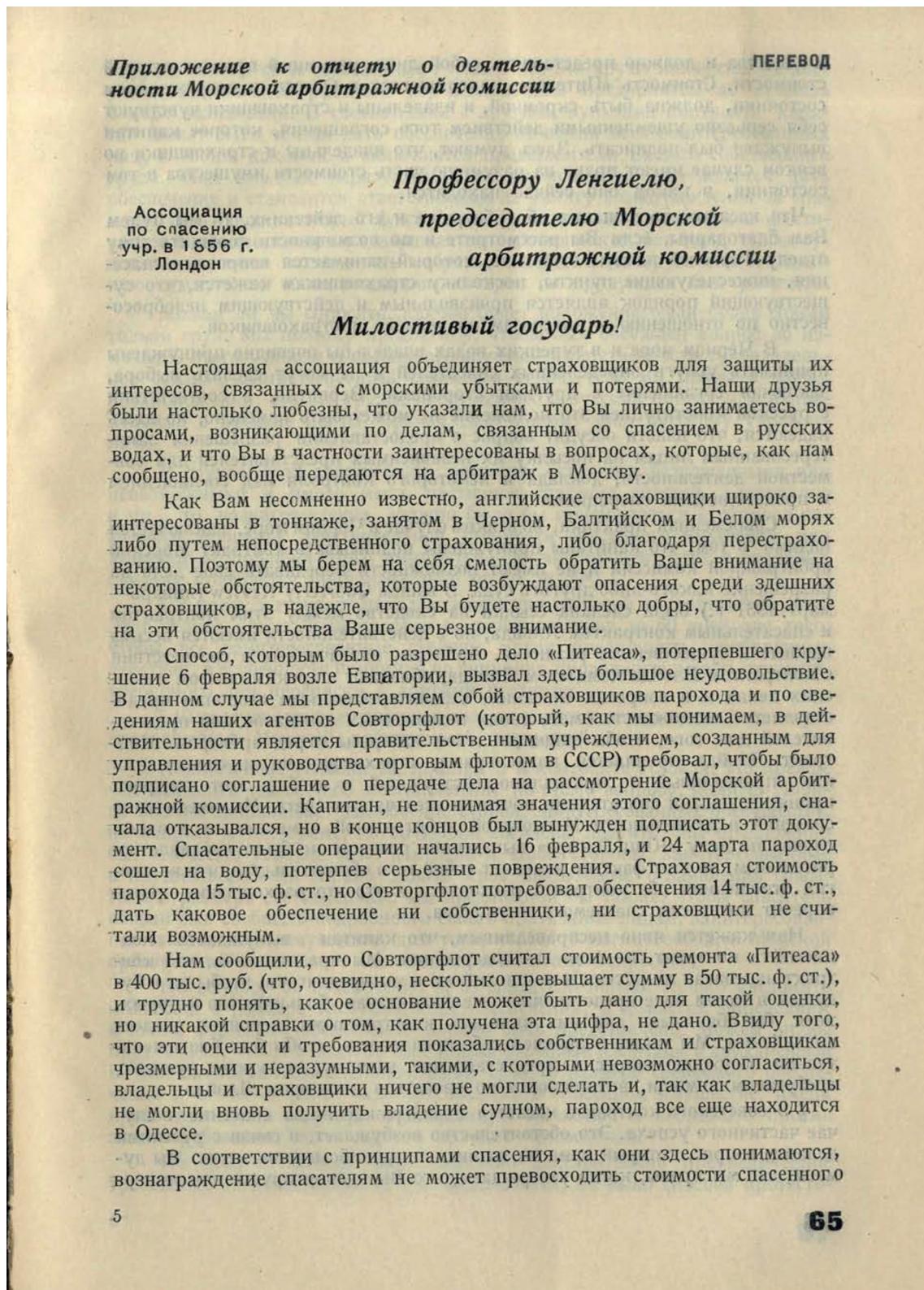
- **Lengiel, Yuli Osipovich**, born in 1888, executed in 1938, rehabilitated in 1956 (Chairman);
- **Sergeev, Ignaty Antonovich**, born in 1880, executed in 1937, rehabilitated in 1956 (First Deputy Chairman);
- **Danishevsky, Karl Khristianovich**, born in 1884, executed in 1938, rehabilitated in 1956 (Second Deputy Chairman);
- **Ambrozhis, Boleslav Vikentievich**, born in 1892, executed in 1938, rehabilitated in 1956;
- **Begge, Karl Mikkelovich**, born in 1884, executed in 1938, rehabilitated in 1956;
- **Kolbin, Ivan Nikolaevich** (1893–1952);
- **Lyakhnitsky, Valerian Evgenievich** (1885–1960);
- **Makovetskaya (Kandelaki), Elena Nesterovna**, born in 1888, executed in 1937, rehabilitated in 1959;
- **Neifeld, Lev Borisovich**, born in 1896, executed in 1937, rehabilitated in 1956;
- **Ovsyannikov, Nikolai Nikolaevich** (1884–1941);
- **Pergament, Mikhail Yakovlevich** (1866–1932);
- **Raevich, Sergei Ivanovich**, born in 1893, executed in 1939, no information on rehabilitation is available;
- **Samoilovich, Rudolf Lazarevich**, born in 1881, executed in 1939, rehabilitated in 1957;
- **Friedrichson, Lev Khristianovich**, born in 1889, executed in 1937, rehabilitated in 1956;
- **Egge, Karl Pavlovich** (1893–1958).

Disputes in the MAC were voluntary; however, the Commission emphasised the need to ensure that all disputes related to the provision of assistance to foreign ships in Soviet waters were considered in the USSR.

It was planned to achieve this by including an arbitration clause in favour of the MAC directly in maritime assistance salvage agreements. To this end, a model Soviet salvage contract was developed, based on the English Salvage Agreement. The emphasis was on ensuring that only such domestic contracts were used in Soviet waters.

⁵ Demidenko V. and Zorin A., "The Fortieth Anniversary of Soviet Maritime Arbitration," *Morskoy Fleet (Maritime fleet)* 12 (1970): 7–8.

⁶ Letter of the Salvage Association to the Chairman of the MAC, Yu. O. Lengiel, *Ezhemesyachnik Vsesoyuznoy torgovoy palaty* 11–12 (1932): 65–68.



Letter from the Salvage Association to the Chairman of the MAC, Y. O. Lengiel⁷

⁷ Appendix to the Report on the Activities of the MAC, *Ezhemesyachnik Vsesoyuznoy torgovoy palaty* 11–12 (1932): 65–68.

имущества и должно представлять собой лишь разумный процент от этой стоимости. Стоимость «Питеаса», находящегося в Одессе в поврежденном состоянии, должна быть скромной, и владельцы и страховщики чувствуют себя серьезно ущемленными действием того соглашения, которое капитан вынужден был подписать. Здесь думают, что владельцы и страховщики во всяком случае имеют право на разумную часть стоимости имущества в том состоянии, в каком оно сейчас находится.

Что касается соглашения об арбитраже и его действиях, то мы будем Вам благодарны, если Вы рассмотрите и по возможности сообщите тому отделу Торговой палаты в Москве, который занимается вопросами спасения, нижеследующие пункты, поскольку страховщикам кажется, что существующий порядок является произвольным и действующим недобросовестно по отношению к интересам владельцев и страховщиков.

В Черном море и в турецких водах владельцы очевидно принуждены принимать услуги определенных спасателей и не могут сделать выбора, заключая соглашение с другими сторонами. Вероятно, в соответствии с русской конституцией это положение не может быть изменено, но здесь надеются, что власти обсудят вопрос о предоставлении разрешения заинтересованным лицам на посылку их независимых представителей для совместной деятельности, доклада и некоторого контроля над соглашением и производимыми операциями.

Современная практика, во всяком случае в Черном море, заключается видимо в том, что капитаны принуждены подписывать контракт Морской арбитражной комиссии и не имеют возможности передавать свое дело на разрешение какого-либо другого суда. В вашем Quarterly Review (январь—март 1931 г.) была сделана ссылка на сходство между этим контрактом и спасательным контрактом Ллойда, но в действительности имеются весьма важные и существенные различия. Арбитры, назначаемые в соответствии с контрактом Ллойда комитетом Ллойда, обладают широким опытом в морских делах и в вопросах спасания, а заинтересованным сторонам представляется возможность иметь своих независимых адвокатов или представителей для того, чтобы защищать свои интересы перед арбитром. Контракт Ллойда признается владельцами, страховщиками и спасателями как справедливый и справедливо-действующий и вообще этот контракт принят главными спасателями почти во всех частях света. Мы имеем мало сведений о деятельности Московской арбитражной комиссии, и в одном случае по делу «Кинг Эдгара» вынесенное решение не было неудовлетворительным, но этот факт не изменяет собой того обстоятельства, что во многих отношениях оба контракта расходятся и что это расхождение противоречит интересам спасаемого имущества.

Нам кажется явно несправедливым, что капитан вынуждается подписывать контракт, не зная его содержания. Мы предполагаем, что контракт напечатан по-русски и по-английски и мы предлагаем, чтобы он в будущем в таком виде представлялся всем капитанам, большинство которых, хотя бы оба языка для них являлись иностранными, вероятно владеет английским. Мы также позволяем себе предложить, чтобы был благожелательно обсужден вопрос о предоставлении всем судам, кроме русских, требующим помощи, возможности пользоваться договором Ллойда.

§ 3 советского контракта касается вознаграждения за спасение в случае частичного успеха. Это обстоятельство возбуждает, в связи с русскими делами, вопрос, который вряд ли возникает где-либо в ином месте. Мы думаем, что мы правы, когда утверждаем, что Вы экспортируете или импор-

тируете только свои собственные грузы и что эти грузы находятся во владении какого-либо русского учреждения или предприятия до прихода в порт назначения. В соответствии с другими пунктами контракта капитан может быть обязан дать обеспечение от имени всех заинтересованных лиц, в состав каковых и включаются представители Вашего собственного груза. Нам кажется неразумным, что судовладелец вынуждается дать обеспечение и становится ответственным за уплату вознаграждения за спасение того груза, который фактически принадлежит спасателям и фактическое владение которым возвращается собственникам без того, чтобы судовладелец имел возможность собрать от владельцев груза соответственную сумму того вознаграждения, которое он принужден был уплатить.

Можем ли мы спросить, каково будет положение, если будет спасен только груз. Мы поэтому предлагаем, чтобы был обсужден вопрос об изменении этого условия в смысле ограничения ответственности судовладельцев суммой, соответствующей стоимости судна, если мы правы в нашем предположении, что все грузы, погруженные в русских портах или направляемые в русские порты, принадлежат какому-либо русскому учреждению.

В случае, если спасательные операции оказались безуспешными или невозможными и имело место частичное спасение снастей, материалов и пр., то вознаграждение должно было бы присуждаться в размере разумного процента действительной стоимости спасенного имущества или выручки от продажи этого имущества. Обычно процент этот в подобных случаях колеблется приблизительно от 30 до 50%.

§ 7 предусматривает порядок вынесения решений в короткий период. Этот период может быть продлен в крайнем случае до 60 дней для того, чтобы все заинтересованные стороны могли предпринять необходимые действия, в особенности принимая во внимание продолжительность времени, требуемого для переписки с другими странами.

§ 10 предусматривает платеж в покрытие расходов спасателя в размере, определенном Морской арбитражной комиссией.

Аналогичные условия содержатся и в контракте Ллойда. Но прежде чем выносить какое-либо постановление по этому вопросу, комитет Ллойда обычно запрашивает заключение сторон, заинтересованных в имуществе, по вопросу о той сумме, которую они согласны платить. Мы предложили бы, чтобы это условие было изменено и чтобы стороны, заинтересованные в имуществе, имели право давать свое заключение о заявлении спасателя о размере его издержек; мы предложили бы также, чтобы спасатель обязан был сообщать подробности своего притязания лицам, заинтересованным в спасенном имуществе, для того, чтобы те могли сообщить Морской арбитражной комиссии о своем мнении по этому вопросу.

По вопросу об обеспечении (§ 4) спасатель обязан только уведомить комиссию о размере требуемого им обеспечения, а комиссия определяет, в какой форме это обеспечение должно быть представлено. Можем ли мы предложить, чтобы спасатель был обязан сообщить капитану в двухдневный со дня окончания спасательных работ срок о размере требуемого обеспечения и чтобы стороны, заинтересованные в спасенном имуществе, имели право явиться в Морскую арбитражную комиссию и возражать против этого требования, если они его находят чрезмерным.

По делу «Питеаса» было заявлено действительно преувеличенное требование об обеспечении и, как оказывается, не было способа протесто-

вать против этого размера; во всяком случае протест капитана не дошел до компетентных властей. Видимо, протест был заявлен спасателю (который очевидно действовал также в качестве агента парохода), но никакого удовлетворения не было получено.

Далее, хотя справедливо, чтобы спасатели имели право (в §§ 5 и 6) осуществлять залог в отношении спасенного имущества вместо обеспечения, которое должно быть представлено в течение 10 дней, в контракте не содержится обязательства спасателей сообщить до истечения 10-дневного срока о размере требуемого обеспечения. Несомненно, необходимо включить обязательство спасателей делать подобное заявление.

§ 12 указывает, кто имеет право требовать арбитража. Можем ли мы предложить, чтобы список лиц, имеющих право требовать арбитража, был ограничен спасателем и другими лицами, либо представляющими обеспечение, либо теми, чье имущество арестовано, но не какими-либо иными, кроме только что названных.

По правилам Всесоюзной торговой палаты только лица из числа названных Палатой могут быть избраны арбитрами со стороны тех, кто заинтересован в спасенном имуществе. Это такая форма принудительного представительства, о которой мы не слышали ни в каком другом суде. Очевидно неправильно, чтобы владельцы спасенного имущества вынуждены были пользоваться услугами человека, о способностях, опытности и беспристрастии которого они не имеют сведений. Чрезвычайно важно для владельцев спасенного имущества, чтобы они имели право назначать независимого представителя по своему собственному выбору для того, чтобы он действовал за них в арбитражном суде.

В § 10 предусматривается обжалование в случае нарушения или неправильного применения действующих законов. Мы хотели бы знать, будет ли сторона, избранная для того, чтобы представлять интересы имущества, достаточно знакома с законом, чтобы указать, есть ли налицо нарушение или неправильное применение закона и, следовательно, есть ли возможность обжалования в Верховный суд и в какой срок.

Чрезвычайно важно также, чтобы сообщение об арбитражном разбирательстве и порядке его производства было дано заинтересованным в спасенном имуществе сторонам в срок, достаточный для того, чтобы они могли вести это дело, как предусмотрено правилами. В настоящее время все сообщения получаются случайно и в одном деле они пришли слишком поздно, чтобы могли быть использованными как следует.

Все указанные выше обстоятельства настолько важны, с точки зрения морских интересов этой страны, что мы позволили себе беспокоить Вас длинным письмом. Мы твердо уверены, что Вы будете настолько добры, что обратите на эти вопросы серьезное внимание с тем, чтобы были внесены возможные изменения в существующее соглашение и чтобы был благожелательно обсужден вопрос о предоставлении возможности пользоваться контрактом Ллойда. Стороны, которые мы представляем, будут Вам очень благодарны за всякую помощь, которую Вы нам в этом отношении окажете, и мы с интересом ждем Ваших указаний.

С совершенным почтением (подпись)

Сообщение о спасении имущества было получено вчера в 11 часов утра. Спасательный общественный совет, с которым мы ведем переговоры, не может дать никаких сведений о судне, на котором было спасено имущество.

As the first chairman of the MAC, Yu. O. Lengiel stated in a reply letter to the Salvage Association established under Lloyd's, "the main difference between the Soviet salvage contract and the Lloyd's contract is that the Soviet salvage contract provides for arbitration by the MAC in Moscow, while the Lloyd's contract provides for arbitration by the Lloyd's Committee in London; the other terms of both contracts are almost identical, and both contracts are based on... the no cure, no pay principle."⁸

The arbitral process was centrally organised and placed under the authority of the Chairman of the MAC. He personally appointed the arbitration panel for each case and took all preliminary measures; was promptly informed of all incoming cases and documents submitted by the parties.

The proceedings in the MAC were specific due to the nature of maritime disputes, in particular cases concerning salvage reward. Once salvage operations had been completed, the salvor could seek interim relief. Following the granting of the application, the salvor-claimant filed a claim with the Commission, enclosing a report on the salvage expedition, records on the expenses incurred, and extracts from the ship's logs. A copy of the claim and its attachments were then forwarded to the defendant, who was required to submit explanations within the time limit set by the Chairman (ten days for respondents based in the USSR and thirty days for foreign respondents).

Although the MAC Regulations gave the parties the right to select arbitrators from the list of Commission members, in practice they rarely exercised this option, usually leaving the appointment to the chairman. The parties could also, by mutual agreement, leave the selection of arbitrators to the Commission, in which case the MAC chair could assign the dispute to a single arbitrator. After the arbitration panel was formed, the case was scheduled for a hearing.

The hearings were open and public. They were often attended by those interested in the specific case and in maritime law in general, including students from relevant universities. Information on the dates of upcoming hearings was published in advance in the publications of the WCTC.⁹

During the hearing, the parties could give explanations through their authorised representatives. For example, in the case of the Finnish ship *Unto*, the defendant was the commercial attaché of the Finnish mission in Moscow; Sovtorgflot and Gosstrakh sent representatives to participate in case hearings affecting their interests.¹⁰

In addition to the representatives of the parties, witnesses and experts participated in the Commission's hearings. Witnesses included, for example, the heads of salvage operations (as in the cases of the motor ship *King Edgar* and the steamship *Blink*) or ship masters (the case of the trawler *Ussuriets*¹¹).

The role of the arbitrators was extremely crucial as part of the procedure. They were the ones who considered the cases referred to them in open session, examining the written explanations and evidence given by the parties, and hearing the testimony of witnesses and experts. Where the arbitrators disagreed on the merits of the case, they elected a super-arbitrator from among the members of the MAC. Failing agreement on a candidate, the super-arbitrator was appointed by the Chairman of the MAC, and the dispute was then decided by a majority vote.

Awards on cases were always reasoned, rendered in final written form a few days after the hearing, and published in the *Weekly of the All-Union Chamber of Commerce*.

The MAC was connected to the general system of Soviet judicial bodies only when a judgement was appealed by an interested party or objected by the prosecutor's office of the Supreme Court (SC) of the USSR if the Commission had violated or misapplied the law. In such a case, the court had the right to overturn the award and refer the case for a new trial.

Despite the clear regulation of the procedure for conducting cases in the MAC and the professionalism of its participants, some deficiencies were soon identified in the work of the Commission and the tactics of forming it. First, it turned out that not all the elected members could be involved in the actual work. The situation worsened as a cause of the death of one of the most authoritative arbitrators,

⁸ Letter from Yu. O. Lengiel to the Salvage Association, *Ezhemesyachnik Vsesoyuznoy torgovoy palaty* 11–12 (1932): 69–74.

⁹ Report on the Activities of the Maritime Arbitration Commission, *Ezhemesyachnik Vsesoyuznoy torgovoy palaty* 11–12 (1932): 58–59.

¹⁰ Ibid., 60.

¹¹ Ibid.

Всесоюзная торговая палата
Москва, Ильинка, 6

ПЕРЕВОД

Ассоциации по спасению
Лондон

Милостивый государь!

Вернувшись из отпуска, я получил Ваше письмо, на которое, после его внимательного изучения, спешу ответить следующее:

1. Прежде всего позволю себе указать, что большая часть предложенных Вами вопросов, как мне кажется, основана либо на недоразумении, либо на неправильной информации. Так, например, дело парохода «Питеас» еще не рассматривалось в Морской арбитражной комиссии; поэтому я лишен возможности входить в обсуждение вопроса о том, является ли преувеличенной та сумма, которую требует за спасение этого парохода Свтогрфлот. Я должен лишь заметить, что в распоряжении Морской арбитражной комиссии нет никаких данных о том, что стоимость ремонта п/х «Питеас» была определена в 400.000 руб. Вместе с тем, поскольку дело парохода «Питеас» Вас очевидно интересует, я хотел бы отметить следующие обстоятельства.

Еще 10 июля 1932 г. копия заявления Свтогрфлота со всеми приложенными к нему материалами (отчет спасательной экспедиции, выписки из судовых журналов и пр.) была отправлена владельцам парохода «Питеас», фирме И. Т. Галакис в Хиос, с просьбой представить свои объяснения и возражения против требования Свтогрфлота; однако никакого ответа от владельцев парохода «Питеас» не получено и Морской арбитражной комиссии совершенно неизвестно, желают ли они участвовать в рассмотрении этого дела. Вы, надеюсь, согласитесь, что подобное поведение владельцев по меньшей мере является неразумным, так как в случае их дальнейшего уклонения от представления возражения дело будет рассмотрено лишь на основании материалов, представленных Свтогрфлотом. Об этом владельцы были поставлены в известность.

2. Я считаю себя обязанным обратить Ваше внимание на то обстоятельство, что Морская арбитражная комиссия всегда стремится к тому, чтобы вознаграждение было разумным и справедливым и никогда не превышало стоимости спасенного судна и груза, так как в силу ст. 169 Советского код. торгового мореплавания (и ст. 2. Брюссельской конвенции 1910 г.) — вознаграждение за оказанную помощь не может превышать стоимости спасенного имущества; постановлениями этих законов Морская арбитражная комиссия всегда руководствуется и обязана руководствоваться в своей практике.

3. Вы указываете, что при рассмотрении дела арбитрами Ллойда стороны могут назначать своих адвокатов или представителей. Такой же точно порядок существует и в Морской арбитражной комиссии: владельцы судна или груза и страховщики имеют право назначать своих представителей, которые в заседании Морской арбитражной комиссии дают объяснения и защищают интересы своих доверителей. Морская арбитражная комиссия не делает никаких затруднений сторонам при назначении ими своих представителей; так, например, при рассмотрении дела о спасении финского судна «Унто» владельцы доверили защиту своих интересов коммерческому аттache при Миссии Финляндии в Москве, при рассмотрении дел пароходов

A letter from Yu. O. Lengiel to the Salvage Association (cont.)

«Ф. Дзержинский», «Курск» и др. Госстрах, выступавший в качестве ответчика, назначил своих представителей и т. д. Равным образом, на практике имели и имеют место случаи, когда заинтересованные стороны посыпали своим представителям, наблюдающим за действием спасательного контракта в целом.

4. В своем письме Вы указываете, что несправедливо, чтобы капитан подписывал соглашение, не понимая всего его значения, и предлагаете, чтобы в будущем текст спасательного контракта всегда предъявлялся капитанам напечатанным на обоих языках, английском и русском. Должен указать, что Вы получили, очевидно, неправильную информацию: как Вы могли убедиться из известного Вам дела теплохода «Кинг Эдгар», капитанам в сего же предъявляется контракт, напечатанный на обоих языках. Что же касается его содержания, то уяснить его себе капитанам не трудно, ибо основное отличие советского спасательного контракта от контракта Ллойда заключается в том, что советский спасательный контракт предусматривает арбитраж Морской арбитражной комиссии в Москве, а контракт Ллойда — арбитраж Комитета Ллойда в Лондоне; остальные же условия обоих контрактов почти целиком совпадают, и оба контракта основаны на том же принципе по сию, по руку, который санкционирован и Советским кодексом торгового мореплавания, и Брюссельской конвенции 1910 г. Не понимаю, чем при таких условиях объясняется Ваше предложение.

5. Я хотел бы отметить неправильность Вашего предположения, будто капитан принуждается подписать именно советский спасательный контракт; никакого принуждения нет, и на практике имели место случаи спасения иностранных судов иностранными же судами (например случай с пароходом «Пеличе»). Вообщем Вы в своем письме говорите о советском спасательном контракте, неоднократно ссылаясь на то, что капитан вынуждается подписать советский спасательный контракт, не отдавая себе даже отчета в его содержаниях. Я только что указал, что контракт этот напечатан на русском и английском языках и что капитан, плавающий в Черном или Балтийском море, естественно, должен знать один из этих языков. Но, помимо этого, в чем же выражается принуждение? Несомненно, что капитан судна, оказавшегося в опасном положении, ищет помощи спасателя, — но о приложении могла бы ити речь только в том случае, если бы спасатель, использовав тяжелое положение капитана, заставил его согласиться на чрезмерно высокую сумму вознаграждения. Как установлено английской судебной практикой, о подобном принуждении можно говорить только после внимательного исследования каждого отдельного случая. Действительно, могут быть случаи, когда спасатель, воспользовавшись тяжелым положением капитана, заставляет его подписать обязательство об уплате чрезмерно высокой суммы. В этих случаях можно говорить о принуждении. Но о каком принуждении может идти речь, когда в спасательном контракте, предлагаемом на подпись капитану, содержится условие о том, что сумма вознаграждения за спасение будет определена независимым третейским судом, где владельцы судна и груза могут свободно защищать свои интересы? Вы, я надеюсь, согласитесь со мной в том, что подобно тому, как английский капитан охотнее всего будет обращаться в английский суд — суд адмиралтейства или арбитраж Ллойда, германский капитан — в германский суд или в Deutsches Seeschiedsgericht в Гамбурге, советский спасатель стремится передать свой спор с владельцем спасенного имущества на разрешение Морской арбитражной комиссии в Москве. Усматривать в таком стремлении советского спасателя насилие

по отношению к капитану советского судна — по моему мнению совершенно неправильно и несправедливо.

6. Как мне кажется, Вы не можете не согласиться с правильностью высказанной мною выше точки зрения, ибо в своем письме Вы пишете: «we venture to suggest that the alternative of using Lloyd's Form of Salvage Agreement in the cases of all vessels requiring assistance other than Russian vessels shall be favourably considered».

Следовательно, Вы сами признаете, что в тех случаях, когда одним из заинтересованных судов, т. е. судном, требующим помощи, или судном, эту помощь оказыванием, будет советское судно, нормальным является подписание советского спасательного контракта. Не могу при этом не обратить Вашего внимания на следующее обстоятельство: не желая брать на себя ответственности за подписание советского спасательного контракта, некоторые капитаны иностранных судов ведут длительную переписку с владельцами или их агентами о разрешении подписать советский контракт; из-за этой переписки упускается удобное для спасательных работ время, и в результате либо значительно удорожается стоимость спасательных работ, либо вследствие упущеного времени самое спасение судна становится невозможным. Вы согласитесь, что подобные результаты промедления капитана не отвечают ни интересам судовладельцев, ни интересам страховщиков, ни интересам спасателей. Я хотел бы, чтобы Вы обратили внимание на заинтересованных морских кругах на явную нежелательность этого явления.

7. Анализируя содержание советского спасательного контракта, Вы останавливаитесь на § 3 этого контракта, в частности на вопросе об условии об уплате вознаграждения в случае частичного успеха спасательных операций. Вопрос о вознаграждении в случае частичного успеха предусмотрен ст. 164 Кодекса торгового мореплавания и ст. 2 Брюссельской конвенции 1910 г., так что с этой стороны вопрос едва ли требует каких-либо разъяснений с моей стороны. Однако, в связи с § 3 спасательного контракта Вы вновь возбуждаете этот вопрос, на который Морская арбитражная комиссия отчасти дала ответ в своем решении по делу теплохода «Кинг Эдгар», а именно: Вы предполагаете, что Советоргфлот, действующий в качестве спасателя, является в то же время, в качестве правительственного учреждения, собственником перевозимого на спасенных судах груза. В называемом выше решении Морская арбитражная комиссия категорически отвергла, как совершило несоответствующие советскому праву, всякие попытки возложить на одну советскую организацию (Советоргфлот) ответственность за действия или за имущество, принадлежащее другой советской организации. Принцип раздельности ответственности различных государственных хозяйственных организаций является одним из основных принципов советского права, и из этого принципа не может быть сделано исключений. Должен отметить, что этот принцип хорошо известен и западноевропейскому праву; для примера достаточно напомнить юридическое положение германских железных дорог. Советоргфлот не является правительственным учреждением с хозяйственной организацией; в силу своего устава Советоргфлот не отвечает за долги государства и других советских предприятий и организаций, и государство не отвечает за долги Советоргфлота. Именно на основании этого принципа раздельности имущества и ответственности различных хозяйственных организаций сумма, уплаченная в виде вознаграждения за спасение, распределяется — в тех случаях, когда и спасенное судно и спасенный груз принадлежали советским организациям — между соответствующими организациями. В тех же случаях,

71

70

о которых Вы упоминаете, когда судно принадлежит иностранной фирме, а груз — советским организациям, Морская арбитражная комиссия обычно определяет, на какую сумму должен представить обеспечение судовладельцам и на какую грузовладельцам. Так, например, по делу норвежского парохода «Хорда» Морская арбитражная комиссия определила, что владельцы судна должны представить обеспечение в сумме 2.500 ф. ст., а Госстрах, где был застрахован груз, принадлежащий норвежским владельцам, должен был представить обеспечение также в сумме 2.500 ф. ст. Таким образом те меры, которые Вы предлагаете, применялись на практике Морской арбитражной комиссии. Вносить же какое-либо изменение в текст § 3 представляется нецелесообразным уже потому, что далеко не все грузы, погруженные в советских портах или направляемые туда, принадлежат советским организациям; напротив того, я должен указать, что большинство грузов, отправляемых из СССР, принадлежат иностранным покупателям.

8. Говоря о § 7 советского спасательного контракта, Вы указываете на желательность удлинения указанных там сроков. Потребность в вынесении решений в скорейший срок очевидна; однако Морская арбитражная комиссия, стремясь максимально оградить интересы иностранных судовладельцев и грузовладельцев и предоставить им возможность представлять свои объяснения, обычно предоставляет им значительно более длинные сроки.

9. Касаясь § 10 советского спасательного контракта, Вы отмечаете, что аналогичное постановление содержится и в контракте Ллойда, но что комитет Ллойда, до вынесения постановления об оплате спасателю понесенных им расходов из обеспечения внесенного владельцем спасенного имущества, обычно вызывает представителей сторон для дачи объяснений. Морская арбитражная комиссия готова выслушивать в таких случаях объяснения сторон, но отмечает, что до сих пор владельцы судов ни разу не обращались к ней с подобной просьбой.

10. В своем письме Вы предлагаете установить довольно сложную систему рассмотрения Морской арбитражной комиссией вопросов о предсталии обеспечения. Должен отметить, что в § 4 контракта Ллойда таких постановлений не содержится. Наоборот, там указывается что обеспечение должно быть представлено в такой сумме as the Committee of Lloyd's in their absolute discretion shall consider sufficient, причем such security shall be given in such manner and form, as the Committee of Lloyd's in their absolute discretion may consider sufficient.

Я хотел бы указать, что без всякой дополнения или изменения действующего советского спасательного контракта заинтересованные стороны, если они обратятся с соответствующей просьбой в Морскую арбитражную комиссию, вправе представлять объяснения о размере обеспечений.

11. Мне неясно, какие изменения Вы предлагаете внести в § 12 советского спасательного контракта. Как мне кажется, по вопросу о том, кто именно вправе требовать арбитража, никаких различий между § 12 советского спасательного контракта и первой частью § 14 контракта Ллойда не имеется.

12. В своем письме Вы указываете следующее: «Under the USSR Chamber of Commerce Rules apparently one of their named arbitrators only may be chosen to represent those concerned in the salved property. This is a form of compulsory representation of which we have no experience under any other jurisdiction».

Должен отметить, что обязательство сторон избирать арбитров из составленного Торговой палатой списка часто встречается на континентальной практике (например по договорам германской с датской, греческой, финляндской, венгерской и чехословацкой торговых палатами); об этой тенденции развития современных третейских судов см. Krause. Die geschichtliche Entwicklung des Schiedsgerichtswesens in Deutschland p. 119 et seq.). На аналогичных принципах построен и Deutsches Seeschiedsgericht в Гамбурге.

Ввиду наличия этой практики Ваше замечание представляется явно неправильным. Равным образом, я не могу согласиться с Вашим замечанием о том, что: «it is obviously unfair to the owners of the property to be obliged to utilise the services of a gentleman of whose capability, experience and impartiality they have no knowledge».

Не могу не заметить, что при обращении к арбитражу Ллойда советские организации точно так же вынуждены utilize the services of a gentleman of whose capability, experience, and impartiality they have no knowledge, либо в силу §§ 7 и 8 контракта Ллойда комитет Ллойда назначает суперарбитра или даже арбитра по своему усмотрению. Должен отметить, что положение сторон при арбитраже Ллойда в том отношении, что список членов Морской арбитражной комиссии сообщается сторонам и они могут навести все желательные им справки, а при арбитраже Ллойда личность суперарбитра или арбитра остается для заинтересованной стороны неизвестной до самого момента его назначения. Не могу при этом не указать, что в силу ст. 2 Положения о Морской арбитражной комиссии Морская арбитражная комиссия составляется из 15 членов, назначаемых на один год президентом Всесоюзной торговой палаты из представителей мореходных, торговых, страховых и тому подобных организаций, а также из лиц, обладающих специальными знаниями в области торгового мореплавания, морского права и морского страхования.

13. Касаясь ст. 10 Положения о Морской арбитражной комиссии, Вы спрашиваете, вправе ли сторона, оставшаяся недовольна решением, обращаться с жалобой в Верховный суд. На этот вопрос, разумеется, может быть дан только утвердительный ответ. В случае нарушения Морской арбитражной комиссии Кодекса торгового мореплавания, Брюссельской конвенции 1910 г., Положения о Морской арбитражной комиссии или других соответствующих законов в месячный срок в Верховный суд может быть подана жалоба с просьбой об отмене решения. Судить о том, насколько в том или ином случае имеются основания для подачи такой жалобы, может лишь заинтересованная сторона или ее представитель, участвовавший в рассмотрении дела. Должен отметить, что до настоящего времени ни одного случая обжалования решения Морской арбитражной комиссии не было.

14. Я бы хотел обратить Ваше внимание на один принципиальный вопрос, который невольно возникает при чтении Вашего письма. Критикуя советский спасательный контракт, Вы указываете, что контракт Ллойда «принят большинством главнейших спасательных предприятий во всех частях света». Я позволю себе указать, что кроме контракта Ллойда морские круги знают и другие контракты, например германский спасательный контракт. На таких же началах действует и советский спасательный контракт. Несколько не отрицая популярности морских кругах контракта Ллойда, я считаю необходимым подчеркнуть, что контракт Ллойда отнюдь не является единственным и что заинтересованные круги также вправе при-

73

72

A letter from Yu. O. Lengiel to the Salvage Association (cont.)

тязать на применение советского спасательного контракта. Речь идет не об исключительном положении того или иного контракта, а только о равноправии.

15. Я твердо уверен, что после данных мною выше объяснений Вы согласитесь со мной, что в настоящее время речь может и должна идти не столько о внесении тех или иных изменений в советский спасательный контракт или в положение о Морской арбитражной комиссии, сколько о действительном ознакомлении английских судовладельцев и страховщиков с подлинным характером работы Морской арбитражной комиссии. Я совершенно согласен с Вами, что было бы чрезвычайно желательно, чтобы в тех случаях, когда какое-либо дело поступает на рассмотрение Морской арбитражной комиссии, судовладельцы поручали какому-либо уполномоченному ими лицу защиту своих интересов. Я думаю также, что было бы чрезвычайно желательно, чтобы Вы выяснили все оставшиеся у Вас или могущие оказаться у Вас недоумения путем личной беседы в Москве. Я думаю, что такой способ ознакомления с работой Морской арбитражной комиссии отвечал бы общим интересам.

Со своей стороны я готов и в дальнейшем и письменно и устно дать Вам ответ на все интересующие Вас вопросы.

Председатель Морской арбитражной комиссии (подпись).



ВСЕСОЮЗНАЯ ТОРГОВАЯ ПАЛАТА

МОРСКАЯ АРБИТРАЖНАЯ КОМИССИЯ.

СПАСАТЕЛЬНЫЙ КОНТРАКТ.

БЕЗ СПАСЕНИЯ НЕТ ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ.

U.S.S.R Chamber of Commerce Maritime Arbitration
Commission
Salvage Agreement
No Cure—No Pay

193
Настоящее соглашение заключено между капитаном парохода
. (в дальнейшем: «капитан») и спасателем в лице (в дальнейшем «спасатель») о нижеследующем:

It is hereby agreed between Captain
of the steamship
(afterwards called «the Captain») and the Salvor
. (afterwards called «the Salvor») as follows:

1 Спасатель принимает на себя выполнение операций по спасанию парохода

его груза и другого находящегося на нем имущества, а также доставление упомянутого парохода в . . . или в какой либо другой пункт, по соглашению спасателя и капитана.

1. The Salvor undertakes to carry out salvage operations to save the steamship her cargo and other property on the ship and bring them in to . . . or other place, by agreement between the Salvor and the Captain

2. Спасатель может безвозмездно пользоваться разумно во время и для выполнения операций по спасанию приспособлениями спасаемого судна, его цепями, якорями и др. принадлежностями, но не должен без необходимости причинять ущерб, бросать или жертвовать ими или иной частью имущества.

2. The Salvor may make reasonable use of the salvaged vessel's gear, anchors, chains and other appurtenances during and for the purpose of the operations free of costs, but shall not unnecessarily damage, abandon or sacrifice the same or any other of the property.

3. За выполнение указанных в п. 1 операций спасатель в случае достижения успешных результатов получает вознаграждение в размере определением АК

Если, несмотря на предпринятые спасателем, согласно настоящего договора, операции, спасение приведет лишь к частичному результату, спасатель имеет право на вознаграждение в сумме, соответствующей результату.

Каждая из сторон может обжаловать суммы вознаграждения в МАК. МАК разрешает также всякие другие споры по настоящему договору.

При рассмотрении дела в МАК применяются условия настоящего договора.

3. For the performance of operations indicated in § 1, the Salvor, in case favourable results are attained, shall be remunerated to the amount of determined by the Maritime Arbitration Commission.

If, in spite of the operations undertaken by the Salvor in accordance with the present agreement, the operations shall only be partially successful, the Salvor is entitled to a reasonable amount according to the results achieved.

Each party may object to the sum of remuneration to the Maritime Arbitration Commission. The Maritime Arbitration Commission decides also all other disputes arising out of the present agreement.

The provisions of the present agreement shall be applicable to cases brought up before the Maritime Arbitration Commission.

4. Если спасатель желает обеспечить свое право требования по настоящему соглашению, то он должен немедленно после окончания операций по спасению или ранее сообщить МАК в размере какой суммы он требует обеспечения.

В случае неуказания этой суммы в течение 48 часов после окончания операции по спасению, МАК устанавливает размеры обеспечения в соответствии с суммой, указанной в п. 3, а при отсутствии в п. 3 фиксированной суммы, в размере, соответствующим обстоятельствам дела по определению МАК. При этом ни МАК, ни его члены не несут ответственности, ни за размер, ни за формы, ни за эффективность обеспечения.

4. In case the Salvor wishes to secure his right of claim under the present agreement, he must, immediately after the termination of the salving operations,

or sooner, notify the Maritime Arbitration Commission of the amount for which he requires security to be given.

Failing any notification by him during 48 hours after the termination of the salving operations, the Maritime Arbitration Commission fixes the amount of security according to the sum mentioned in § 3, and in case no fixed sum is provided for in § 3, to the amount appropriate to the circumstances as determined by the Maritime Arbitration Commission. In this connection neither the Maritime Arbitration Commission nor its members bear any responsibility either for the amount or the form or the effectiveness of the security.

5. До представления обеспечения спасатель имеет залоговое право на спасенное имущество, которое без его письменного разрешения не может быть перемещено из одного пункта в другой.

На представление обеспечения дается десятидневный срок со дня окончания операций по спасению, в течение которого спасатель соглашается не налагать ареста или запрещения на спасенное имущество, поскольку у спасателя нет оснований предполагать, что имеются намерения перемещения спасенного имущества вопреки договору.

5. Pending the completion of the security the Salvor shall have a maritime lien on the property salved which shall not, without his consent in writing, be removed from one place to another.

A ten days' period from the date of the completion of the salving operations is granted for the presentation of security, during which period the Salvor agrees not to arrest or detain by injunction the property salved, unless the Salvor has good reasons to believe, that the removal of the property salved is contemplated contrary to the agreement.

6. В случае непредставления обеспечения в вышеуказанный срок в размере и форме, потребованных МАК, спасатель вправе прибегнуть к аресту или наложению запрещения на спасенное имущество, при чем расходы, с этим связанные, могут быть по усмотрению арбитров, в зависимости от обстоятельства дела, возмещены спасателю.

6. In case no security is presented within the above stated period, to the amount and in the form required by the Maritime Arbitration Commission, the Salvor has the right to arrest and detain by injunction the property salved by him and the expenses incidental thereto may at the discretion of the arbitrators, according to the circumstances of the case, be reimbursed to the Salvor.

7. В течение 30 дней со дня окончания операции по спасению каждая из сторон настоящего соглашения, а равно и лица, указанные в п. 12, имеют право требовать назначения арбитражного разбирательства.

Если же такого требования в МАК не поступило, то МАК, поскольку он сам не найдет необходимым назначить арбитраж, делает распоряжение о реализации обеспечения и о выплате соответствующей суммы спасателю.

Требования, обращенные в МАК, после истечения 30 дней со дня окончания операции по спасению, оставляются МАК без рассмотрения и за реализацию и выдачу обеспечения ни МАК, ни его члены ни перед кем никакой ответственности не несут.

7. Within thirty days after the date of the termination of salving operations each party to the present agreement, as well as persons indicated in § 12, have a right to demand arbitration.

In case no such demand is presented to the Maritime Arbitration Commission, the Maritime Arbitration Commission, in as far as that body itself does not consider arbitration necessary, orders the securi-

ty to be realised and the corresponding sum to be paid out to the Salvor.

Demanda presented to the Maritime Arbitration Commission after the expiry of 30 days from the date of the termination of the salving operations are left unconsidered by the Maritime Arbitration Commission and neither the Maritime Arbitration Commission, nor its Members bear any responsibility for the realisation and the delivery of the security.

8. В заявлении о назначении арбитражного разбирательства должен быть указан желательный арбитр из числа членов МАК.

По получении упомянутого заявления МАК извещает другую сторону в двухдневный срок о поступившем заявлении и представляет ей 30 дней на указание желательного ей арбитра из числа членов МАК.

Если же в течение этого срока указание желательного арбитра не последует, то МАК, по просьбе другой стороны, назначает арбитра из числа членов МАК по своему усмотрению.

По взаимному согласию участники настоящего соглашения могут предоставить МАК персональный выбор арбитров. В этом случае МАК может возложить разрешение споров на одного арбитра, назначенного из числа членов МАК.

8. The application demanding arbitration must state the arbitrator chosen by the party from among the Members of the Maritime Arbitration Commission.

On receipt of the said application the Maritime Arbitration Commission informs the other party within two days of having received the application and allows them 30 days to indicate the arbitrator they desire, who must be one of the Members of the Maritime Arbitration Commission.

If, within the period stated, one of the parties does not name its arbitrator, the Maritime Arbitra-

tion Commission, at the request of the other party, appoints an arbitrator from among its members at its own discretion.

The selection of arbitrators may by mutual consent of the parties to the present agreement be left to the Maritime Arbitration Commission. In such a case the Maritime Arbitration Commission may nominate one of the members of the Maritime Arbitration Commission to act as sole arbitrator in deciding the dispute.

9. Порядок арбитражного разбирательства определяется инструкцией о производстве дел МАК, утвержденной Президиумом ВЭТП. Председатель МАК может обязать стороны до рассмотрения спора представить МАК необходимые документы.

9. The procedure of arbitration is determined by the «Maritime Arbitration Commission Procedure Instructions» confirmed by the Presidium of the USSR Chamber of Commerce. The Chairman of the Maritime Arbitration Commission may oblige the parties to submit to the Maritime Arbitration Commission necessary documents prior to the consideration of the dispute.

10. По просьбе спасателя МАК вправе до вынесения решения арбитрами распорядиться об оплате спасателю действительно произведенных им расходов полностью или частью, реализовав для этого соответствующую часть предоставленного обеспечения.

10. At the request of the Salvor the Maritime Arbitration Commission has the right pending an award of the arbitrators to order the payment to the Salvor of all or part of the expenses he actually incurred, realising for the said purpose a corresponding part of the security given.

11. Капитан заключает настоящее соглашение, как представитель судна и груза и соответственно владельцев их и обязывает каждого из них (без ответственности

35

одного за другого без личной ответственности капитана) к надлежащему выполнения настоящего соглашения.

11. The Captain enters into this Agreement as Agent for the Vessel and Cargo and the respective Owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance of this agreement.

12. Право требовать назначения арбитражного разбирательства принадлежит: 1) судовладельцам, 2) спасателям и 3) прочим лицам, заинтересованным в качестве грузохозяев или страховщиков в спасенном имуществе, при условии, что их интерес будет в совокупности не менее одной четверти стоимости спасенного имущества по оценке МАК. Кроме того арбитражное разбирательство может быть назначено МАК и по собственной инициативе.

12. The following persons have a right to demand arbitration: 1) Shipowners, 2) Salvors, 3) other persons interested as cargo Owners or Insurers in the salved property, provided their total interest amounts to not less than one-fourth of the cost of the salved property as evaluated by the Maritime Arbitration Commission. Moreover, the Maritime Arbitration Commission may institute arbitration proceedings at its own initiative.

13. Стороны, желающие лично или через представителей участвовать в арбитражном разбирательстве, должны сообщить в МАК свои юридические адреса в СССР с указанием кому должны быть адресованы повестки, вызовы и т. п. В случае несообщения юридических адресов сторон в СССР, повестки, вызовы и т. п. будут оставаться в канцелярии МАК и считаться врученными сторонам.

13. Persons desiring to take part in arbitration procedure either personally or through their representatives must inform the Maritime Arbitration Commission of their legal addresses in the USSR and state

at the same time to whom notices, summonses, etc., should be addressed. In case the legal addresses of the parties in the USSR are not communicated, the notices, summonses, etc., will remain in the office of the Maritime Arbitration Commission and be deemed delivered to the parties.

14. Все предусмотренные настоящим соглашением постановления, распоряжения и действия МАК, в том числе и разрешение споров между судовладельцами и грузовладельцами, производятся председателем МАК или его заместителем и считаются совершенными от имени МАК.

14. All the awards, orders and actions on the part of the Maritime Arbitration Commission, as provided by the present agreement, including also the settlement of disputes between the Shipowners and Cargo-owners, shall be made or given by the Chairman or Vice-Chairman of the Maritime Arbitration Commission and are deemed as having been made or given on behalf of the Maritime Arbitration Commission.

26

27

Text of the salvage contract drafted by the MAC (final)

Professor M. Ya. Pergament, in 1932. The geographical remoteness of certain members of the Commission also posed a significant challenge. For example, Professor V.E. Lyakhnitsky and I.N. Kolbin lived in Leningrad, K.P. Egge in Arkhangelsk, and L.H. Friedrichson was appointed to a position in Berlin. This contradicted the original intention to involve experts from key port regions of the USSR in the work of the MAC.¹²

Another challenge was the arbitrators' excessive workload in their main jobs. In this regard, the chairman of the MAC, Yu. O. Lengiel, initiated a discussion on the need to elect to the Commission primarily specialists who permanently reside in Moscow and are able to actively participate in its activities.

By 1941, it had been revealed that the Commission systematically violated the five-day deadline for forwarding complaints on its decisions to the Supreme Court of the USSR.¹³ As of 1940, delays averaged three days but sometimes reached up to twenty five days. Often, the MAC's awards were sent to the parties extremely slowly. The reasons for this were the Commission's use of insufficiently qualified rapporteurs who required training, as well as the unsatisfactory work of the MAC's technical apparatus. Significant problems were also associated with the work of consultants. Some of them, as noted by the chairman of the Commission, B.N. Povalishin, were negligent in their work, viewing it only as a source of income. At that time, the promotion of the MAC's work was also ineffective. In particular, it failed to publish the approved collection of awards, due to unsatisfactory work by its compilers and missed deadlines. Nor were any efforts made to publish selected awards in leading foreign publications.

It was not only the leadership, but also members of the MAC who spoke out about organisational shortcomings. Among them was the weak involvement of rank-and-file members in the Commission's work, resulting in an unequal distribution of responsibilities and the isolation of part of the team. This got worse because of the poor awareness of MAC members about significant awards made by their colleagues, which hindered the exchange of experience and professional growth.

Another serious flaw was the MAC's failure to fulfil its scientific and regulatory function: by 1941, the Commission had not contributed in any way to the development of Soviet maritime law, had not raised questions about the elimination of contradictions in its provisions, and had not initiated discussion of the gaps in this emerging field of law at its plenary sessions for subsequent referral to the appropriate authorities. To fix the situation, MAC members proposed establishing an organisational form of interaction with research institutes (the Institute of Foreign Trade Monopoly and the All-Union Institute of Legal Sciences), which would allow theoreticians to familiarise themselves with the practice of the MAC and evaluate its decisions, and practitioners to get closer to research work.

Despite the objective and subjective difficulties, the MAC institution demonstrated stability in overcoming them. These shortcomings show that the institution evolved under real, not ideal, conditions, constantly adapting to external circumstances, making the history of the MAC not just a chronicle of success, but a source of valuable experience. Its analysis will prove particularly valuable in the next section, devoted to a comparative study of the Commission's path.

The MAC's Path: A Comparative Analysis of Its Early and Later Stages¹⁴

Formation and First Steps (1931–1932)

If the period from 1 January 1931 to 1 January 1932 can be described as preparatory, devoted to defining the MAC's operating framework and developing a pro forma Soviet salvage contract, then 1932 marked the beginning of a period of full-fledged practical work: hearing of the first substantive cases and distribution of a model salvage contract in interested maritime circles.

¹² Report on the Activities of the Maritime Arbitration Commission, *Ezhemesyachnik Vsesoyuznoy torgovoy palaty* 11–12 (1932): 63.

¹³ Fols. 2–55, File Unit 133, Series 1, Record Group 635, RGAE. *Stenogramma zasedania Plenuma MAC of 18 February 1941*.

¹⁴ Muranov A.I., ed., *Mezhdunarodniy Commercheskiy Arbitrazh: "Experience of Domestic Regulation"* (Moscow: Infotropik Media, 2011), 117–145.

Thus, in its first year of operation, the Commission considered cases that became textbook examples: the salvage of the British steamship *King Edgar* in the Black Sea,¹⁵ the Soviet steamship *Felix Dzerzhinsky* in the Baltic Sea, and the Norwegian steamship *Blink* in the White Sea. In addition, three international contracts (Soviet and foreign ships) were signed during this period, confirming the growing confidence in the MAC.

Expansion of Jurisdiction and International Recognition (1933–1956)

By the mid-1950s, the MAC had established itself as an authoritative body with broad powers. Its jurisdiction, defined with the participation of Gosstrakh and Sovtorgflot, was gradually expanded: in 1933, the Commission was granted the right to consider disputes related to collisions between sea and river vessels, as well as damage to port facilities; in 1936, disputes over ship chartering, agency services, carriage by sea (based on bills of lading), and maritime insurance were transferred to its jurisdiction. Thus, only disputes arising from maritime towage contracts remained outside its jurisdiction.¹⁶

Archival documents show that initially, the option of granting the MAC all of these powers at once was considered. However, in the end, an evolutionary approach was chosen, to expand the Commission's jurisdiction as it gained practical experience.¹⁷

The years of the World War II undoubtedly left their mark on the MAC's activities. Despite the fact that commercial sea carriage being reduced to a minimum, the Commission continued its work, resolving disputes related to the increased volume of Arctic shipping and the transport of evacuation cargo on the Black Sea.

It is noteworthy that during the first twenty years of its activity, the MAC demonstrated a high degree of legal stability: although the Commission considered more than a thousand cases, the Supreme Court of the USSR overturned only seven of its awards.¹⁸

This twenty-year period, which spanned the war years and the restoration of the national economy, was a key stage in the Commission's development. An analysis of the two versions of the MAC Regulations (1939 and 1954) clearly shows how its organisational structure adapted to new objectives and accumulated experience.

Financial and procedural aspects.

- The advance payment was transformed from a fixed amount (50, then 250 rubles) to a percentage of the disputed amount (2% in 1954).
- The deadline for the defendant to submit a Statement of Defense was standardised: for most cases, it was reduced to ten days (previously, defendants abroad were given thirty days), apart from thirty days for disputes over salvage contracts.
- Over time, the formation of the arbitral tribunal grew more flexible: initially, disputes were considered by two arbitrators with the involvement of a super-arbitrator in case of disagreement, then the possibility of a single arbitrator considering the case with the consent of the parties appeared. Later, the procedure was simplified still further, as the parties were given the right to entrust the appointment of arbitrators to the chairman of the MAC.

Interim remedies and enforcing decisions.

Initially, the chairman of the MAC independently determined the amount and form of interim remedy for the claim, and the procedure for its implementation was established after the award had been enforced. By 1954, interim remedies became where provided for in the contract.

¹⁵ "Having received the MAC award, the English insurance association...", unpublished note.

¹⁶ Shpektorov A. I., "Maritime Arbitration in the USSR (On the Twentieth Anniversary of the Maritime Arbitration Commission)," *Sovetskoe Gosuradstvo i Pravo (Soviet State and Law)* 8 (1951): 77–80.

¹⁷ Report on the Activities of the Maritime Arbitration Commission, *Ezhemesyachnik Vsesoyuznoy torgovoy palaty* 11–12 (1932): 63.

¹⁸ Ibid.

New procedural institutions.

The reform of the mid-1950s introduced several important innovations: the right of the parties to conclude a settlement agreement at any stage of the proceedings with the termination of the case if it was reached before the formation of the arbitration; the allocation of court fees, either by agreement of the parties or by arbitral award; the possibility of holding closed sessions at the request of the parties.

Thus, by the mid-20th century, the MAC procedure had become more flexible, financially transparent, and efficient. The expansion of the chair's powers was combined with the adoption of detailed rules of procedure, and the Commission's awards became more reasoned. The result was a significant acceleration of the process: by 1960, more than half of the cases were resolved within three months.¹⁹

Transition period (1991–1993)

After the collapse of the USSR, the Commission came under the jurisdiction of the Russian Federation Chamber of Commerce and Industry. During this transition period, the MAC continued its activities based on the 1980 Regulations, resolving disputes, including those that had been brought before it during the Soviet era.

Post-Soviet period (since 1993)

A qualitatively new stage in the development of the MAC began in 1993 with the adoption of Russian Federation Law of 7 July 1993, On International Commercial Arbitration. The enactment confirmed the MAC's status as a permanent arbitral institution and provided a modern legal framework for its activities.

The Commission's jurisdiction was significantly expanded and specified. Now, disputes arising from contractual and other civil law relations in the field of merchant shipping, including those involving foreign persons, fall within its jurisdiction. These include cases related to chartering, transportation, and towage of ships; marine insurance; purchase and sale of ships; salvage and collision of ships; and damage to port facilities.

The most important innovation was the alignment of procedural rules with international standards. MAC decisions became enforceable in accordance with international treaties, such as the 1958 New York Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards.²⁰

Thus, the MAC has come a long way in its development. The key areas of its transformation were: flexibility of procedures – the introduction of measures to impose an interim remedy (e.g., ships arrests) and simplification of the enforcement of awards, as well as adaptation to modern requirements – updating of terminology and integration into the global arbitration system. While maintaining continuity, the MAC has systematically expanded its functions and strengthened its influence on a global scale, evolving from a Soviet departmental arbitration body in the 1930s to a full-fledged international arbitration court after 1993. This path was paved thanks to the efforts and high competence of representatives of shipping, trade, and insurance organizations, as well as leading experts in the fields of merchant shipping, foreign trade, maritime law, and marine insurance.

However, the drama of the era in which the MAC was founded directly affected its first arbitrators. According to A.I. Muranov,²¹ during the years of the "Great Terror," at least 29 of the 62 arbitrators on the first six lists were repressed, which is almost half of the total number of MAC arbitrators.²² All of them were subsequently rehabilitated.

¹⁹ A.D. Keilin, "On the Thirtieth Anniversary of the Maritime Arbitration Commission," *Vneshnya torgovlya* 3 (1961): 6–13.

²⁰ Information on the Maritime Arbitration Commission, accessed October 31, 2025, <https://mac.tpprf.ru/ru/information/>.

²¹ Muranov A.I., *International Commercial Arbitration*, 333.

²² The researcher accounts for this scale by noting that, during the relevant period, the Commission was generally composed not of narrowly specialised legal practitioners, but of high-ranking officials from the middle and upper echelons of the state apparatus. Their primary role was therefore less strictly legal than politico-legal in nature, involving oversight of dispute resolution, particularly in cases involving foreign companies. In this context, Muranov argues that the repression of MAC arbitrators was not specifically targeted: rather, they fell victim to a broader campaign directed against representatives of the state apparatus of the time ("Maritime Arbitration, Maritime Law, Teaching: Retrospective and Present" Lebedev S.N. and Makovsky A.L.

Preserving the memory of the first arbitrators, their contribution to the development of domestic maritime arbitration, and their tragic fates is an important and achievable task.

CHAIRMEN OF MARITIME ARBITRATION COMMISSION

Lengiel, Yuli Osipovich (Lengiel, Gyula, Landjel, Goldstein, Gyula) (1888–1938)

First chairman of the MAC from February 1931 to February 1937



Gyula Goldstein was born on 8 October 1888 in Szatmár (Satu Mare), Austria-Hungary (present-day Romania).

After graduating from an eight year-school in Budapest, Goldstein worked at a metal factory for several months, then continued his studies at the Commercial Institute, while also working part-time as a tutor. After completing his schooling in 1905, Goldstein worked as a salesclerk for a year.²³

In 1904–1905, he worked as a clerk at an oil company in Budapest, later at a confectionery factory (1905–1907), and in 1906–1908²⁴ as an accountant.

Before receiving his diploma, from 1909, Goldstein taught at a private commercial secondary school, and after receiving his academic title of professor of commercial sciences in 1911, he taught at a municipal school in Budapest, continuing to teach at a private school until 1917 and later moving to a local higher school of commercial sciences (1917–1919). At the same time, from 1912 to 1919, he worked as an expert and auditor in accounting.

Goldstein was the founder and an active member of the teachers' union. As Goldstein himself noted in autobiography, during the war he was the first secretary general of the trade union organisation of education workers he had created, and later its chairman.

At the end of 1917, he became a professor at the Academy of World Trade and the Eastern Academy.

Following the end of World War I, he served as a People's Commissar within the Hungarian Council of People's Commissars (1919). After the overthrow of the Soviet government, Goldstein fled to Austria, where he was arrested. After his release in early 1920 and until the end of 1922, he headed the party school in Vienna and served as editor of Party magazines.

At the end of 1922, acting on an invitation from the Soviet trade representative B.S. Stomonyakov Goldstein moved to Berlin and was involved in preparing trade negotiations between Germany and the USSR, and then remained to work in the Soviet trade mission (foreign trade representation), where he soon became head of the joint enterprises department, and then a member of the board and council of the trade mission. After that, he conducted all trade and political negotiations with the German government, ministries, and business circles. At the same time, Goldstein worked as an author of articles and editor of local publications, including *Rote Fahne* newspaper.

From 1925, Goldstein was actively involved in the development of all Soviet foreign trade, was a member of the USSR Trade Mission Council (1925–1930), the Presidium of the Foreign Trade Arbitration

Interview with A.I. Muranov, arbitrator, lawyer, associate professor at MGIMO // *Vestnik mezhdunarodnogo kommercheskogo arbitrazha (Herald of International Commercial Arbitration.)* 2020. No. 2. pp. 86–100.

²³ Fol. 19, File Unit 2543, Series 251, Record Group 870, RGAE.

²⁴ Fol. 19, File Unit 2543, Series 251, Record Group 870, RGAE.

Commission (FTAC; now the International Commercial Arbitration Court) at the FTC and was a member of the chamber.

From 1930, he worked in the USSR under the name Yuli Osipovich Lengiel, living at 5 Kalyaevskaya Street, apartment 101 (now known as Dolgorukovskaya Street). Until May 1931, Lengiel was a member of the Presidium of the FTC, and in this capacity, he negotiated Soviet-Bulgarian trade relations, but noted that the USSR would not show much initiative in this matter.²⁵

In 1931, Lengiel joined the USSR's People's Commissariat for Foreign Trade, where he held the positions of deputy head (from 1934 – head) of the trade policy sector (trade missions) and deputy head of the export sector, which he later also headed (1931–1937). As deputy head of the export department, Lengiel used his professional experience to write the book *The ABCs of Foreign Trade* (1934). In addition, at the end of 1934, Lengiel headed the agricultural export group.

In February 1931, Yuli Osipovich was elected the first chairman of the MAC and remained in this position for six years. Contemporary assessments indicate that under Lengiel's leadership the MAC secured a solid reputation among foreign shipowners and became recognised as a competent and reliable maritime arbitral forum.

It is known that he participated as an arbitrator in the consideration of cases concerning the salvage of the steamship *Kursk* (heard on 5 June 1932) and the trawler *Ussuriets* (heard on 25 July 1932), and was also elected as a super-arbitrator in the consideration of a lawsuit filed by the Leningrad Directorate of Glavsevmorput against the Black Sea Shipping Company for compensation for damage to the icebreaker *Ermak* and for reward for the salvage of the motor ship *Voroshilov* (23 June 1936).

On 2 November 1937, Lengiel was arrested by the People's Commissariat for Internal Affairs (NKVD) on charges of participating in a counterrevolutionary organisation. He was included in the so-called "Stalin's execution list" "Moscow-Center" dated January 3, 1938. The Military Division of the Supreme Court (MDSC) of the USSR sentenced Yuli Osipovich to the highest punishment, execution by shooting, on 8 January 1938; the sentence was carried out on the same day. The place of burial was the NIAA special facility "Kommunarka."

Yuli Osipovich Lengiel was posthumously rehabilitated on November 28, 1956.

Krechetov, Mikhail Mikhailovich (1901–...)

Chairman of the MAC from September 1938 to 1939



Mikhail Mikhailovich Krechetov was born on 25 June 1901 in the village of Aleksandrovka, Rakhinsky, Tambov Region, to a peasant family. After completing his primary education at a rural school in 1914, he enrolled in a vocational school in 1915 and graduated in 1919 with a qualification in metallurgy. He then worked at the same school as a metalworking instructor until 1921. From 1922, Krechetov's work was related to industrial enterprises in Moscow: he worked at the Armoured Vehicle Factory (1922–1923), the Kalinin Factory (1923–1924), and Mostyazhart (1924–1926).

In January 1929, Krechetov was nominated by the factory organisation for the position of district inspector at Neftesindikat, where he worked until the end of the year. He was then appointed by the board of Soyuzn nef as deputy director of "Soyuzn nefteorg

²⁵ Sovetsko-bulgarskiye otnosheniya i svyazi (Soviet-Bulgarian Relations and Contacts: Documents and Materials), vol. 1 (Moscow: Nauka, 1976), 658.

(formerly Neftesindikat). In 1930, he was appointed to a post in London to work for Russian Oil Products Ltd. (R.O.P.) as head of the technical department, where he remained until 1933. As export operations contracted in connection with the embargo on Soviet goods, he was recalled to the USSR and appointed deputy director for capital construction at Soyuznefteexport. Three months later, however, he was sent back to London to resume his former post at R.O.P. Upon his return to the USSR in 1934, Krechetov joined Soyuznefteexport as a senior inspector, where he worked until 1935.

At the same time, Krechetov enrolled in the Academy of Foreign Trade, which he successfully graduated in 1937. Thereafter he was assigned by the People's Commissariat for Foreign Trade (NKVT) to work at the All-Union Chamber of Commerce (AUCC), where he held the positions of deputy chairman of the presidium and chairman of the MAC.²⁶

In 1938, he organised a Soviet exhibition in Izmir, acting as Commissioner of the Soviet section of the exhibition, for which the AUCC was awarded a gold medal and a diploma. However, on 23 September 1940, Krechetov was dismissed from his post as deputy chairman of the AUCC presidium for using short-supply goods allocated to the Chamber for personal purposes, assisting others in doing so, and abusing his official position, after which his case was transferred to the investigative authorities.²⁷

Povalishin, Boris Nikolayevich (1907–...)

Chairman of the MAC in 1939–1944

Between 1939–1944 (at least in 1941), Povalishin was a member of the Foreign Trade Arbitration Commission (FTAC). After leaving his leading position at the MAC, he became deputy head of the legal department of the People's Commissariat for Foreign Trade (NKVT) in 1944. At an unspecified time, he also served as an acting authorised official of People's Commissariat for Foreign Trade in Arkhangelsk's.

Boris Nikolayevich was born on 19 March 1907 in Ryazan. His career began in the role of messenger: first in the provincial committee of the Komsomol (1921–1922), and then at the Ryazan Workers' and Peasants' University (1922–1923). During that period, Povalishin also worked as a sales trainee at the Ryazpaitorg store (1923–1924). From 1924 to 1925, he tried various working professions connected with inland water transport: he worked as a trainee dredger hand at the Ryazan Okskaya 4 barge yard, as a trainee turner in the yard's workshops, and later as a stoker aboard the steamboat *Chasovoy*.

In 1925, Povalishin enrolled in the Krasny Vodnik factory and workshop apprenticeship school in Moscow, from which he graduated in 1928. After graduation, he was assigned by Sovpartorg to the Head Baltic Office of Sovtorgflot in Leningrad, where he worked as a first-class stoker on the steamboats *Yushar* and *Karl Liebknecht*, later becoming a first-class engineer.

In 1929, Boris Nikolayevich was drafted into the Red Army. After his demobilisation in 1931, he worked as head of a student dormitory at the Mendeleev Academy and, from 1932, as head of the technical and chemical division within the Military Chemical Trust of the People's Commissariat for Heavy Industry.

In 1935, Povalishin was sent to study at the Law Academy of the Central Executive Committee of the USSR (CEC), graduating with first-class honorus in 1937. He was then assigned by the Central Committee of the All-Union Communist Party (Bolsheviks) to work as a consultant at the State Commercial Court of the Council of People's Commissars of the USSR. From 1938 onward, he combined his work with postgraduate studies at the Law Academy. Soon thereafter, by decision of the Central Committee of the All-Union Communist Party (Bolsheviks), Boris Nikolayevich was transferred to the People's Commissariat for Foreign Trade as deputy head of the legal department (1939). Between 1941 and April 1944, he served as an official (until October 1941) and deputy representative of the People's Commissariat for Foreign Trade in Arkhangelsk.²⁸

During period (1939–1944), Povalishin served as the head of the MAC and, at least in 1941, was a member of the FTAC.

²⁶ Fol. 135, File Unit 13541, Series 250, Record Group 870, RGAE

²⁷ Ibid., fol. 171.

²⁸ Fol. 152, File Unit 5139, Series 255, Record Group 870, RGAE.

One of his known addresses in Moscow was 2 Raskovaya Street, apartment 51 (in 1945–1949).²⁹

In 1941, Povalishin was also sent to the USSR trade mission in Germany as a senior legal counsel. After returning to Moscow in June of that year, he was reappointed deputy head of the legal department. In 1945, he was seconded to a similar post at the USSR trade mission in Czechoslovakia.

In November 1948, Boris Nikolayevich returned to the Ministry of Foreign Trade (MFT) and was placed on reserve. In April 1949, he was transferred to the Council for Mutual Economic Assistance as a legal adviser while remaining on the MFT reserve. In May 1950, Povalishin returned to the MFT as head of the contractual and legal bureau of the All-Union Association Technoexport.³⁰

Information contained in Povalishin's personal archival files indicates that his life and professional activity were documented at least into the 1970s, which suggests that he remained active at least until that period.

Keilin, Alexander Davydovich (1894–1970)

Chairman of the MAC from 1945 to 1970



Alexander Davydovich was born on 12 June 1894 in Melitopol into the family of David Markovich Keilin, a well-known pharmacist in Tavria.

In 1898, the family moved to Simferopol, where Keilin graduated from the local real school in 1911 and then attempted to enroll at the Moscow Commercial Institute, but was denied a permission to stay. In 1917, he graduated from the Demidov Law Lyceum in Yaroslavl.

Keilin began his academic career at the Crimean University in 1921, and in 1923 he joined the Institute of Soviet Law. Alexander Davydovich later worked as a consultant to the Soviet trade mission in Great Britain (1926–1927). Upon his return, he lectured at leading universities in the country, including Moscow State University, MGIMO, and the Institute of Foreign Trade, where he served as a head of the department. In 1939, he was appointed a legal expert at the Ministry of Foreign Trade (Minvneshtorg). Together with other scholars, Alexander Davydovich helped shape a comparative approach to the teaching of law at the Institute of Foreign Trade and MGIMO.

Alexander Davydovich participated in main international forums as a member of government delegations: the London, Paris, and New York sessions of the Council of Foreign Ministers (1945–1946), the Paris Peace Conference (1946), and the UN conferences preparing conventions on maritime law (1957–1961). He made a significant contribution to the development of the USSR Merchant Shipping Code (1929), the Fundamentals of Civil Legislation of the USSR (1961), and other principal legal acts.

Keilin was also among active proponents of the establishment of the MAC. From 1 March 1929 he served as a member of the Presidium of the Maritime Law Commission, and in 1934 he joined the MAC. He was soon elected deputy chairman of the Commission (1938–1945), and from 1945 to 1970 he served as a head of MAC continuously for a quarter of a century.

"A leading authority in the field of maritime law, foreign trade, and arbitration, A. D. Keilin made an enormous personal contribution to the development of the MAC and helped train a new generation of ar-

²⁹ Ibid., fol. 23.

³⁰ Ibid., fols. 156–160.

bitrators and case reporters," wrote S. N. Lebedev, chairman of the MAC at the USSR Chamber of Commerce and Industry and subsequently at the Russian Chamber of Commerce and Industry from 1971 to 2011.³¹

From 1969, Keilin headed the Department of International Maritime Law at the Institute of State and Law of the USSR Academy of Sciences, having by that time earned a doctorate in law.

Keilin was the author of more than 100 works on law, including monographs on maritime, transport, and international trade law which had a significant impact on Soviet legal doctrine, the regulatory framework, and the country's participation in international conventions. Among his major works are: "International Rules for CIF Transactions ('Warsaw Rules' of 1928)" (1929), "Maritime Law of the USSR" (1932), "Claims and Judicial and Arbitration Practice in the Chartering of Foreign Tonnage" (1936), "Merchant Ships and Car- goes in Wartime" (1941), "Soviet Maritime Law" (1954), and "Shipbuilding and Civil Procedure in Capitalist States" (1950–1961).

Alexander Davydovich died on 4 May 1970 in Moscow.

DEPUTY CHAIRMEN OF THE MARITIME ARBITRATION COMMISSION

Behind every chairman of the MAC there was always a deputy chairman, a figure whose role was less visible, yet no less significant. They handled day-to-day and operational matters, managed internal processes, and supervised staff, ensuring the uninterrupted functioning of the Commission. In this section, we set out the stories of those whose names often remained offstage, yet whose contribution to the history of the MAC is impossible to overstate.

Sergeev, Ignaty Antonovich (1880–1937)

Deputy Chairman of the MAC, 1931–1936

Ignaty Antonovich was born on 19 May 1880 in Khvalynsk, Saratov Governorate.

He began his maritime career in 1896 after graduating from the Berdyansk Maritime School, serving as a cabin boy on the steamship *Kreiser*, operated by the Fisheries Department of the Ministry of Agriculture; he remained in this position until 1903. In 1906–1907, Sergeev continued to serve as a sailor on various small and long-distance ships in the Black and Caspian Seas. From 1908 onwards he held senior positions, first as assistant captain and later as captain of the steamships *Soglasie*, *Shura*, *Italia*, *Druzhba*, and *Petr Karpov*.

In March 1917, Sergeev was elected chairman of the Novorossiysk Union of Sailors and subsequently joined the Central Committee of the All-Russian Union of Sailors and Rivermen of the Merchant Fleet, serving as deputy chairman and a member of its presidium. Soon afterwards, Ignaty Antonovich headed the Navigation Department of the People's Commissariat for Trade and Industry, became a member of the Supreme Collegium of the Main Directorate of Water Transport (Glavvoda) under the RSFSR Supreme Council of the National Economy (VSNKh), and participated in the development of the project to bring the Russian merchant fleet under state ownership. In October 1918, Sergeev was appointed deputy chairman of the Supreme Collegium of Glavvoda, and in March 1919 he became head of the Merchant Shipping Department of Glavvoda.

From 1921 to 1928, Ignaty Antonovich headed the Central Administration of Maritime Transport (TsUMOR) under the People's Commissariat for Transport, while concurrently holding senior posts in the State Merchant Fleet. In 1922–1923 he served as chairman of the Central Board, and from 1923 to 1925 he was a member of the board. Sergeev also served on the board of the Sovtorgflot Joint-Stock Company from January 1925 to 1926. During this period, he made a significant contribution to the development of the transport shipbuilding programme launched in 1924 and took part in drafting the five-year plan for port development and the project of the USSR Merchant Shipping Code.

³¹ Lebedev S.N., "Fifty Years of Soviet Maritime Arbitration," *Informatsyonnyi sbornik Torgovo-Promyshlennoy Palaty (Information Herald of the USSR Chamber of Commerce and Industry)* 35 (1981): 21–22.

In November 1929, Sergeev was appointed deputy chairman of the board of Sovtorgflot; in 1930 he became head of the planning sector of the Central Administration of the USSR Ministry of Water Transport, and a year later he became chief consultant to the head of Sovtorgflot while also heading the Technical and Operational Department of the People's Commissariat for Water Transport.

Later, Ignaty Antonovich held the following posts:

- senior consultant to the Secretariat of the People's Commissariat for Water Transport (1934);
 - senior consultant (1934) and senior inspector (1935) of the Central Administration of the Sea Passenger and Bulk Cargo Fleet;
 - chief engineer (1935) and head of the Maritime Operations Group (1936) of the Fleet Operations Group at the People's Commissariat for Water Transport. During this period, Sergeev also headed the central dispatch and radio centre.³²

Sergeev also made a significant contribution to the development of maritime science and the preservation of its history. On his initiative, the Museum of Merchant Shipping and Ports was founded in Leningrad in 1924, and the Institute of the Maritime Fleet (TsNIIMF) was established in 1929–1930. He played a pivotal role in founding the journal *y Fleet (Merchant Fleet)* (later *Vodny Transport*, later still *Morskoy Fleet*) and served on its editorial board.³³

On 1 March 1929, Ignaty Antonovich was elected to the presidium of the Maritime Law Commission, and on 18 January 1930 he became deputy chairman of the presidium under E. F. Rosental.

Sergeev soon became a member of the MAC, taking part in its activities as deputy chairman of the board of the Sovtorgflot, chairman of the Central Emergency Commission of the People's Commissariat for Water Transport, and senior consultant to that commissariat. As an arbitrator, he took part in determining the amount of the salvage reward in case concerning the motor ship *Felix Dzerzhinsky* (5 April 1932), the trawler *Ussuriets* (25 July 1932), and the Finnish ship *Unt* (21 September 1932).

From 1930 to 1936, Ignaty Antonovich served as a member of the presidium of the MAC and first deputy to its chairman, Y. O. Lengiel. He held this position until 2 February 1936, was reappointed on 1 July of the same year, but was arrested in November.



*The steamship Ignaty Sergeev on the Batumi–Istanbul route (1928)*³⁴

³² Fols. 1–7, File Unit 926, Series 10, Record Group 7458, RGAE.

³³ Isanin, N. N. ed., *Morskoy enzyklopedicheskiy spravochnik* (Maritime Encyclopedic Handbook), vol. 2 (Leningrad: Sudostroenie, 1986), 221–222.

³⁴ *Ignaty Sergeev Bulk carrier, Black Sea Steamship Company*,” accessed August 13, 2025, <https://kruiznik.com/forum/viewtopic.php?t=783>.

"A deep-sea master, a sailor of great culture, one of the first organisers of Soviet maritime transport, and the author of one of the first books on the operation of water transport," wrote S. N. Lebedev.³⁵ Indeed, as one of the founders of the Soviet transport fleet, Sergeev authored numerous works on the economics and operation of maritime transport, laying the foundation for their scholarly study. Among his major works are "Foreign Trade and Water Transport" (1921), "Maritime Transport in Our Country and in Industrial Countries" (1921), "Fundamentals of Navigation" (1930), "The Five-Year Plan for Maritime Transport" (1930), and "Reconstruction of the Merchant Marine" (1932).

In recognition of his achievements, in 1921 the cargo-passenger steamer *Batum* was renamed *Ignaty Sergeev*. Furthermore, from 1968 to 2000 the Black Sea Shipping Company operated a bulk carrier of the same name, built for the USSR at the V. I. Lenin Shipyard in Gdańsk, Poland.



*Bulk carrier Ignaty Sergeev*³⁶

Sergeev lived in Moscow at the following address: 2 Orlikov Lane, apt. 4.

Ignaty Antonovich was arrested on 3 November 1936 and charged with sabotage and participation in a counterrevolutionary terrorist organisation. He was convicted and executed on the same day, 15 July 1937, and buried at the Donskoye Cemetery. He was posthumously rehabilitated on 15 December 1956.

³⁵ Lebedev S. N., *Morskoy enzyklopedicheskiy spravochnik*, 222.

³⁶ *Ignaty Sergeev* Bulk carrier, accessed September 23, 2025, https://mmflot.com/gallery/image_page.php?album_id=12&image_id=11879.

Danishevsky, Karl-Yuli Khristianovich (1884–1938)*Deputy Chairman of the MAC (1931–1933)*

Karl-Yuli Khristianovich was born in 1884 in the Doblen Uyezd³⁷ of the Courland Governorate (now Latvia) into a family of farmers.

After completing his studies at the Mitava Real School, he joined the Latvian Social Democratic Workers' Party (LSDRP) in 1900, working as a propagandist. This marked the beginning of his life as a professional revolutionary, which involved underground activities, repeated arrests, and exile, from which he escaped.

After returning from one more exile in 1917, Danishevsky took an active part in the revolutionary events.³⁸ During the Civil War (1918–1919), he held several key posts, including chairman of the Revolutionary Military Council and deputy chairman of the government of Soviet Latvia.³⁹

Danishevsky was elected to the first formation of the MAC on 1 January 1931. In February he joined its presidium, becoming the second deputy chairman to Y. O. Lengiel, a position he held until 1933. In MAC documents, he appears as an employee of the People's Commissariat for Foreign Trade, and at least in 1932 Danishevsky was a member of the FTAC.

Karl-Yuli Khristianovich was arrested on 16 July 1937 based on testimony obtained from Y. I. Dekter through "unlawful methods of investigation." According to this testimony, Danishevsky was allegedly one of the leaders of a counterrevolutionary Latvian organisation within the Moscow police. He was charged with the standard accusations of the period: being labelled a "career Trotskyist" since 1921, engaging in espionage for Germany, and preparing terrorist attacks against party and government leaders. The Military Division of the USSR Supreme Court sentenced him to death on 8 January 1938, and the sentence was carried out the same day.

Karl-Yuli Khristianovich is buried at the NKVD's special burial site Kommunarka. He was posthumously rehabilitated in July 1956.

Ovsyannikov, Nikolai Nikolaevich (1884–1941)*Deputy Chairman of the MAC, 1933–1938*

Nikolai Nikolaevich was born in May 1884. He received his education at a gymnasium and later at the Faculty of Law of Moscow University, graduating in 1912, after which he practiced as a sworn advocate until 1917.⁴⁰

In 1917–1918, he served as a member of the bureau of the Moscow District Committee of the RSDLP(b), and from 1918 to 1922 worked in the Bolshevik party press. He subsequently held a number of senior judicial posts: assistant to the Prosecutor of the RSFSR (1922–1923); Deputy Chairman of the Civil Judicial Division of

³⁷ "At the end of the nineteenth century renamed Mitau Uyezd; in 1920 renamed Jelgava Uyezd."

³⁸ Danishevsky (Herman) Karl-Yulii Khristianovich, Fol. 6–7, File Unit 563, Series 1, Record Group 124, RGASPI (Russian State Archive of Social and Political History), "Autobiography," 5 April 1927.

³⁹ *Sovetskaya Istoricheskaya Encyclopedia (Soviet Historical Encyclopedia)*, vol. 4 (Moscow: Soviet Encyclopedia, 1963), entry 1072.

⁴⁰ P.E. Orlovsky, "Presidents of the Civil Judicial Collegium of the USSR Supreme Court..." in *The Supreme Court of the USSR*, ed. L.N. Smirnov et al. (Moscow: Juridical Literature, 1974), 333.

the Supreme Court of the RSFSR (1923–1929); Chairman of the Supreme Arbitration Commission of the RSFSR (1923–1927); and later Head of the Civil Judicial Division of the Supreme Court of the RSFSR (1928–1937).⁴¹

A member of the MAC from the election of its first Panel in 1931 until January 1938, Ovsyannikov served as Deputy Chairman to Y.O. Lengiel from December 1933. At the same time, he chaired the Arbitration Commission under the Council of Labour and Defence of the USSR (1928–1930), sat on the Codification Commission under the Office of the Council of People's Commissars of the USSR, and acted as an arbitrator to the Council of People's Commissars.

Ovsyannikov was also engaged in academic and teaching work: he headed the Civil Law Section of the Institute of Criminal Policy and lectured in civil and administrative law at the All-Union Law Academy (1936).

He left office in 1938. His recorded address in Moscow was 13/15 Ostozhenka Street.⁴²

Nikolai Nikolaevich died in Moscow in 1941.

Medvedev, V.F.

Deputy Chairman of the MAC, 1938–1941

It has not been possible to establish Medvedev's full name or his lifespan. Archival records of the Commission indicate that he held the post of Deputy Chairman from at least 1938 to 1941.⁴³ In 1940, he was elected as an arbitrator by the parties in five cases and appointed by them in six others.

Medvedev appears in the lists of MAC members for 1944–1945,⁴⁴ where he is described as a deep-sea master and Head of the Main Accident Inspectorate of the People's Commissariat for Merchant Marine. On this basis, he appears to have participated in the work of the Commission from 1938 to 1945.

In October 1944, Medvedev served as a member of the operational group of the People's Commissariat for Maritime Transport, which was dispatched to Bucharest to organise Soviet shipping on the Danube.⁴⁵

A collection of Medvedev's papers is held in the Russian State Archive of Economic and Business Records (RGAE). It includes articles and training manuals authored by him, such as "Prevention of Collisions at Sea" (1955), "Rigging, A Memo for Sailors and Boatswains, and Maritime Practice" (co-authored, 1955). In the latter work, Medvedev wrote Chapter VI, "Rowing and Sailing a Lifeboat," dealing with crew training in lifeboat handling, and Chapter VII, "Rules for Preventing Collisions at Sea," in which each rule is accompanied by the author's commentary based on his practical experience and materials from court decisions on collision cases.

Documents dated 1970 found in Medvedev's file indicate that he was still alive at least until that year.⁴⁶

Shpektorov, Anton Ionovich (1904–)

Deputy Chairman of the MAC, 1946–1947; member of the Presidium and participant in the Commission's work, 1944–1972

Anton Ionovich was born on 1 March 1904 in the village of Novye Krasniki, Roslavl'sky Uyezd, Smolensk Governorate, into a peasant family.⁴⁷

⁴¹ File Unit 1889, Series 9, Record Group 17, RGASPI.

⁴² File Unit 85, Series 16, Record Group R9474, GARF (State Archive of the Russian Federation) // *Letters from the Supreme Court of the USSR to the Central Committee of the All-Union Communist Party (Bolsheviks) on issues related to the selection and placement of personnel, as well as on specific issues related to the work of the judicial panels of the Supreme Court of the USSR*

⁴³ Fols. 2–55, File Unit 133, Series 1, Record Group 635, RGAE *Stenogramma Zasedaniya Plenuma MAC*.

⁴⁴ Fols. 2–55, File Unit 133, Series 1, Record Group 635, RGAE // List of MAC members for 1944–1945.

⁴⁵ B.A. Vainer, *Soviet Maritime Transport in the Great Patriotic War* (Moscow: Voenizdat, 1989), 267.

⁴⁶ Collection of Documents of Figures in Railway, Water, and Air Transport, accessed August 25, 2025, <https://guides.rusarchives.ru/node/6787>.

⁴⁷ Abolished in 1929; the Western Region was formed with its center in Smolensk, comprising the Smolensk, Bryansk, and Kaluga provinces, the Rzhevsky district, the southern part of the Ostashkovsky district, and the Tsyatyska and Borkovskaya volosts, as well as the Novotorzhsky district of the Tver province.

Between 1923 and 1926, he worked at a glass factory in his home Uyezd. After graduating from a teacher's college, he taught at the factory school, worked part-time in the agitation and propaganda department, and later headed the factory's political school.

In 1927, he enrolled at the Faculty of Soviet Law of Moscow State University (judicial and prosecutorial track), completing his studies in 1930. Upon graduation, he joined the Moscow publishing house Sovietskoe Zakonodatelsvo (Soviet Legislation)⁴⁸ as an editor of legal literature, where he worked from 1930 to 1933. He then became editor of the "Collection of Laws and Regulations of the Soviet Government" in the legal department of the Council of People's Commissars.

After working there until 1935, Shpektorov returned Sovietskoe Zakonodatelsvo as senior editor and, a year later, became chief editor. During the publishing house's reorganisation into the Legal Publishing House, he remained in that position. By 1938, he was appointed deputy director while retaining his role as editor-in-chief.

In March 1939, Shpektorov was appointed Deputy Head of the Trade Agreements Department of the People's Commissariat for Foreign Trade⁴⁹ but a few years later was removed from his post and reassigned to a different position for failing to meet the minimum foreign-language proficiency requirement (1943).⁵⁰

His performance review noted that he possessed broad legal training but lacked specialised expertise in international law, and although he studied German diligently, his proficiency remained insufficient for professional use. He was also described as inclined to follow instructions strictly, avoid initiative, and refrain from publicly defending his own views.

After leaving the commissariat, Shpektorov joined the AUCC as its senior legal adviser and, less than a year later, was elected to the AUCC Presidium, which he served on until 1948.⁵¹

From 1944 to 1972, Shpektorov was a member of the MAC, where he was variously listed as a member of the AUCC Presidium, a lawyer, and a senior consultant. In 1946–1947, he served as Deputy Chairman of the MAC as a staff member of the All-Union Chamber of Commerce, where, according to archival records, he was employed from 1944 to 1971.⁵²

Around 1940, he was elected to the FTAC⁵³ and participated in its work for at least twenty eight years. In 1964, he became Deputy Chairman of the FTAC.

Shpektorov served as a senior consultant (1946–1972) in both arbitration bodies, the Maritime Arbitration Commission and the Foreign Trade Arbitration Commission. In this capacity, he prepared:

- a draft of the Commissions' Rules of Procedure;
- brochures on the MAC;
- a draft of the amendments to the MAC Rules on the collection of arbitration fees;
- a collection of MAC decisions on ship salvage and collisions for 1945–1952 (on whose editorial board he served);
- instructions on record-management at the MAC;
- reports on: the MAC's practice in cases where its decisions were overturned or upheld by the USSR Supreme Court; the write-off of bad arbitration fees; the MAC's practice in ship-salvage and collision cases; the reissue of the salvage-contract form;
- operational reports on the activities of the MAC, the FTAC, the Adjusters' Bureau and the various sections, in which he analysed errors and inaccuracies in their work;
- correspondence concerning the fees of arbitrators and rapporteurs.

⁴⁸ File Unit 1706/1927, Series 14, Record Group 1, MSU Archive (Archive of Lomonosov Moscow State University) // Personal file on Shpektorov A.I.

⁴⁹ Fol. 1, File Unit 3994, Series 264, Record Group 870, RGAE.

⁵⁰ Ibid, fol. 21.

⁵¹ Ibid, fol. 31.

⁵² Fols. 78, 80, File Unit 160, Series 1, Record Group 635, RGAE // Minutes No. 7 of the meeting of the Presidium of the All-Union Chamber of Commerce on April 20, 1945; Fols. 108, 110–111, File Unit 950, Series 1, Record Group 635, RGAE // Minutes No. 91 of the meeting of the Presidium of the All-Union Chamber of Commerce on February 24, 1971.

⁵³ Ibid, fols. 128, 133, 223–227, 229, file Unit 783 // Excerpts from the minutes of the meeting of the Presidium of the All-Union Chamber of Commerce on January 4, 1968, No. 14, on the work of the VTAK (with an appendix containing material on such work over 35 years).

As a member of the AUCC Presidium, he also headed the work of the Adjusters' Bureau, the Merchant Shipping and Maritime Law Section, the Legal Section, and the Commodity Examination Bureau from 1947 onward.

Shpektorov authored numerous articles on Soviet maritime arbitration, including: "Maritime Arbitration in the USSR (On the 20th Anniversary of the Maritime Arbitration Commission)" (1951); "From the Practice of the MAC on the Liability of Carriers for Loss of Cargo Accepted for Carriage" (1955); "On the Procedure for Considering Cases in the MAC" (1963); "From the Practice of the Foreign Trade Arbitration Commission" (1973); and the co-authored "Merchant Shipping and Maritime Law" (1977).

The circumstances of his later life and his date of death remain unknown, though his publications indicate that he was still active at least through 1977.

Petrov, M.K

Deputy Chairman of the MAC, 1946–1947



Petrov joined the Maritime Arbitration Commission in 1944 as a Captain Second Rank (Soviet Navy) and Head of the Arctic Fleet and Ports Directorate.⁵⁴ He was soon elected Deputy Chairman of the Commission under A.D. Keilin (1946–1947).⁵⁵ He likely remained a member of the Commission until 1949. By that time, Petrov appeared in MAC records as a deep-sea master.

He was also a member of the All-Union Chamber of Commerce (AUCC) and, in 1948, chaired a Commission tasked with analysing maritime salvage operations in light of MAC practice. At the same time, he served on the editorial board preparing the MAC's collection of decisions on ship salvage and collision cases.

Although only his surname appears in MAC documentation, the available biographical evidence indicates that this figure was Mikhail Klementievich Petrov.

Mikhail Klementievich was born on 9 May 1907 in Leningrad. He entered military service in November 1930, serving in the Main Directorate of the Northern Sea Route.⁵⁶ He later became First Deputy People's Commissar of the Navy of the USSR (1939–1946).

He authored several works, including "Mechanisms for Cargo Handling" (1941–1947); "Passenger Transport by Sea" (1952); "Maritime Signalling" (1952); "Legal Issues of Towage" (1954); "Navigation in Ice" (1955); "Preventing Groundings" (1956).

No further details of his life or the date of his death are known.

Reconstructing the personnel of the MAC leadership for certain periods, particularly from the post-war years to the early 1960s and again in the 1960s–1980s presents significant challenges. The available archival materials are fragmentary: biographical and personnel files from these periods are inconsistently organised and only partially preserved.

Acknowledging these archival gaps, the author regards this article as part of the ongoing effort to study the history of the MAC.

⁵⁴ Ibid, fol. 67, file Unit 149 // List of MAC members for 1944–1945.

⁵⁵ Ibid, fols. 90, 93, file Unit 171 // List of MAC members for 1946–1947.

⁵⁶ Petrov Mikhail Klementievich, *Memory of the People*, accessed August 17, 2025, <https://pamyat-naroda.ru/heroes/person-hero91828525/>.

Maslov, Georgy Alexandrovich (1925–1997)

Deputy Chairman of the MAC, 1961–1962

In 1952, Georgy Alexandrovich earned his Candidate of Legal Sciences degree on "The Liability of Ship-owners under Soviet Law for the Safety of Cargo during Maritime Transport."

His professional work was closely connected with the development of the USSR's maritime foreign trade. From the early 1960s onward, Maslov held senior management positions in the foreign-trade associations of the USSR Ministry of the Merchant Marine (MMF). In 1969, as Chairman of the All-Union Sovinflot Association, he published a paper entitled "The Main Tasks of the New All-Union Association 'Sovinflot,'" in which he outlined the organisation's principal areas of activity.⁵⁷

In the 1980s, Maslov headed another major enterprise, the All-Union Association Sovfracht, and wrote extensively about its activities in departmental publications as a freight broker and shipping agent.⁵⁸

Alongside his practical work, Maslov was active in scholarly and arbitration work: he lectured at the Institute of Foreign Trade and was a member of the MAC until 1996.⁵⁹ At least in 1961–1962, he served as Deputy Chairman of the Commission. In documents of the USSR Chamber of Commerce and Industry dated 1980, Maslov is described as an experienced professional from the MMF system. His expertise was widely recognised, as evidenced by his membership in the London Maritime Arbitrators Association (LMAA).

Maslov was among the founders of the network of foreign subsidiaries representing the interests of the Soviet merchant fleet abroad in the 1960s and 1970s and was one of the originators of the concept that ultimately led to the establishment of Sovcomflot.⁶⁰

For his many years of distinguished service, he received the honorary titles of Honoured Worker of Transport of the RSFSR and Honoured Worker of the USSR Navy. In 1982, he became a laureate of the International Maritime Organisation Award. In recognition of his achievements, an Aframax-class tanker was named in his honour.⁶¹



Sovcomflot's Aframax-class tanker named after Georgy Alexandrovich Maslov

⁵⁷ Maslov G. A., "Main Tasks of the New All-Union Association Sovinflot" (Moscow, 1969), 6.

⁵⁸ Maslov G. A., "Sovfracht–Freight Broker and Ship Agent," *Informatsionnyi vestnik soveta ekonomicheskoy vzaimopomoshi Information Herald of the CMEA* 6 (216) (1982): 26–31.

⁵⁹ A.I. Muranov, *Mezhdunarodniy Commercheskiy Arbitrazh*, 74.

⁶⁰ Name on the Hull: *Maslov Georgii Aleksandrovich*, *History of Sovcomflot*, accessed September 9, 2025, https://scf-group.com/about/history/ship_naming/item647.html.

⁶¹ New Sovcomflot Tanker Named *Georgy Maslov*, *Neftegaz.RU Business Journal*, accessed October 5, 2025, <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/262052-novyy-tanker-sovkomflota-poluchil-imya-georgy-maslov/>.

Saveliev, Alexander Alexandrovich (1916–1983)*Deputy Chairman of the MAC in 1961–1962*

Alexander Alexandrovich began his career after completing the workers' preparatory courses⁶² and enrolling at the Odessa Institute of Water Transport Engineers. However, as the institute offered only shore-based specialisations, he transferred to the newly opened Operations and Navigation Faculty of the Leningrad Institute of Water Transport Engineers, joining the 1937 class. His studies coincided with the Second World War: after a difficult evacuation from Leningrad to Samarkand, he successfully completed his degree in navigation engineering.

He went on to command ships on the Northern Sea Route. After the war, he continued his education at the Naval Academy in Leningrad, which paved the way for his subsequent leadership roles. For more than fifteen years, Saveliev held high-level positions within the Ministry of the Maritime Fleet of the USSR, serving as a member of its collegium. He made a significant contribution to the development of the USSR's international maritime relations, particularly to the establishment of the Danube Commission and the organisation of the Soviet–Indian shipping line.

Alongside his public service, Alexander Alexandrovich was actively involved in resolving international maritime disputes. In 1961–1962, he served as Deputy Chairman of the MAC and acted as an arbitrator in the case concerning compensation for losses from the collision between the ships *Professor Mesyats* and *Margit* (1962). Saveliev remained a member of the Commission until at least 1972.

For more than a decade, Alexander Alexandrovich headed the leading industry journal *Morskoy Fleet*. His authority within the international maritime community was exceptionally high, as evidenced by his seven-year period in office as Secretary of the Maritime Safety Committee of the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation.⁶³ In the final years of his life, he served as director of UN seminars organised within the system of the USSR Maritime Fleet.

Saveliev's achievements were recognised with two Orders of the Red Banner of Labour, the Order of the Badge of Honour, and numerous medals. His legacy was also honoured with a vessel bearing his name: in 1985, a new bulk carrier, the *Alexander Saveliev*, with a deadweight of about 45,000 tonnes, was built for the Black Sea Shipping Company at a shipyard in Denmark.⁶⁴



Motor ship Alexander Saveliev, Black Sea Shipping Company (1987)

⁶² The establishment of a public education system in the USSR that prepared workers and peasants for admission to higher education institutions. Such faculties existed in the 1919–1940s.

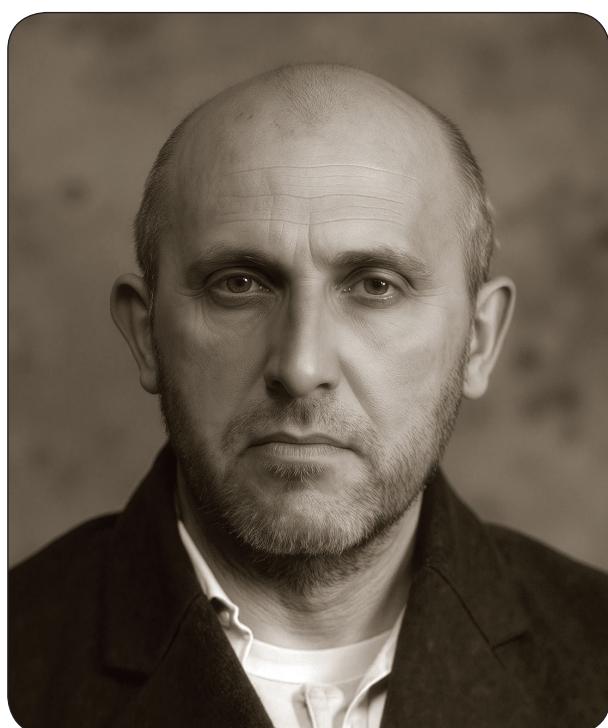
⁶³ In 1982, it was transformed into the International Maritime Organisation.

⁶⁴ "Saveliev Alexander Alexandrovich," Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Virtual University, accessed September 9, 2025, <https://vu.gumrf.ru/wp-content/uploads/2018/09/САВЕЛЬЕВ-АЛЕКСАНДР-АЛЕКСАНДРОВИЧ.pdf>.

THE FIRST ARBITRATORS OF THE MARITIME ARBITRATION COMMISSION

When recounting the history of the MAC, one cannot confine the narrative to its chairmen alone. The strength and effectiveness of any institution are defined not merely by its leadership, but by the professional community at its core. The “ordinary” arbitrators who served on the Commission’s earliest panels were far from mere statistical entries: through their expertise, integrity and daily work, they ensured the Commission’s functioning, shaped its authority through their decisions, and laid the foundations on which the modern tradition of maritime arbitration in Russia has been built. Their stories are not an appendix to the MAC’s history, but an essential part of it.

Avsov, Yuri Alexandrovich (1888–1938)



Yuri Alexandrovich was born on 7 August 1888 in St Petersburg. After graduating from a classical gymnasium (1898–1906), he first enrolled in the Electromechanical Department of the St Petersburg Polytechnic Institute but withdrew after his first year. He then entered the Faculty of Law of St Petersburg University, completing his degree in 1911.

After graduation, Avsov joined the St Petersburg District Court as a trainee for judicial service (1912–1915). He subsequently served as a judicial investigator at the Riga District Court (1915–1917) and later as assistant prosecutor at the Kaluga District Court (1917–1918). After leaving the judiciary, he worked as a file clerk in the administration of the Syzran–Vyazma Railway in Kaluga (1918–1919) and then at the Fuel and Supply Department of the People’s Commissariat of Transport (NKPS) in Moscow, where he held posts from assistant head of department to head of department (1919–1921).⁶⁵

Between 1921 and 1931, Yuri Alexandrovich worked within the system of the Central Maritime

Operations Administration and later as consultant and senior consultant at the Northern Central Administration of the Maritime Fleet of the People’s Commissariat for Water Transport of the USSR⁶⁶ (1934–1937).⁶⁷ Within the All-Union Maritime Transport Association, he held various positions, including head of department, engineer, consultant, and senior instructor.

He continued his career in the Foreign Department of the People’s Commissariat for Water Transport (Narkomvoda) and in the merchant-shipping division of the Central Port Administration, serving as senior referent and senior consultant (1931–1934). On 1 April 1934, he was appointed senior consultant on merchant-shipping matters in the Port Management Section of the Central Administration of the Sea Passenger and Bulk Fleet.

As an active member of the Commission on Maritime Law and Practice, Avsov consistently defended the balance of interests between the state, shipowners, and cargo interests. On 1 March 1929, he presented a report entitled “Draft Merchant Shipping Code of the USSR” (the Code was adopted on 17 October

⁶⁵ Fols. 6–11, File Unit 13, Series 12, Record Group 7458, RGAE.

⁶⁶ Muranov A.I., *Mezhdunarodniy Commercheskiy Arbitrazh: “Experience of Domestic Regulation”* (Moscow: Infotropik Media, 2011), 325.

⁶⁷ File Unit “Personnel Register”, Series 13, Record Group 7458, RGAE, *People’s Commissariat for Water Transport of the USSR. Personnel. January 30, 1931 – April 9, 1939*.

1929). By 3 June of the same year, he had prepared another report, "Merchant Ships and Salvage at Sea," in which he emphasised the commercial nature of salvage operations: where a service vessel assists outside the scope of its official duties and beyond its usual area of operation, its entitlement to salvage reward should not be restricted.⁶⁸

Avsov also took an active part in the work of specialised subcommittees. He contributed to the drafting of the first Regulations of the IMC and participated in the debate with B.A. Landau regarding the proposed repeal of subpara. "I" of article 116 of the Merchant Shipping Code, which exempted shipowners from liability for acts or omissions of the master and crew in the navigation and management of the vessel, except for acts relating to the acceptance, loading, stowage, preservation, and delivery of cargo. Avsov opposed the repeal, arguing that the provision served the interests of both shipowners and cargo interests. Ultimately, the disputed clause remained in the Code.

He also took part in the discussion of issues relating to salvage, arbitration, and shipowner liability, and his proposals often shaped the Commission's resolutions, including those on salvage reward. In addition, Yuri Alexandrovich participated in the review of the MAC's 1932 activity report and remained a member of the Commission in 1936–1937.

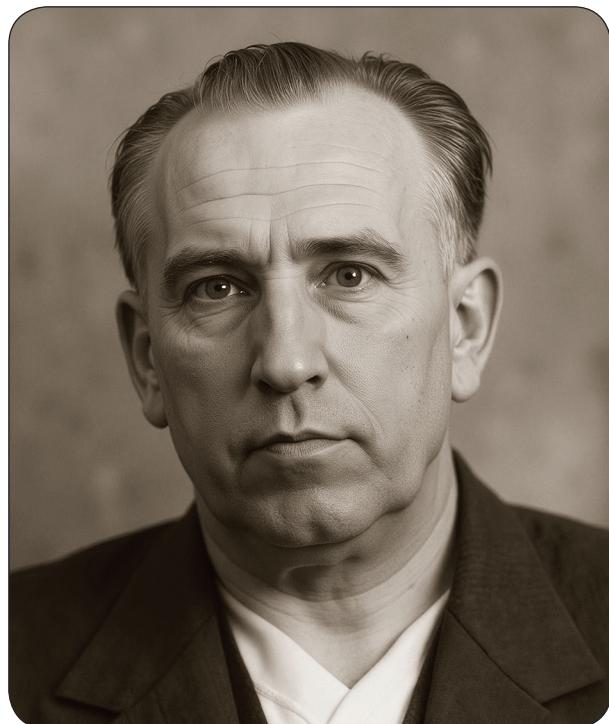
As of 1937, Avsov was serving as a technical-training engineer and senior consultant on merchant-shipping matters at SevtsUMOR of Narkomvoda. However, at the end of that year, he was dismissed for failure to meet the expectations.⁶⁹

Avsov authored several works on maritime law, including: "A collection of laws and regulations on merchant shipping and ports" (1931); "Maritime Law of the USSR (1932); explanatory notes to the USSR Merchant Shipping Code" (1934); "A reference dictionary of merchant shipping" (1934); the article "A Ship in Foreign Ports and Waters" (1935); and a practical guide for navigators on the prevention of collisions at sea (1937).

Avsov lived in Moscow at 2 Borisoglebsky Lane, apt. 71.

He was arrested on 23 November 1937 and charged with espionage and sabotage. The Military Division of the Supreme Court of the USSR sentenced him to death on 1 September 1938, and the sentence was carried out the same day. He was buried at the NKVD special burial site Kommunarka. Avsov was posthumously rehabilitated on 2 July 1957.

Ambrozhis, Boleslav Vikentyevich (1892–1938)



Boleslav Vikentyevich was born on 1 January 1892 in Libava,⁷⁰ Courland Governorate (Latvia), into the family of a metalworker. His first job was at a sawmill in Vindava, where he worked as an assistant ("errand boy") between 1904 and 1906. In 1906, Ambrozhis began serving as a cabin boy (later as a sailor) on sailing vessels and steamships. In 1912, he graduated from the School of Merchant Shipping in Vindava, qualifying as an officer on watch. A year later, he obtained the qualification of an deep-sea navigator. That same year he was appointed second mate on the transport vessel *Mezen*, a post he held until 1915. Afterwards, Ambrozhis served as captain of the port icebreakers *Chernomorsky No. 3* and *Chernomorsky No. 4* (1915–1916), and during mobilisation acted as watch officer on the trawlers *Krambola* and *Kometa*.

⁶⁸ *Report on the Activities of the Commission on Maritime Law and Practice for Its First Year (1929–1930)*, Special Herald of the All-Union Chamber of Commerce (Moscow: Mosoblit, 1930), 9.

⁶⁹ Fols. 6–11, File Unit 13, Series 12, Record Group 7458, RGAE.

⁷⁰ Since 1920 – the city of Liepāja in southwestern Latvia.

Ambrozhis subsequently held a number of key posts in the Soviet maritime and transport authorities. From 1917 to 1920, he headed the Black Sea Transport Detachment and soon became deputy chief Commissioner and Commissioner of the ports of the Black Sea, as well as of the Volga River and Caspian Sea. He served as inspector and later commander of the Novorossiysk Naval Port, commander of the Astrakhan and Baku ports, inspector of the Volga Military Flotilla, rear service chief for the Caspian and Azerbaijani fleets, deputy rear service chief for the Black Sea and Azov fleets, and a member of the boards of the Nizhny Novgorod Naval Port and the Higher Naval Inspection.

In June 1921, Ambrozhis was assigned to Moscow, where his work became connected with the administration of maritime transport and the merchant fleet. During this period, Boleslav Vikentyevich served as senior maritime inspector of TsUMOR in charge of mobilisation under the People's Commissariat of Labour (1921–1922). At the end of 1922, he was appointed inspector of the Baltic Steamship Company in Leningrad.

Ambrozhis was later assigned to work abroad: as inspector and chief agent of the State Merchant Fleet (Gostorgflot) in Hamburg (1922–1924), and as chief agent in London (1924–1925). His responsibilities included organising cargo-handling operations aboard Soviet steamships and providing agency support to the vessels while abroad.

In 1925, he returned to the central administration, becoming deputy head of TsUMOR. That same year he was appointed organiser and manager of the chartering office of the People's Commissariat of Foreign and Domestic Trade in Genoa and later served as manager in London (1926–1927), Piraeus (1927), and Hamburg (1927–1928). At the end of 1928, Ambrozhis returned to Moscow and was instructed to establish a joint-stock company responsible for chartering foreign vessels. After successfully completing this assignment, he was elected chairman of the All-Union Association Sovfracht under the People's Commissariat of Foreign Trade, and shortly before that became a board member of Sovtorgflot. Following the reorganisation of Sovfracht and the establishment of Sovfrachttransport, Boleslav Vikentyevich became deputy chairman of the new association.

From 1 March 1929, Ambrozhis was elected to the Presidium of the Maritime Law Commission, and after the establishment of the MAC became one of its members, continuing his work there until 1938, when he was repressed.

At the same time, beginning in 1930, Ambrozhis headed the office of Derutra, a joint Soviet–German transport company established in 1921–1934 and resumed operations after the Second World War. He retained his post as deputy chairman of Sovfrachttransport and managed its Hamburg branch, after which he returned to Moscow and continued working in the reorganised Sovfracht: first as deputy chairman (1932; 1934–1935), and then as chairman of the association (1935–4 May 1938).⁷¹ In Moscow, Boleslav Vikentyevich resided at 5 Kalyayevskaya Street, Apartment 291.

He was arrested on 4 May 1938 on charges of participation in an anti-Soviet terrorist organisation. On 1 September 1938, the Military Division of the Supreme Court of the USSR sentenced him to death, and the sentence was carried out the same day.

Ambrozhis was buried at the NKVD's special site Kommunarka. He was posthumously rehabilitated on 24 October 1956.

⁷¹ Fol. 179, File Unit 3255, Series 241, Record Group 870, RGAE.

Aralov, Semyon Ivanovich (1880–1969)



Semyon Ivanovich Aralov was born on 18 December 1880 in Moscow into a merchant family. He studied at the Moscow Commercial College and later at the Karl Mazing Commercial College.

Although he initially intended to continue his father's business, Aralov joined the Russian Social Democratic Labour Party in 1902 and entered service with the 3rd Grenadier Regiment. After the defeat of the 1905 Revolution, he stepped away from revolutionary activities: he attended the evening programme at the Moscow Commercial Institute as an evening student (1908), worked at a bank and also taught, giving private lessons and serving as an instructor at the Rukavishnikov Correctional Home for Juvenile Offenders, and taught at the Prechistenka Evening Courses for Workers.

After being demobilised in January 1918, he returned to Moscow and headed the operations department of the Moscow Military District. Following a subsequent reorganisation, he became head of a department within the People's Commissariat for

Military Affairs of the RSFSR, taking charge of the military intelligence service of the Workers' and Peasants' Red Army.⁷² In October 1918, he became head of military intelligence (the future GRU), but in the summer of 1919 he shifted to political work in the field armies, handing over his intelligence responsibilities to his deputies.⁷³

From 1921, Aralov worked in the diplomatic service: at the People's Commissariat for Foreign Affairs of the RSFSR; as the plenipotentiary envoy of the USSR in Lithuania (1921); in Turkey, where he played a key role in establishing Soviet–Turkish relations (1922–1923); and in Latvia (1923–1925). He was briefly appointed to Czechoslovakia (1923; did not take the post) and subsequently to China (1926–1927).

On the personal instruction of the first President of Turkey, Mustafa Kemal Atatürk, the early stage of the new relationship between Russia and Turkey was honoured in the Republic Monument, an ensemble established in 1928 on Taksim Square in Istanbul. A bronze statue of Aralov occupies a central position among the figures of the leaders of the Turkish national liberation movement on the southern side of the monument. The memorial symbolises Turkey's gratitude for the political, military, and financial assistance provided by Soviet Russia during the struggle for independence in 1923.

Upon returning to Moscow, between 1927–1932 Aralov was devoted to work within Soviet economic state bodies. During this period, he held a number of senior posts: member of the Presidium and head of the Foreign Department of the Supreme Council of the National Economy (VSNKh) of the USSR; head of the Main Directorate for Higher Technical Educational Institutions; and chairman of the joint-stock company Exportles. In addition, Aralov headed the Main Directorate of State Insurance and served on the collegium of the People's Commissariat of Finance of the USSR.

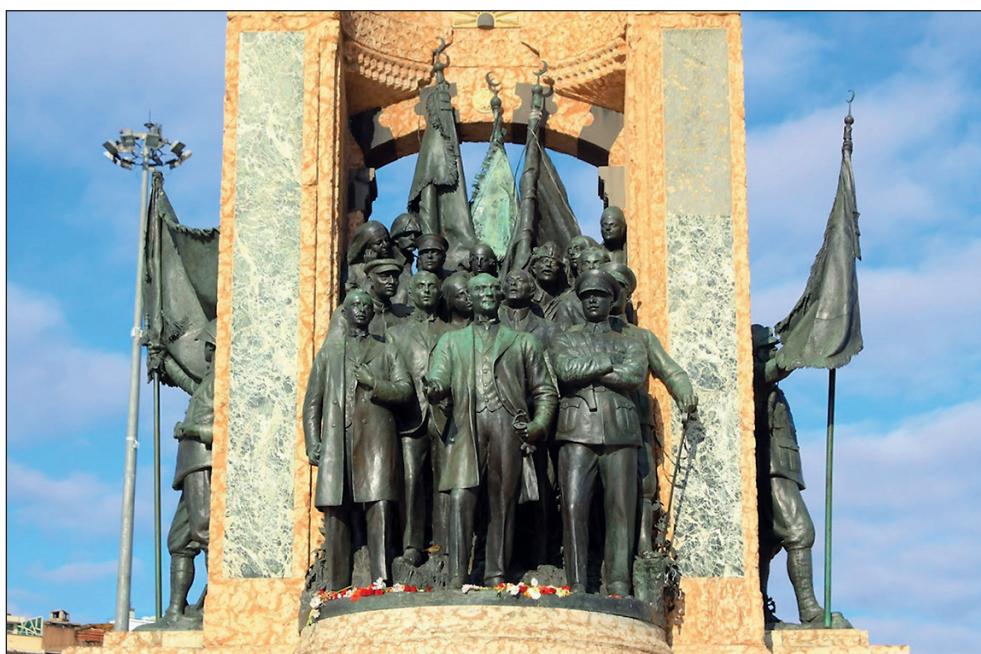
At the same time, he chaired the Presidium of the AUCC⁷⁴ and headed the All-Union Eastern Chamber of Commerce,⁷⁵ which became another significant area of his work in foreign trade (1928–1931). Aralov

⁷² Kolpakidi A. I. and Prokhorov D. P., *Imperia GRU: Ocherki istorii rossiyskoy voennoy razvedki* (Empire of the GRU: Essays on the History of Russian Military Intelligence) (Moscow: OLMA-PRESS, 1999), 31.

⁷³ Ibid., 40.

⁷⁴ "100 Years of Chamber Expertise: The 1920s," accessed August 27, 2025, <https://экспертиза100.рф/1920е>.

⁷⁵ Fedotov V. I., "Three Epochs in One Century: On the 100th Anniversary of the First Russian Law on the Establishment of Chambers of Commerce and Industry" (Moscow: Publishing Solutions, 2017), 41.



Republic Monument on Taksim Square in Istanbul

played a key role in the creation of the merged system of chambers and was a candidate to lead the VTP, although its presidium was ultimately chaired by S.A. Messing.⁷⁶

Later, from 1936 to 1938, Semyon Ivanovich served as an arbitrator of the MAC and subsequently chaired the Audit Commission of the VTP (1939–1940).

Following the end of the Great Terror, Aralov was the sole surviving senior official of the chambers. It remains uncertain whether he was himself subjected to repression. Some sources claim that he was arrested due to alleged connections with Trotsky and imprisoned as an “enemy of the people” (1936–1939), later released after the arrest of N.I. Yezhov. This version is indirectly supported by the interrogation record of another repressed MAC member, I.S. Rabinovich, dated 2 August 1938, which mentions an “enemy of the people” named Aralov.

According to some account Aralov was arrested and spent several years under investigation, during which “physical pressure” was used. Some sources suggest that his life was saved by J.V. Stalin, who had served with Aralov on the Revolutionary Military Council of the South-Western Front during the Civil War.⁷⁷

Most post-Soviet studies, however, do not confirm that Aralov was subjected to repression.

From 1941, Aralov served as deputy director of the State Literary Museum of Vladimir Bonch-Bruevich, and during the Second World War volunteered for the volunteer militia. From August 1941 until the end of the war, he headed the trophy department of the 33rd Army⁷⁸ and took part in key offensive operations, including the Battle of Moscow, the Rzhev battles, and the Smolensk, Orsha, Belorussian, Warsaw–Poznań, and Berlin offensives.⁷⁹ According to some sources, in 1945 Aralov was involved in the search for artworks taken to Germany by the Nazis.

After the war, he retired from state service and from 1946 was engaged in party work. In 1957, Aralov retired on pension and devoted himself to publicistic writing.

Semyon Ivanovich Aralov died on 22 May 1969 and was buried at the Novodevichy Cemetery in Moscow.

⁷⁶ Fedotov V.I., “Three Epochs in One Century: On the 100th Anniversary of the First Russian Law on the Establishment of Chambers of Commerce and Industry” (Moscow: Publishing Solutions, 2017), 40.

⁷⁷ Suvorov V.A., “Icebreaker: Who Started the Second World War?” (Moscow: AST, 2003), 378.

⁷⁸ Ivanov Vs., “The Great Battle,” in *From the Soviet Information Bureau... 1941–1945: Journalism and Essays of the War Years*, vol. 2, ed. S. Krasilshchik (Moscow: Novosti Press Agency, 1984), 390–397.

⁷⁹ Grechko A.A., ed., *Sovetskaya voennaya encyclopedia* (The Soviet Military Encyclopedia), vol. 8 (Moscow: Military Publishing House of the USSR Ministry of Defense, 1980), 115–116.

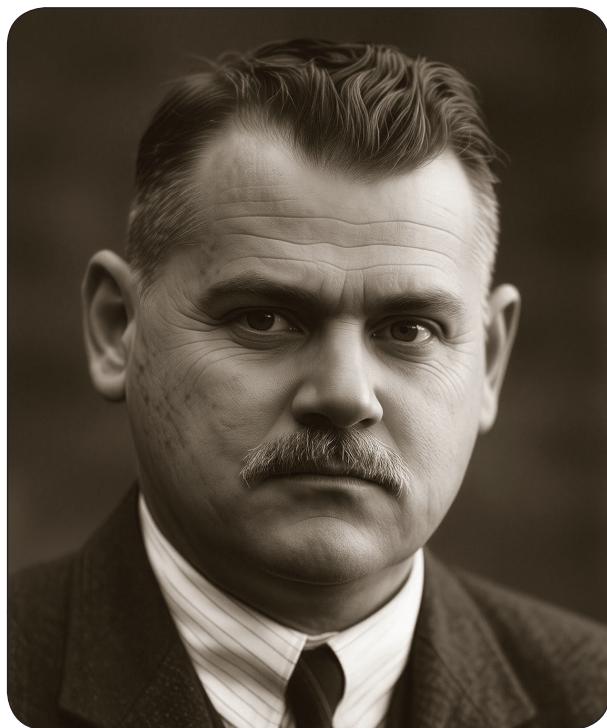


Ilinka Street, Exchange Square. Future building of the All-Union Chamber of Commerce (1864) / PastVu



Building of the All-Union Chamber of Commerce (1937–1939) / PastVu

Begge, Karl Mikkelyevich (1884–1938)



Karl Mikkelyevich Begge was born on 9 November 1884 in Libava (Liepāja), Courland Governorate (now Latvia), into the family of a port worker. He received his education at a two-year municipal school.

Between 1904 and 1908, Begge was arrested three times, and eventually sentenced to four years of hard labour for membership in the Riga branch of the Latvian Social Democratic Workers' Party (LSDWP). After serving his sentence, he was exiled to the Preobrazhenskaya Volost of the Irkutsk Governorate (1913). A year later he escaped from exile and fled abroad, first, according to some accounts, to Germany, and then to France, where he remained active in socialist circles.⁸⁰

⁸⁰ Politicheskaya catorga i ssylka (Political Hard Labor and Exile): Biographical Directory of Members of the Society of Political Prisoners and Exiles (Moscow: All-Union Society of Political Prisoners and Exiles, 1934), 53.

From the early 1920s, Begge served as a member of the OGPU Collegium.⁸¹ In December 1921, acting as the representative of the People's Commissariat for Foreign Trade (NKVT) for the North-Western Region, he chaired meetings of the Presidium of the North-Western Chamber of Trade (SZTP), and in January 1922 he became chairman of its Presidium. He held this post until 2 March 1926.⁸² In 1924, Begge also served on the governing bodies of several major credit organizations: he was a member of the board of the All-Union Bank for Foreign Trade (VTB USSR) and of the Russian Commercial Bank and headed its Leningrad branch. In October 1927, he was elected to the board of VTB USSR.⁸³

After stepping down as chairman of the SZTP, Begge was sent on an intelligence mission to Germany, where from January 1928 (or, according to other sources, as early as 1925) he worked under the cover of an employee of the Soviet trade mission.⁸⁴ Upon his return to the USSR, he joined the Presidium of the Central Control Commission and became Deputy Chairman of the All-Union Chamber of Commerce (1931–1933).⁸⁵ He lived in Moscow at 4/2 Ananyevsky Lane, flat 97.

Karl Mikkelyevich was a member of the MAC from the election of its very first panel (1 January 1931) and participated in hearing of the case that led to the Commission's first award – issued on 20 January 1932, concerning the salvage reward for the motor ship *King Edgar*. Begge remained an MAC arbitrator until 1937.

He also worked for the Baltic Shipping Company, chaired the board of Promexport, served as a member of the Collegium of the People's Commissariat of Trade (Narkomtorg) of the USSR, and acted as an arbitrator under the Council of People's Commissars. In August 1936, Begge became Deputy Head of the Main Geological Directorate of the People's Commissariat for Heavy Industry.

Karl Mikkelyevich was arrested on 25 October 1937 and included in the Stalinist execution list "Moscow Centre"⁸⁶ dated 3 January 1938. On 10 January 1938, the Military Collegium of the Supreme Court of the USSR sentenced him to death for alleged participation in a counter-revolutionary terrorist organisation, and the sentence was carried out the same day.

Begge was buried at the NKVD's special burial site Kommunarka. He was rehabilitated in August 1956.

Bitker, Herman Samoilovich (1895–1937)



Herman Samoilovich Bitker was born on 18 March 1895 in Warsaw into the family of a merchant. He received his education at a real school⁸⁷ and, in 1913–1914, studied at the Faculty of Natural Sciences of the University of Lausanne, although he did not complete the course.

During the Civil War, Bitker held responsible posts within the Revolutionary Military Councils of the Volga Military Flotilla, the Turkestan Front, and

⁸¹ 100 Years of Chamber Expertise..., <https://экспертиза100.рф/1920e>.

⁸² V.I. Fedotov, "History of the All-Union Chamber of Commerce," // URL: <https://textarchive.ru/c-1042875.html> Accessed August 4, 2025.

⁸³ "Persons: Begge Karl Mikelevich," *Foreign Trade and Overseas Banks of the USSR and Russia. Virtual Museum*, accessed August 4, 2025, <https://veb100.letopis.ru/person/126634#>

⁸⁴ 100 Years of Chamber Expertise..., <https://экспертиза100.рф/1920e>.

⁸⁵ V.I. Fedotov, "History of the All-Union Chamber of Commerce," *Vestnik Saratov Gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta (Herald of the Saratov State Socio-Economic University)* 15(1) (2007): 149–152.

⁸⁶ Fol. 3, File Unit 414, Series 171, Record Group 17, RGASPI.

⁸⁷ A secondary or incomplete secondary educational institution in which natural sciences and mathematics predominated.

the 6th Independent Army. After demobilisation, he shifted to administrative and economic duties. In 1921–1922, he worked in the coal industry: he served as manager of the Almaz Coal District, deputy chairman of the Central Board of the Donbass Coal Industry and later headed the board of Uglesindikat (1922–1923).

After relocating to Moscow in 1923, Bitker continued his career in senior positions. He served within the Main Concessions Committee under the Council of People's Commissars of the RSFSR and the USSR (1922–1924); was deputy head of the Main Administration of Military Industry of the VSNKh of the USSR (1923); deputy head of the administration of the People's Commissariat for Foreign Trade (1924–1925); and deputy chairman of the board of the Severoles Trust (1926–1927).

In 1927–1928 and in 1929–1931, Herman Samoilovich served as deputy Soviet trade representative in Germany; from 1928 to 1929 he was the Soviet trade representative in Austria. At the same time, in 1929–1930, Bitker chaired the board of Metalloimport, and afterwards served on the board of the People's Commissariat for Foreign Trade (1930–1931).⁸⁸

After returning to Moscow in late July 1931, Bitker was appointed head of the Foreign Department of the VSNKh of the RSFSR, a member of the Presidium of the VSNKh of the USSR, and a member of the collegium of the People's Commissariat of Heavy Industry. In 1932–1934, he headed the Soyuzrezina association, and from 1934 until December 1936 led the Main Administration of the Rubber and Asbestos Industry of the People's Commissariat of Heavy Industry of the USSR.⁸⁹

Herman Samoilovich resided in Moscow at the following addresses: Gorkogo street (now Tverskaya), 26 (according to other sources, No. 6, buildings 3 and 5), flat 59; and Likhov Lane, 5.⁹⁰

Herman Samoilovich was arrested on 12 December 1936 and charged with participation in a counterrevolutionary terrorist organisation. Some sources claim that this was done at the initiative of L.M. Zakovsky, a revolutionary, regional organiser of the "Great Terror," and senior official of the Soviet security services. The interrogation record states that "in 1924 he was expelled from the All-Union Communist Party (Bolsheviks) for actively engaging in Trotskyist opposition against the Party," and that "in the autumn of 1925 he was reinstated but continued to hold counterrevolutionary Trotskyist views."⁹¹

On 15 July 1937, the Military Division of the Supreme Court of the USSR sentenced Herman Samoilovich to death; the sentence was carried out the same day. Bitker was buried in a mass grave at the Donskoye Cemetery in Moscow (Site No. 1). He was posthumously rehabilitated in June 1956.

Vinogradov, Pyotr Porfiryevich

It has not yet been possible to establish the dates of Pyotr Porfiryevich's life or to reconstruct his full biography.

What is known is that he was among the pioneers of Soviet insurance and headed the damages adjustment department of Gosstrakh. Vinogradov was involved in the work of the Commission on Maritime Law as a reporting member, contributed to the drafting of the first Regulations of the MAC,⁹² and remained an active participant in the Commission from 1936 to 1945, serving as a senior consultant and as an editor.

The MAC Chairman B.N. Povalishin described Vinogradov as one of the most effective, elected, and responsible arbitrators of the Commission.⁹³ Assessing the frequency with which arbitrators were elected and their contribution to the MAC's work in 1940, Povalishin noted: "Comrade Vinogradov was elected

⁸⁸ V.L. Genis, "—", 607.

⁸⁹ Bitker German Samoilovich (Solomonovich), *aGuter Beter*, accessed August 4, 2025, <https://aguterbeter.com/zahoronenie-bitker-german-samojlovich/>.

⁹⁰ "Moscow and Muscovites" by Aleksandr Timofeevich (Aleksandrov). Part II. Muscovites. Volume K," accessed August 4, 2025, <https://proza.ru/2023/01/20/467>.

⁹¹ Fols. 128–143, File Unit 265, Series 171, Record Group 17, RGASPI.

⁹² *Special Herald on Issues of Maritime Navigation and Maritime Law. Foreign Trade Information Herald*, Information and Economic Department of the All-Union Western Chamber of Commerce (Moscow: Mosoblit, 1930), 5–9.

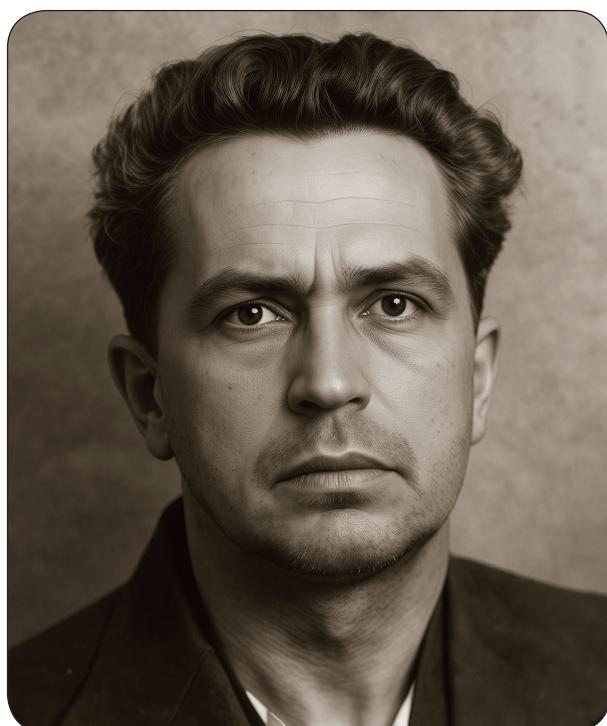
⁹³ RGAE, Record Group 635, Series 1, File Unit 133, fols. 2–55. // *Stenogramma Plenuma MAC*

80 times, never appointed, and took part 80 times [...] As you can see, Comrades Vinogradov and Fridenstein participated most frequently"

Vinogradov compiled several MAC collections of awards and authored a significant number of scholarly publications on insurance, including: "Issues of Salvage and the Lloyd's Salvage Contract" (1925); "Marine Insurance: A Guide to the Insurance Export and Import Cargoes and Settlement of Marine Losses" (1934); "Five Years of the Maritime Arbitration Commission" (1936); the Collection of MAC Awards at the All-Union Chamber of Commerce for 1934–1935 (1936); and "On the Work of the Maritime Arbitration Commission" (1945).

Pyotr Porfiryevich was still alive in 1945, no later information has been found

Golenishchev-Kutuzov, Dmitry Ivanovich (1885–1938)



Dmitry Ivanovich was born on 13 December 1885 in Kharkov into an old noble family. In 1903, he graduated from the Third Gymnasium and enrolled in Faculty of Law at Kharkov University.

During his student years, Golenishchev-Kutuzov was involved in the revolutionary movement, his political activity soon drew the attention of the police; for his political activity he was convicted and exiled to Siberia. During this period, he studied extensively issues of consumer cooperation in Russia and later published more than twenty articles on the subject under the pseudonym *Dm. Ilimsky*.

In 1918, he joined the Russian Communist Party (Bolsheviks) and subsequently held a number of principal posts: he served on the board of the Society of Former Political Prisoners and Exiles, worked on the board of the Moscow People's Bank (1919–1920), and later headed the board of the Moscow Consumer Cooperation Bank (1921–1924).⁹⁴

In 1925, Golenishchev-Kutuzov was transferred to the People's Commissariat for Foreign Trade of the USSR and appointed trade representative to both Italy and the United Kingdom (1925–1926).⁹⁵

He later became head of the All-Union Joint-Stock Company Intourist (1927–1931). As the organisation's representative, he joined the first formation of the Maritime Law Commission in 1929 and, within a year, became one of the deputies to its chairman, E. F. Rosenthal. He also joined the MAC's panel of arbitrators (1930–1934). In the Commission's documents, he appears simply as "Kutuzov."

In the following years, he held senior posts in several organisations: he headed the Dalkrayplan agency (1931–1933), supervised the construction of the Ussuri Railway (1934), and later served as head of the economics section at the newspaper *Izvestia* (1934–1938).

Dmitry Ivanovich was arrested on 2 December 1937. On 25 April 1938, the Military Division of the Supreme Court of the USSR found him guilty of involvement in a "counter-revolutionary terrorist organisation" and sentenced him to death; the sentence was carried out on the same day. He was buried at the NKVD's special site Kommunarka.

Golenishchev-Kutuzov was rehabilitated in August 1957.

⁹⁴ *Vsya Moscva (All Moscow): A Desk Reference* (Moscow: Universal Publishing House, 1922), 37.

⁹⁵ Dumin S. V., ed., *Noble Families of the Russian Empire, 1721–1917*, vol. 2 (St. Petersburg: Vesti Publishing Complex, 1995), 137.

Kolbin, Ivan Nikolayevich (1893–1952)

Ivan Nikolayevich was born on 2 August 1893 in the village of Rastoropovo, Desna Volost, Podolsk Uyezd, Moscow Governorate.⁹⁶

For five years, he worked at the Singer sewing machine factory in Podolsk, where he joined a Social Democratic study circle and took part in strikes. In 1914, he was drafted into military service and assigned to the Training Mine Detachment of the Baltic Fleet. After the February Revolution of 1917, he became a member of the Kronstadt Soviet and Petrograd Soviet of Workers' and Soldiers' Deputies, and from July to October served among the leaders of the Kronstadt Committee of the RSDLP(b).

After serving in the Russian Far East (1921–1923),⁹⁷ Ivan Nikolayevich graduated from the Hydrographic Faculty of the Voroshilov Naval Academy. From 1941 until January 1943, he served as Deputy Head of the Main Directorate of the Red Army Hydrometeorological Service and headed its Maritime Department. Kolbin later returned to his alma mater, where he taught and went on to lead the same Hydrographic Faculty from which he had once graduated.

At the same time, in 1943 he took up a post as representative authorised by the Head of Hydrography of the USSR Navy in Leningrad and later headed the naval department and the hydrometeorological faculty at the Hydrographic Institute of the Main Directorate of the Northern Sea Route (1944–1948).⁹⁸

Ivan Nikolayevich was a member of the MAC; however, according to the Commission's records for 1932, attempts to involve him in its work were unsuccessful, as he was living in Leningrad at the time.⁹⁹

Ivan Nikolayevich died in 1952.

Lyakhnitsky, Valerian Evgenyevich (1885–1960)



Valerian Evgenyevich was born on 31 March 1885 in St Petersburg into the family of a military doctor. He graduated from the Institute of Railway and Transport Engineers in 1910 and was invited to stay on for academic career.

Soon afterwards, Lyakhnitsky was sent abroad for a year "to undertake further scholarly training," where he observed the construction of various hydraulic engineering structures, including the Panama Canal, and studied port organisation in Europe and the United States.¹⁰⁰ After his return home, he taught in the Department of Port Engineering at the Institute of Railway and Transport Engineers.

With onset of the First World War, Russia's maritime routes through the Baltic and Black Seas were blocked by the German and Ottoman fleets. Vladivostok was located too far from the country's industrial centre, and it was therefore decided to build an auxiliary port in the ice-free bay of the Kola Peninsula.

⁹⁶ Now part of the Kommunarka district of the Novomoskovsky Administrative Okrug of Moscow.

⁹⁷ Raskolnikov F. F., "At Combat Posts" (Moscow: Voenizdat, 1964), 351.

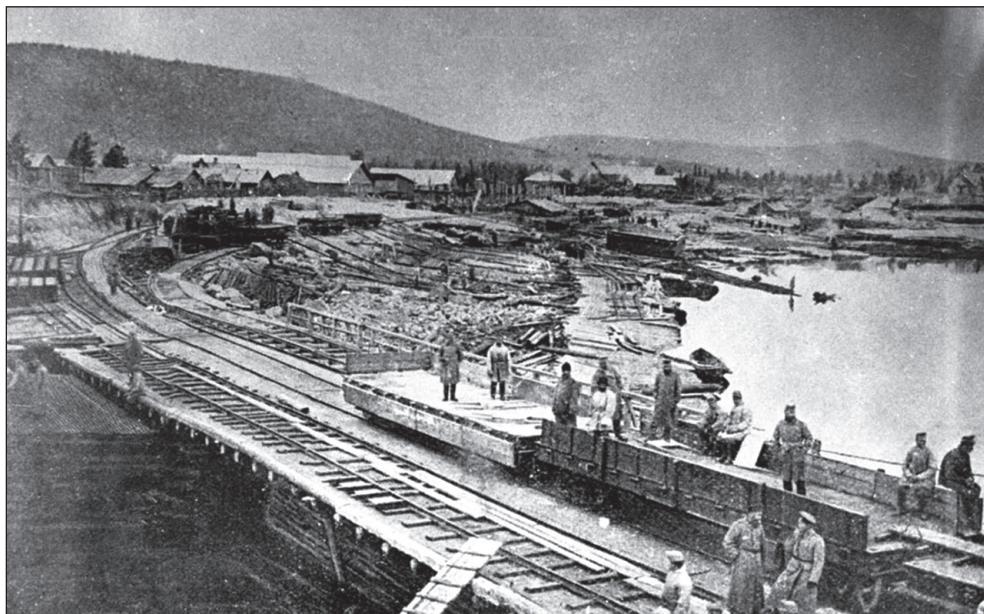
⁹⁸ Muranov A. I., *Mezhdunarodniy Commercheskiy Arbitrazh: "Experience of Domestic Regulation"*, 318.

⁹⁹ Report on the Activities of the Maritime Arbitration Commission for 1932, *Ezhemesyachnik Vsesoyuznoy torgovoy palaty* 11–12 (1932): 57–64.

¹⁰⁰ *Valerian Evgenievich Lyakhnitsky*, Virtual Exhibitions, Library Complex of Admiral S. O. Makarov State University, accessed August 11, 2025, https://library.gumrf.ru/useruploads/files/virtual_vystavki/virtualnye_vystavki/virtualnaja_vystavka_ljahnickij.pdf

In 1916, to determine the site for the new commercial port, the Murmansk Port Survey Administration was established, with Lyakhnitsky appointed as its head.

He selected a site in the southern part of the Kola Bay, along the route of the Murmansk Railway then under construction. The port and railway were built between 1915 and 1917. Lyakhnitsky developed a port plan that allowed for territorial expansion as cargo volumes increased. The construction of the port and railway gave rise to a new town on the shore of the Kola Bay, Romanov-on-Murman (renamed Murmansk on 26 March 1917).



Construction of the port of Romanov-on-Murman (3 (14) April 1915)¹⁰¹

In 1925, Lyakhnitsky also served on the Commission responsible for selecting the site for the new Murmansk Fish Port and took part in designing and upgrading major Soviet seaports,¹⁰² including those of Leningrad, Arkhangelsk, Sochi, Arctic ports, and those on Sakhalin Island.

Valerian Evgenyevich headed port studies administrations along the Murmansk coast of the Barents Sea and the coasts of the White Sea, as well as at the mouth of the Northern Dvina River (1914–1918), and in the Baltic Sea (1919–1928). He also led the Joint Administration for Port Studies and the Baltic Sea Hydro-meteorological Service (1929–1930). In these roles, Lyakhnitsky was deeply involved in port-engineering design, reconstruction of port facilities in the Baltic, and addressing the problem of protecting Leningrad from flooding.

He was a member of the MAC in 1931–1932; however, the Commission's archival records indicate that it was impossible to involve Professor Lyakhnitsky more actively in its work because he resided in Leningrad.¹⁰³

Lyakhnitsky combined practical and academic work. He taught at the Leningrad Institute of Railway and Transport Engineers (from 1928), the Polytechnic Institute, the Military Technical Academy of the Red Army, and the Leningrad Institute of Water Transport Engineers where in 1936, he earned his doctorate and became a professor. He also lectured at the Moscow Institute of Transport Engineers and at the Academy of the River Fleet, where he lectured advanced-training courses for senior staff of the RSFSR Ministry of the River Fleet.¹⁰⁴

¹⁰¹ "From the 'Tsar's Road' to the White Sea–Baltic Canal," *Dzen*, accessed October 6, 2025, https://dzen.ru/a/ZJBS4UE_Q3OnUBSx.

¹⁰² "Valerian Evgenievich Lyakhnitsky," *Kola Encyclopedia*, accessed August 4, 2025, https://ke-culture.gov-murman.ru/slovnik/?ELEMENT_ID=97184.

¹⁰³ "Report on the Activities of the Maritime Arbitration Commission for 1932," *Ezhemesyachnik Vsesoyuznoy torgovoy palaty*, 57–64.

¹⁰⁴ "Valerian Evgenievich Lyakhnitsky," *Lenmorniproekt*, accessed August 11, 2025, <https://lenmor.ru/directors/lyahniczkij-valerian-evgenievich/>.



Monument to V.E. Lyakhnitsky in Murmansk, unveiled to mark the 105th anniversary of the founding of the Murmansk Commercial Seaport; the bust was created by Lyakhnitsky's great-grandson, Oleg Lyakhnitsky



Pusher tug Professor Lyakhnitsky

For many years, Lyakhnitsky chaired the Leningrad Board of the All-Union Scientific and Technical Society for Water Transport (1936–1942; 1945–1950) and was a member of the Permanent International Association of Navigation Congresses (1923–1960).¹⁰⁵

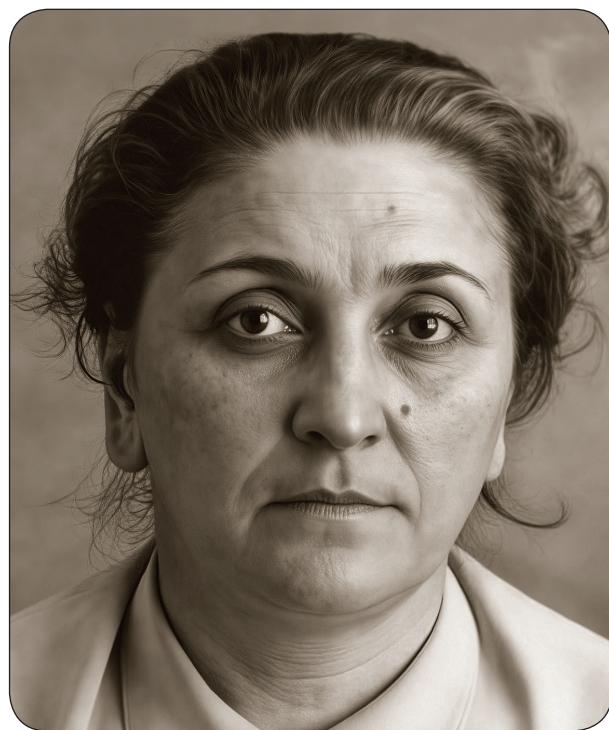
¹⁰⁵ A.I. Muranov, Mezhdunarodniy Commercheskiy Arbitrazh, 319.

In 1956, Valerian Yevgenyevich was awarded the title of Honoured Scientist and Engineer of the RSFSR, and a year later he was elected a corresponding member of the Academy of Construction and Architecture of the USSR. He took part in international navigation congresses (in London, Cairo, Venice, and Brussels) and in Baltic hydraulic engineering conferences (in Tallinn, Warsaw, and Leningrad). He took part in international navigation congresses (London, Cairo, Venice, Brussels) and Baltic hydraulic-engineering conferences (Tallinn, Warsaw, Leningrad).

Lyakhnitsky authored more than 200 published research works, including 30 monographs and textbooks on port construction, port-engineering design methods, port facilities, and related hydrological research along marine coastlines. His works include "Construction of the Panama Canal" (1914), "Equipment of Commercial Ports" (1920), "Ports of the United States of North America" (1926), "Camouflage of Ports and Waterways under Air-Defence Conditions" (1944), and "World Maritime Canals" (1956).

Valerian Evgenyevich died in Leningrad on 27 August 1960 and was buried at the Serafimovskoe Cemetery. A pusher tug, the *Professor Lyakhnitsky* (1961), was named in his honour.

Makovetskaya (Kandelaki), Yelena Nesterovna (1888–1937)



Yelena Nesterovna Makovetskaya was born on 6 December 1888 in Tiflis (Tbilisi) into a family of clerks. She received a higher education and did not belong to the political party.

Between 1917 and 1920, she worked at the Museum of Education,¹⁰⁶ and on 15 January 1926 she became Secretary of the Trade Museum of the North-Western Regional Chamber of Commerce.¹⁰⁷ In 1927, she was appointed Secretary of the Organising Committee of the All-Union Western Chamber of Commerce. Soon after, in August 1928, the Chamber was transferred to Moscow, and Makovetskaya also moved to the capital, settling at 5 Stoleshnikov Lane, apt. 15.

Makovetskaya soon became Secretary-General of the Chamber, and in October 1931 she took up the post of Secretary-General of the reorganised All-Union Chamber of Commerce. During the same period, she was an arbitrator of the Maritime Arbitration Commission (1931–1932) and, together with L.B. Nefeld, took part in deciding the salvage case involving the Norwegian steamship *Blink* (5 July 1932).

In 1934 (according to other sources, a year earlier¹⁰⁸) Makovetskaya was appointed Deputy Chair of the Chamber under Ya.D. Yanson and simultaneously served as Deputy Commissioner of the Soviet section at the International Exhibition in Paris.

The next head of the Presidium of the All-Union Chamber of Commerce, Stanislav Antonovich Messing, was appointed in 1935. He and Makovetskaya were arrested on the same day, 15 June 1937, on charges related to the so-called "Polish Military Organisation" case, although the organisation itself no longer existed at that time and many were persecuted on fabricated charges of belonging to it. According to the investigative version, Messing was allegedly "a major Polish spy" and one of the leaders of the organisation. He was executed on 2 September 1937.

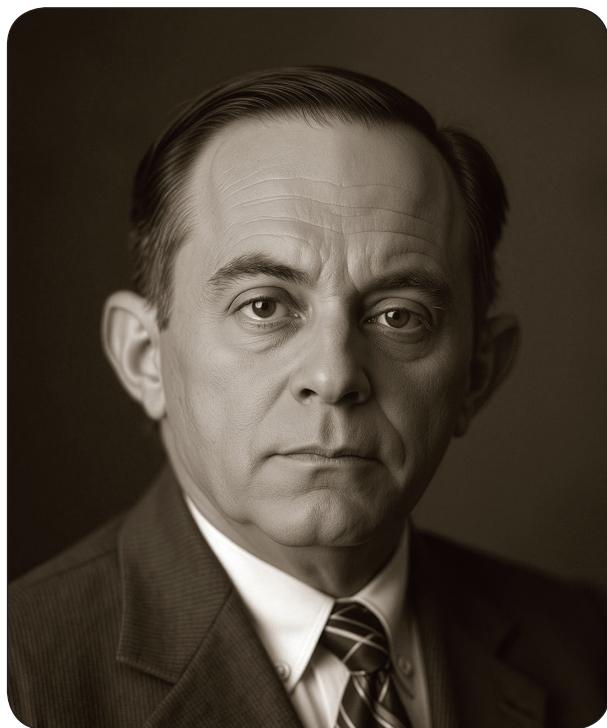
¹⁰⁶ TsAFSB, File Unit P-8546.

¹⁰⁷ Fol. 25, File Unit 1108, Series 252, Record Group 870, RGAE.

¹⁰⁸ V.I. Fedotov, "History of the All-Union Chamber of Commerce," *Vestnik Saratov Gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta* 15(1) (2007): 149–152.

The details of the charges brought against Makovetskaya remain unknown. Her name appeared on the "Moscow-Centre" execution list dated 13 November 1937. The death sentence against Yelena Nesterovna was carried out on 15 November 1937. She was buried in a mass grave at the Donskoye Cemetery in Moscow. Makovetskaya was rehabilitated in August 1959.

Neifeld, Lev Borisovich (1896–1937)



Lev Borisovich Neifeld was born on 1 January 1896 in the Minsk Governorate into a family of clerks. He completed a specialised course of study in economics.

From 1922 to 1924, Neifeld served as director of the gramophone-record factory "Pyatiletiye Oktyabrya" ("Fifth Anniversary of October"), after which he joined the People's Commissariat of Finance of the USSR. Over the following eight years he worked his way up from head of the department responsible for financing trade and industry to chief of the Defence Financing Sector. He also headed the Industrial Financing Sector (1934–1936), served as deputy head of the Central Bank for Municipal Services and Housing (1933–1935), and acted as the authorised representative responsible for supervising the opening the Krasnokamsk Factory of Wooden Toys (December 1936).¹⁰⁹

Neifeld was an arbitrator of the Maritime Arbitration Commission in 1931–1932 and a participant in the Maritime Law Commission. Archival materials list

him as the authorised representative of Gosstrakh. In this capacity, on 19 April 1929 he submitted a report entitled "Export and Import Cargo Insurance and Its Immediate Objectives"¹¹⁰ at a meeting of the Maritime Law Commission, and he served as arbitrator in cases concerning salvage award for the motor vessel *Felix Dzerzhinsky* (5 April 1932) and the Norwegian steamship *Blink* (5 July 1932).¹¹¹

Together with Pyotr Porfiryevich Vinogradov, Neifeld co-authored the 1929 book "Transport Insurance: Theory and Practice of Marine, River, and Land Cargo Insurance in the USSR and Abroad."

Neifeld was arrested on 9 March 1937 on charges of counter-revolutionary Trotskyist activity, and on 16 August 1937 he was sentenced to five years in a correctional labour camp. His subsequent fate remains unknown.

He was rehabilitated by a ruling of the Military Division of the Supreme Court of the USSR on 15 September 1956.

¹⁰⁹ TsAFSB, File Unit P-11901.

¹¹⁰ Report on the Activities of the Commission on Maritime Law and Practice for Its First Year (1929–1930), *Special Herald* (Moscow: Mosoblit, 1930), 1.

¹¹¹ Report on the Activities of the Maritime Arbitration Commission // *Ezhemesyachnik Vsesoyuznoy torgovoy palaty* 1932. № 11–12. C. 60.

Pergament, Mikhail Yakovlevich (1866–1932)



Mikhail Yakovlevich Pergament was born in Feodosia on 28 July 1866. He studied at the Richelieu Gymnasium and later graduated from the Faculty of Law of Novorossiysk University (1890), after which he was invited to remain at the university to prepare for an academic career.

In 1893 Pergament was sent abroad for two years for advanced study, during which he attended the Universities of Heidelberg and Berlin. Soon after that, he obtained the title of privatdozent (private associate professor) in Roman law in Odessa (1896). In 1899 he successfully defended his master's dissertation in St Petersburg on "Contractual Penalty and Interest in Roman and Modern Civil Law". He was subsequently elected Professor of Civil Law and Procedure at Yuriev (Tartu) University (in either 1900 or 1903) and Professor of Civil Law at St Petersburg University (1906).

In August 1911 Pergament, who openly opposed the administrative and police measures introduced by the Minister of Public Education L.A. Kasso, was

promoted and transferred to Yuriev University as Acting Professor of Russian Civil Law and Civil Procedure. Pergament refused the appointment and was dismissed in September 1911.

He then entered the St Petersburg Bar, where for six years he worked as an assistant to advocate A.I. Kaminka of the St Petersburg Judicial Chamber.¹¹² He later taught civil law and Roman law dogmatics at the Institute of Advanced Commercial Studies (1912–1917) and at the St Petersburg Higher Women's Courses.

Pergament devoted considerable effort to academic and editorial work. He served as co-editor of the weekly legal newspaper *Pravo* (1908–1917), contributed to the political and legal sciences section of the *Novy Encyclopedic Slovar* (*New Encyclopedic Dictionary*) (1911–1916), and was a member of the editorial board of the *Vestnik Grazhdanskogo Prava* (*Law Herald of Civil Law*) (1913–1917). He was also a member of the Council of the St Petersburg Juridical Society (1912–1914) and the editorial committee of its civil law section (1916–1917).

In 1917 Pergament was reinstated to state servant and confirmed as Ordinary Professor of the Chair of Civil Law and Civil Procedure at Petrograd University. Until the abolition of the juridical faculty in 1919 he lectured on the General Principles of Civil Law, Property Law, and the Law of Obligations, and gave practical classes. By order of the Provisional Government of 26 April 1917 he was appointed a Senator in the Fourth Department of the Senate, the highest appellate instance for civil, criminal, and land-boundary matters.

In 1919 Pergament was arrested by the Cheka but was soon released under the surety of the United Council of Petrograd's academic institutions and higher educational establishments.

Between 1919 and 1924 he held the following positions:

- Lecturer in civil law and the history of private-law institutions at the Faculty of Social Sciences of Petrograd University (1919–1924);
- Director of the Legal Research Institute established at Petrograd University and Head of its Civil-Law Section (1922–1924);
- Vice-Rector for Academic Affairs and Professor of the Commercial Department of the F. Engels Institute of National Economy (1919–1924);

¹¹² "Pergament Mikhail Yakovlevich," *Great Russian Encyclopedia*, accessed August 11, 2025, <https://bigenc.ru/c/permament-mikhail-ikovlevich-133307>.

- Chair of the Legal Commission of the Petrograd Section of the Institute of Economic Research of the People's Commissariat for Finance of the RSFSR (1922–1924).

After the resumption of diplomatic relations with foreign states Pergament contributed to the work of the foreign affairs administration. From 1921 he served as authorised representative of the People's Commissariat for Foreign Affairs of the RSFSR on the Moscow Special Mixed Commission for the Return of Cultural Property from Poland. In 1922–1923 he headed the Soviet delegation to the Mixed Settlement Commission on Mutual Settlements (Warsaw). From 1924 to 1927 he worked as senior adviser at the USSR mission in Beijing.

Following the severance of Soviet–Chinese diplomatic relations in 1927, Pergament returned to teaching, at the Faculty of Soviet Law of Leningrad State University and at the F. Engels Institute of National Economy. He also served as an expert of the Bureau of Innovations of the Committee for Inventions of the USSR Supreme Council of the National Economy (VSNKh) and as a outside consultant of the Russian Section of the State Public Library in Leningrad.

In the 1930s, after retiring, Pergament continued his legal practice as a jurisconsult. In particular, he represented the interests of the Soviet Government in American court proceedings concerning the confiscation of Soviet gold in the United States (1930–1931) and acted as an expert of the Soviet delegation during negotiations with the creditors of "Lena Goldfields" (1930–1931; Berlin, London).

Pergament was a member of the first formation of the Maritime Arbitration Commission and was regarded by his colleagues as one of its most respected members. However, he did not have the opportunity to take part in its work: Mikhail Yakovlevich died in 1932. He was buried at Smolenskoye Cemetery in St Petersburg.

Rabinovich, Isaï Savelievich (1893–1954)



Isaï Savelievich Rabinovich was born on 16 September 1893 in Bobruisk in the Minsk Governorate.¹¹³ He received incomplete higher commercial education at a commercial school.

Sources occasionally list his patronymic as "Davydovich," which is likely an error or specific usage in a certain period.

Rabinovich's professional life was closely connected with the insurance sector. In 1909 he began working at the Volga insurance company. A year later he moved to one of the largest insurance companies, Salamandra in Kiev, where over nine years he progressed from a clerk to head of department. In 1918–1919, while still in Kiev, Rabinovich also headed a department at the International Commercial Insurance Company.

From September 1919 to March 1922, during his military service, Rabinovich held several posts, including deputy head of a supply brigade and commissar of a medical train.

After demobilisation, he returned to his profession, now within the system of state insurance. His brief work as an inspector of Gosstrakh in Moscow in 1922 was followed by his return to Kiev, where he became head of the governorate branch (Gubstrakh). He later held senior positions in the insurance bodies of Ukraine, in Kharkov (head of the inspection of Ukrgosstrakh in 1923–1924) and in Artemovsk (again head of the Gubstrakh office in 1923–1925).

¹¹³ Today the town is the administrative center of Bobruisk District, Mogilev Region.

In 1926 he was transferred to Moscow to serve as head of the inspection of Gosstrakh of the USSR, and in 1927 he was appointed head of the London office of the Blexi and Baltic insurance company at the Artkos branch, a post he held for nearly four years.

Upon returning to Moscow, from 1931 to 1933 Rabinovich served as Deputy Chairman of the Board of Gosstrakh of the USSR, and in 1933 acted as its Chairman.¹¹⁴ At the same time, from 1931 to 1936, he headed the Foreign Insurance Department.

In 1936–1937 he served as Deputy Head of the Main Directorate of Gosstrakh, and subsequently of Gosstrakh of the RSFSR.¹¹⁵ During this period Isaï Savelievich was also a member of the MAC. On 23 June 1936, together with arbitrator A.D. Keylin and super-arbitrator Yu.O. Lengiel, he took part in hearing the claim brought by the Leningrad Directorate of Glavsevmorput against the Black Sea Shipping Company concerning compensation for damage to the icebreaker Ermak and reward for the salvage of the motor vessel *Voroshilov*.

Rabinovich is also known to have headed the Main Directorate of State Insurance of the People's Commissariat for Finance of the USSR and served on its advisory council.¹¹⁶

From January until 17 May 1938 Rabinovich served as Acting Head of Mosoblstrakh.¹¹⁷ On 20 April he made an administrative error: he ordered to send out 100 copies of the voluntary-insurance instructions to districts of the Moscow Region; the document bore the signature of a person who by that time had been declared an "enemy of the people." Although no formal order to withdraw such documents had been issued by higher authorities, on 16 May, by order of the head of the regional finance department, Barannikov, Isaï Savelievich was removed from leadership position (head of the voluntary insurance group) and transferred to an inspector's position.¹¹⁸

He was first arrested on 22 July 1938 on charges of participating in an anti-Soviet organisation and espionage (presumably on behalf of Great Britain). On 23 April 1939 he was sentenced by the Special Meeting of the NKVD of the USSR to eight years in a correctional labour camp. He served his sentence in the North-Eastern Corrective Labour Camp (Sevvostlag) in the Kolyma region.

Details of Rabinovich's life in the camp have been preserved thanks to the writer Varlam Shalamov,¹¹⁹ who served his sentence alongside Rabinovich at the Dzelgala mine. Owing to "discreet channels" or bribes, Isaï Savelievich managed to obtain light-duty positions such as gangway watchman, office clerk, and household-services worker, positions that in the camp environment could literally determine one's survival.

It was in the camp that Rabinovich disclosed to Shalamov the details of his earlier life. Before the Revolution, as an insurance agent from Odessa, he had worked abroad for the Rossiya insurance society. After 1917, his personal recommendations, which carried more weight in international business circles than guarantees issued by the State Bank, helped the Soviet government conduct delicate financial operations. According to Rabinovich, he took part in negotiations with the "match king" Kreuger, in settlement transactions relating to the sale of Spitsbergen, and in an operation to transfer Norwegian gold in the North Sea onto a Soviet schooner.

Having survived his term in the camp, Rabinovich remained in Kolyma as a hired employee and worked as a financial inspector.

Rabinovich was arrested for the second time on 17 March 1949 on the previous charge. At that time, he lived in the village of Burmakino in the Yaroslavl Region and worked as a senior inspector of Gosstrakh of the USSR. On 18 June 1949 the Special Meeting of the MGB of the USSR sentenced him to internal exile in the Krasnoyarsk Territory.

Shalamov states that Isaï Savelievich died in Kolyma approximately two years before the 20th Congress of the CPSU, that is, around 1954.

Rabinovich was rehabilitated on 10 August 1955.

¹¹⁴ Fol. 20, File Unit 65, Series 256, Record Group 840, RGAE.

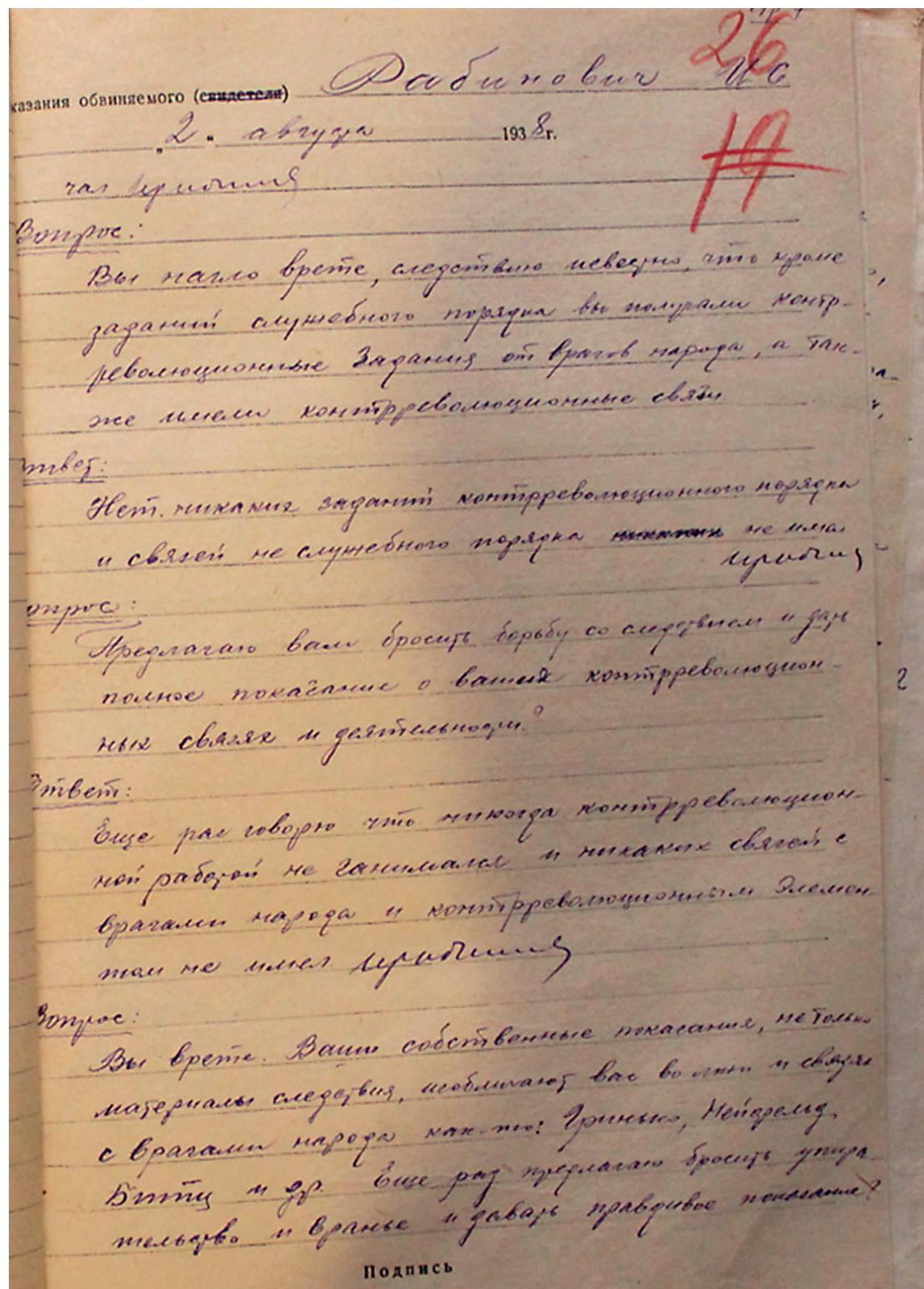
¹¹⁵ Fol. 20, File Unit 65, Series 256, Record Group 840, RGAE.

¹¹⁶ A.I. Muranov, *Mezhdunarodniy Commercheskiy Arbitrazh*, 166.

¹¹⁷ Fols. 21–22, File Unit 280, Series 12, Record Group 7625, RGAE.

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ Shalamov, Varlam T. *Collected Works in Four Volumes*, vol. 1 (Moscow: Khudozhestvennaya Literatura; Vagrius, 1998), 431–439.



Record of the interrogation of I. S. Rabinovich (2 August 1938)

Rabinovich, Filipp Yakovlevich (1885–1937)

Filipp Yakovlevich Rabinovich was born on 28 March 1885 in Shklov, Mogilev Governorate,¹²⁰ into a petty-bourgeois family. He received incomplete secondary education.

In 1919, Rabinovich took up senior administrative posts with the Revolutionary Military Council of the Turkestan Front and the Council of People's Commissars of the Turkestan SSR as well as heading the Secretariat of the NKVT. In 1920, he served as Chief Administrative Officer of the Turkestan Commission of the All-Russian Central Executive Committee and the Council of People's Commissars of the RSFSR, and in 1921 he acted as authorised representative of the Council of Labour and Defence and NKVT for Transcaucasia. He was later posted back to Moscow to resume the position of Chief Administrative Officer of the NKVT Secretariat. In Moscow, he lived at 5 Kalyayevskaya Street, apt. 261.

Between 1922 and 1925, Rabinovich held senior positions in Soviet–British trade: he served as Deputy Trade Representative of the USSR in the United Kingdom, was soon removed from the post and recalled back to the USSR, and was thereafter appointed Director and Board Member of the Arcos joint-stock company in London (All Russian Cooperative Society Limited; from 1922 – Arcos Ltd.).¹²¹

According to the memoirs of Arcos Director G.A. Solomon (Isetsky), Rabinovich, despite his continued loyalty to the Party, criticised its internal policy and, at closed meetings warned that it was heading towards a crisis, a prediction that partially came true with the introduction of the New Economic Policy.¹²²

Rabinovich's subsequent career was connected with foreign trade and administration: he served on the board of the Central Union of Consumer Societies and headed its Ural branch (1926–1930), directed the Export Administration of the NKVT of the USSR (1930), was a member of the All-Union Association of Trading Organisations (VTAK, 1932), a member of the NKVT Collegium (1930–1937), and served on the Committee for Procurement of Agricultural Products under the Council of People's Commissars of the USSR.

In 1936–1937, Rabinovich was an arbitrator of the Maritime Arbitration Commission (MAC) and headed the Glavsevzaples Main Timber Procurement Directorate.

Shortly after his appointment as Director of the Kotlas Timber Base, on 19 September 1937, Rabinovich was arrested accused of participating in a Trotskyist terrorist and subversive organisation. On 9 December 1937, the Military Division of the Supreme Court of the USSR sentenced him to the highest measure of punishment, which was carried out the same day.

Filipp Yakovlevich was buried at the NKVD execution site Kommunarka. He was rehabilitated on 17 April 1956.

Rayevich, Sergei Ivanovich (1893–1939)

Sergei Ivanovich Rayevich was born on 18 August 1893¹²³ in the small provincial town of Parichi, Bobruisk Uezd, Minsk Governorate.¹²⁴ He graduated from the Faculty of Law of Moscow University in 1922 and became a research associate at the Institute of Soviet Law. He lived in Moscow at 6 Myasnitsky Proyezd, apt. 2.

Rayevich also worked as a consultant to the Council of People's Commissars of the RSFSR and as an assistant at the Institute of Soviet Law. In open sources he is sometimes referred to as an "economist",¹²⁵ likely due to his work within the People's Commissariat for Foreign Trade: from 1932, he served as Deputy Head of the Legal Division of the NKVT.¹²⁶

¹²⁰ Since 1938 it has been part of Mogilev Region.

¹²¹ Muranov, A.I. *Mezhdunarodniy Commercheskiy Arbitrazh: "Experience of Domestic Regulation,"* 162–163.

¹²² Solomon (Isetskii), G. A. "Among the Red Leaders" (*Moscow: Tsentrpoligraf, 2015*), 248–249.

¹²³ Fol. 4, File Unit 359, Series 256, Record Group 870, RGAE.

¹²⁴ Today it is an urban-type settlement of the Svetlogorsk District, Gomel Region, Republic of Belarus.

¹²⁵ I.F. Masanov, "Dictionary of Pseudonyms of Russian Writers, Scholars, and Public Figures," vol. 4 (*Moscow: All-Union Book Chamber, 1960*), 397.

¹²⁶ Fol. 6, File Unit 359, Series 256, Record Group 870, RGAE.

In 1931–1932, Sergei Ivanovich served as an arbitrator of the Maritime Arbitration Commission (MAC) and participated in the hearing concerning the salvage of the steamship *Kursk* (5 June 1932).¹²⁷

Several elements of his biography later came under ideological scrutiny during the Party purges of the 1930s. His background (originating from an educated family and his service in the old Imperial Army), as well as scholarly works that were deemed to reflect a “bourgeois approach”, formed the basis for criticism and which ultimately led to his expulsion from the Party in 1938 on a series of formal charges.¹²⁸

Rayevich authored numerous legal studies, including: “Exclusive Rights: Trademarks, Industrial Designs, Inventions, Copyright law” (1926); Soviet Legislation on Housing Law (1927); Law of Succession (1929); Private International Law (1934); the university textbook “Civil Law of the Bourgeois-Capitalist World in Its Historical Development,” 1789–1926 (1929); and the articles “Housing Cooperation” (1926), “A Draft Outpaced by Life” (1931), and “Reviews” (1930).

Rayevich’s name appeared in the “Beria–Vyshinsky List” of 15 February 1939, which sanctioned the expedited review of cases against 469 individuals made as “active enemies of the Party and Soviet authority”. On 2 March 1939, the Military Division of the Supreme Court of the USSR sentenced him to the highest measure of punishment, which was carried out the following day.

Sergei Ivanovich was buried at the NKVD execution site Kommunarka.

Reichel, Mikhail Osipovich (Iosifovich) (1880–1954)

Mikhail Osipovich was born on 2 November 1880 in the village of Terny, Lebedin Uyezd, Kharkov Governorate.¹²⁹ In 1898 he graduated from the First Kharkov Gymnasium and enrolled in the Faculty of Philology of Kharkov University. After a failed suicide attempt he underwent treatment in France, and subsequently studied for six years at the University’s Faculty of Law.

Before the Revolution, Reichel practised law: he served as assistant to an advocate of the Kiev Judicial Chamber (1905–1907) and later as an attorney of the Kharkov Judicial Chamber (1907–1917). After 1917 his legal expertise was engaged by the new authorities: he became Labour Commissioner of the Kharkov Region, then Deputy People’s Commissar for Labour of the Donetsk–Krivoy Rog Soviet Republic, and by 1918 was legal counsel to the Kharkov Municipal Food Office and to the Southern Bureau of the Metal-workers’ Union.¹³⁰

With the establishment of Soviet power Reichel’s career continued within the state administration. In 1919 he served as Acting People’s Commissar for Labour of the Ukrainian SSR; in 1922 he held several posts in the People’s Commissariat for Justice, later serving as Deputy People’s Commissar for Justice of the Ukrainian SSR and heading its Codification Department (December 1922–1926).

Reichel later moved to Moscow, where he headed the Commission on Legislative Proposals of the All-Ukrainian Central Executive Committee, and until 1929 worked at the Main Concessions Committee (SNK USSR).

For a brief period (1929–1930) he served as Consul General and adviser to the USSR mission in France. Upon returning from Paris, Reichel was appointed Senior Lecturer at the Timiryazev Agricultural Academy (1930), and soon after that became head of the Foreign Currency and International Settlements Section of the USSR People’s Commissariat for Finance (Narcomfin, 1931–1933). He also served as a member of the All-Union Arbitration Commission (1932).¹³¹

¹²⁷ Report on the Activities of the Maritime Arbitration Commission Ezhemesyachnik Vsesoyuznoy torgovoy palaty, 58.

¹²⁸ Fol. 16, File Unit 359, Series 256, Record Group 870, RGAE.

¹²⁹ Abolished in 1925; the okrugs formerly included in it were transferred to the jurisdiction of the Ukrainian SSR (with its capital in Kharkiv).

¹³⁰ “Unforgettable Names: Mikhail Osipovich Reichel,” Institute of Legislation and Comparative Law, accessed August 4, 2025, <https://izak.ru/institute/nezabyvaemye-imena/23153/>.

¹³¹ Activities of the All-Union Chamber of Commerce, *Ezhemesyachnik Vsesoyuznoy torgovoy palaty* (Moscow: Vneshtorgizdat, 1932), 124–128.

Reichel subsequently headed the Compliance Oversight Section of Narcomfin (1933–1934), was a member of the Supreme Court of the USSR (1934–1938), a member of its Presidium, and Chair of the Civil Division (1937–1938).¹³² In this capacity he served as a member of the MAC in 1936–1938.

In 1938, following the repression of his son on accusations of alleged ties with “enemies of the people,” Reichel was dismissed from his post and expelled from the VKP(b). From 1940 to 1954 he taught at the Moscow Law Institute. His early academic work focused on public-law issues, but later he turned to questions of the law of obligations, succession, copyright, patent and family law.

Reichel authored numerous works, including: “Peasant Mutual-Aid Societies and Legal Assistance to the Population” (1925); “Soviet Federalism” (1930); “Alimony Proceeding” (1939); “Forms of Transactions and Limitation Periods under the Civil Code of the RSFSR in Wartime” (1942); “On the Application of Article 12 of the Civil Code (Declaration of Absence) in Wartime” (1944); “On Mutual Assistance and Good Faith in Civil Law” (1948).

Mikhail Osipovich died in Moscow in 1954 and was buried at the cemetery of the Donskoy Crematorium. His membership in the VKP(b) was posthumously reinstated in 1956.

Rosenthal, Eduard Fritsevich (1888–1938)



Foreign Trade. In August 1925, he also became a member of the Central Chartering Conference as a representative of the same authority.¹³⁹

Eduard Fritsevich Rosenthal was born on 17 January 1888 in the Tuckum Uyezd of the Courland Governorate.¹³³ In 1914, he completed his secondary education at the Riga City School.¹³⁴

Rosenthal started out his professional life on the railways, where from 1907 to 1917 he was employed as a maintenance worker. He later shifted his focus to the transport and logistics sector. Between 1921 and 1924, he served as Head of the Railway Inspection of the People’s Commissariat of the Workers’ and Peasants’ Inspectorate.

His later career was connected with foreign trade and maritime transport. In April 1924, Rosenthal was appointed Second Deputy Head of the Transport Directorate of the People’s Commissariat for Foreign Trade,¹³⁵ and in August of the same year he became its Head.¹³⁶ In 1925, he joined the governing bodies of major Soviet shipping companies, becoming a board member of Sovtorgflot (from 19 January)¹³⁷ and Dobroflot (from 19 March)¹³⁸ as a representative of the People’s Commissariat for

¹³² File Unit 1935, Series 9, Record Group 17, RGASPI.

¹³³ One of the three Baltic governorates of the Russian Empire, which existed until 1918; it covered the western part of modern Latvia and a small portion of Lithuania.

¹³⁴ Fol. 8, File Unit 4044, Series 25, Record Group 1884, RGAE.

¹³⁵ Fol. 4, File Unit 2806, Series 256, Record Group 870, RGAE.

¹³⁶ Ibid., fol. 6.

¹³⁷ Ibid., fol. 8.

¹³⁸ Ibid., fol. 12.

¹³⁹ Ibid., fol. 14.

In September 1927, Rosenthal was transferred to the post of Deputy Chairman of the Main Directorate of Gosstrakh of the USSR, and less than a year later, in February 1928, he became its Chairman, assuming responsibility for the entire system of state insurance in the country.¹⁴⁰

After the establishment of the Commission on Maritime Law in 1929, Rosenthal joined its Presidium, and on 18 January 1930 he became its Chairman.¹⁴¹ During discussions on the draft of the first Regulations of the MAC, Rosenthal criticised the principle of voluntary arbitration. He argued that the very idea of voluntary recourse was unsound, since a salvor might insist on having the case heard in the courts of his own state, which would render voluntary arbitration unworkable. Rosenthal also maintained that arbitral awards should be final, without the possibility of appeal to the ordinary court system. In his view, arbitrators should be appointed from a list recommended by the All-Union Chamber of Commerce and approved by its Presidium. He proposed establishing a court under the Chamber and extending its jurisdiction to include not only salvage disputes but other matters as well.

Overall, Rosenthal supported arbitration, but only in a strictly regulated form, with binding decisions, a mandatory structure, and expanded jurisdiction, rejecting the voluntary model.

He also edited several MAC publications, including "Salvage Arbitration in the USSR" (1932, by Yu.A. Avsov) and "Maritime Arbitration in the USSR" (1933, by B. Landau), and authored the monograph "Tasks of Maritime Navigation in 1932."

In February 1931, Rosenthal was appointed Deputy People's Commissar for Water Transport of the USSR.¹⁴² From December 1933 to late 1935, he served as the authorised representative of the People's Commissariat for Water Transport in the Russia's Far East, and by late 1935 he had become Deputy People's Commissar for Water Transport of the USSR.¹⁴³ On 25 January 1936, Rosenthal became Deputy Chairman of the Advisory Council to the People's Commissar for Water Transport,¹⁴⁴ a position in which he also served as a member of the MAC in 1936–1937.

He lived in Moscow at 9 Malaya Tatarskaya Street, Apt. 8.

Eduard Fritsevich was arrested on 16 August 1937 and charged with participation in a counter-revolutionary terrorist organisation. The Military Division of the Supreme Court of the USSR sentenced him to the highest measure of punishment, and on 20 June 1938 he was executed and buried at the NKVD special burial site Kommunarka.

Rosenthal was rehabilitated on 11 April 1956.

¹⁴⁰ Fol. 3, File Unit 7473, Series 18, Record Group 7733, RGAE.

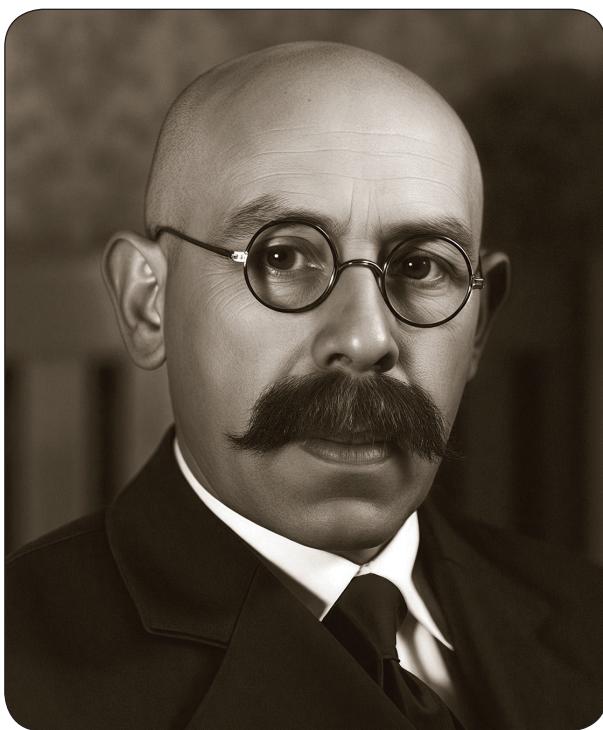
¹⁴¹ A.D. Keilin, "Five Years of the Maritime Arbitration Commission," *Vodnyi transport (Water Transport)* 7 (1936): 46.

¹⁴² Fol. 1, File Unit 1856, Series 12, Record Group 7458, RGAE.

¹⁴³ File Unit P-4662, TsAFSB (Central Archive of the Federal Security Service).

¹⁴⁴ Resolution of the Council of People's Commissars of the USSR Approving the Composition of the Council under the People's Commissar of Water Transport, *Izvestiia of the Central Executive Committee of the USSR and the All-Russian Central Executive Committee of Soviets* 22 (5879) (January 26, 1936): 3.

Samoylovich, Rudolf (Reuvim, Nikolai, Reuben) Lazarevich (1881–1939)



Rudolf Lazarevich was born on 1 September 1881 in the town of Azov, Yekaterinoslav Governorate,¹⁴⁵ into a merchant family.

After graduating from the Mariupol Gymnasium, he entered the Faculty of Physics and Mathematics at Novorossiysk University (1897–1898). During his studies he joined a revolutionary circle and came under police supervision. At his mother's insistence, he continued his education in Germany.

He completed his studies at the Royal Saxon Academy of Mining in Freiberg,¹⁴⁶ qualifying as a mining engineer in 1904, after which he worked at coal mines in Westphalia and became close to local revolutionaries.

After finishing his studies, Samoylovich returned to Azov and resumed illegal revolutionary activities, for which he was arrested and exiled to the village of Kholmogory in Arkhangelsk Governorate; he later escaped to St Petersburg. For two years he lived there under false documents, worked as an accountant, and maintained contact with the RSDLP committee.¹⁴⁷ He was arrested again and exiled to the settlement of Pinega in Arkhangelsk Governorate.

In 1909, the governor granted Samoylovich permission to travel freely within the district to conduct geological surveys of the Pinega River and the Pinega district. He published the results in the regional journal *Izvestiia Arkhangelskogo obshchestva po izucheniiu Russkogo Severa (Proceedings of the Arkhangelsk Society for the Study of the Russian North)*. Thereafter he was authorised to continue his research and relocate to Arkhangelsk,¹⁴⁸ where he was appointed Secretary of the Arkhangelsk Society for the Northern Studies.

Samoylovich soon became involved in expeditions to the Spitsbergen Archipelago (1911, 1912, 1913–1915, 1918). By 1938 he had taken part in twenty-one Arctic expeditions. He continued to publish the results of his research in various journals, including the one mentioned above.

He was among the founders and the first head of the Northern Scientific-Industrial Expedition (1920–1925), and after its reorganisation he became Director of the Institute for Northern Studies (now the Arctic and Antarctic Research Institute), holding this post until 1930. Following the subsequent reorganisation of the institution, Samoylovich was elected Deputy Director of the All-Union Arctic Institute (1932–1938).

Rudolf Lazarevich also served as Vice-President of the State Geographical Society, sat on the advisory council to the Chief of the Main Administration of the Northern Sea Route, and lectured at Leningrad State University, where he established the Department of Polar Studies and became its first chair (1934–1937). In 1934 he obtained a doctorate in geographical sciences.

In 1928 Samoylovich directed the rescue of General Umberto Nobile's expedition from the icebreaker *Krasin*, following the crash of the Italian airship *Italia* during its flight to the North Pole.

Although based in Leningrad,¹⁴⁹ he remained an active member of the Maritime Arbitration Commission from 1931 to 1938, attending its sessions in Moscow. Together with K.M. Begge, he took part in the Com-

¹⁴⁵ Today the settlement forms part of the city of Azov in Rostov Region.

¹⁴⁶ Today known as the Freiberg Mining Academy.

¹⁴⁷ "130th Anniversary of the Birth of Soviet Polar Explorer R. L. Samoilovich," Expedition Center 'Arktika,' accessed August 11, 2025, http://www.ec-arctic.u/events/index.html?news_id=1350&page=27.

¹⁴⁸ "Russian Geographical Society, 'With the Arctic in His Heart: The Polar Expeditions of Rudolf Samoilovich,'" accessed August 11, 2025, <https://dzen.ru/a/YT-tnHNn50oUdlU8>.

¹⁴⁹ "His residential address: 59 Bolshaia Pushkarskaia St., apt. 5."

<p>Новоземельские промыслы.</p> <p>II. Охота на нерпу.</p> <p>(Окончание).</p> <p>Добравшись по льду до воды, охотник стомяки ходить у края льда, ожидая наставлений зверя. Носа зверя выстрила она существо на воду ложку, привлекающую к ней и ташить по льдине, где и снимается се. Случается, что нерпа поддается большими стадами и тогда промышленность озера усиливает стрельбу. Всю время приливов и спокойной воды убывает нерпа можно оставлять на водѣ до окончания охоты, чтобы затянуть одни разомъ заставить ихъ на ледъ.</p> <p>Когда идет ходовой зверь, умный охотник убывает 30—40 штук за охоту. Объясняется это темъ, что ходовой выстрила иногда по 100 штук сразу, тогда какъ живородящий всегда в одинаковом количестве.</p> <p>Кроме того, ходовой въ противоположность живородящему всегда неосторожен и до крайности любопытен.</p> <p>Если зверь появляется въ небольшомъ количествѣ, охотник для привлечения его ходить по льду, стараясь производить возможно большую шум, заманиваясь его ударами веялки по лодке или же привлекая его внимание, издавая какие-либо звуки голосомъ. Въ та-</p>	<p>кихъ случаяхъ нерпа не только приближается къ охотнику, но и старается возможно выше приподняться подъ лодкой, чтобы разглядеть, въ чёмъ дело. Часто же ей по несколько штукъ подсыпаются — непосредственно ко льду и, убравшись воронками частями съ льда, стараются выйти въ ближко подкнутые къ охотнику. И тѣмъ первѣ и граѣтъ послѣдній охотъ, чтобы больше отъ него вонзить саломъ, тѣмъ она интереснѣ для зверя. Характерно, что бѣлого цѣвѣя нерпа опасается, оправивъ охотника, охотится на бѣлого, вѣроятно, за мѣдведицѣ.</p> <p>Въ время хода нерпы съ юга на сѣверъ, на ледъ охотится преимущественно на льду. Совсемъ большіе переходы, когда охотнико ложится на льду, чтобы отдохнуть, или подгрызть съ солнца. Головой и плавниками она пробуравливаетъ изъ почвы воды дыру по льду, ластами обругаетъ ее и располагается въ прудахъ, когда въ количествѣ до 10 штукъ.</p> <p>Нерпа приходится наблюдать зверя, проѣзжанную сквозь ледъ въ 2—2½ аршина толщины.</p> <p>Хотѣ, лежа на льду, зверь и выходитъ въ полусонномъ состояніи, тѣмъ по менѣе, она значительно остерожнѣ ведетъ себя, чѣмъ на водѣ: охотника бѣлько не подпускаетъ и при малѣйшей опасности бросается въ прорѣху.</p> <p>Нырнувшій въ воду нерпа все же</p>	<p>не можетъ преодолѣть своего любопытства, высовываетъ сѣбѣ же голову и, умѣршись ластами о льдину, же плаваетъ въ прорѣхѣ, въ утесу, съ интересомъ разматриваетъ ренности, что охотники удалялись, и, конечно, платится за свою вѣснобирюзину.</p> <p>Промышленники начали пускать на хатросты. Чтобы не быть спутанными и не выѣзжаться на лѣдъ въ течеіи всего времени хода зверя, охотники подсыпались во все бѣло, или вѣсна вѣснотно.</p>	<p>Сѣтами можно было бы промыслы вѣснами и не выѣзжаться на лѣдъ въ течеіи всего времени хода зверя. Но сѣтами пользуются они одѣвались на сѣнныхъ поляхъ. Даже осенью по половодью и удалялись въ сѣверную пристань, саморождѣніе.</p> <p>Наоборотъ, въ черной одѣжди съ уѣрѣнностью можно сказать, что нерпа подсыпала къ себѣ на до- въ это время года охота сѣтами вѣсною бѣлосѣдое разстояніе.</p> <p>Если ворогу орудия лежитъ въ рукоѣтѣ, то стараются подъ</p>	<p>остасть на мѣстѣ на разстояніи пистолета, высовываютъ сѣбѣ же ружейного выстрѣла. Нерпа сейчасъ же плаваетъ въ прорѣхѣ, въ утесу, съ интересомъ разматриваетъ ренности, что охотники удалялись, и, конечно, платится за свою вѣснобирюзину.</p> <p>Сѣтами. Такимъ образомъ получается огороженное сѣтью пространство въ видѣ треугольника съ двумя исходящими съ сторонами, въ промежутокѣ между которыми прыгается сѣть, измѣшавъ отъ берега.</p> <p>Нерпа, ваткнувшись на посадицу, по своему любопытству плаваетъ въ здѣсь и сквозь узкій проходъ между первою и концами второй сѣти попадаетъ въ середину треугольника, откуда она уже не можетъ выѣзжаться. При этомъ нерпа тѣлья запутываются въ сѣтяхъ, что потомъ трухонъ ее можно освободить.</p> <p>Въ особенности много зверя можно было бы ловить зимою. Раставляя сѣтка вдоль пристава, не стрѣляя, зверя хватило бы времени на уборку запутавшихъ нерп.</p> <p>Охота на нерпу является главнымъ занятіемъ новоземельскихъ са- мобыдовъ. Это наиболѣе прибыльный для нихъ промыселъ. Самый удачный годъ по охотѣ на нерпу былъ 1909 годъ, когда колонисты сдали губернскому администрации 1.254 шкуры на сумму 728 р. 15. Всего же за 19 лѣтъ, начиная съ 1890 г., администрации было передано 11.372 шкуры на сумму 6.837 рублей 88 коп.</p> <p>R. Samoylovich.</p>
---	---	--	--	--

R. L. Samoylovich. "The Novaya Zemlya Fisheries," Arkhangelsk, 1910, no. 155, p. 2

<p>15 февраля</p> <p>ИЗДАНІЯ ГОДЪ ПЯТЫЙ.</p> <p>1913 года.</p> <p>ИЗВѢСТИЯ</p> <p>Архангельскаго Общества изъученія Русского Сѣвера</p> <p>(Журналъ жизни Сѣвернаго Края).</p> <p>№ 4-й.</p> <p>СОДЕРЖАНИЕ:</p> <table border="1"> <tr> <td>Стран.</td> <td>Стран.</td> </tr> <tr> <td>1) Н. Болдыцкий. Промысловъ-тельные артели въ Пермской губерніи</td> <td>5) Архангельское Общество изъученія Русского Сѣвера</td> </tr> <tr> <td>145.</td> <td>183.</td> </tr> <tr> <td>2) И. Ануфрьевъ. Мурманскіе промыслы и территориальная по- зиція океана.</td> <td>6) Землеустройство и сельское хо- зяйство</td> </tr> <tr> <td>154.</td> <td>185.</td> </tr> <tr> <td>3) Р. Самойловичъ. Островъ Шпицбергенъ и первая русская научно-промышленная экспедиція.</td> <td>7) Судоходство и водные пути</td> </tr> <tr> <td>169.</td> <td>187.</td> </tr> <tr> <td>4) Н. Орловъ. Смутное время (на- чала XVII в.) и Русский Сѣверъ. 174.</td> <td>8) Изъ торгово-промышленной жизни</td> </tr> <tr> <td></td> <td>189.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>9) Рыбное дѣло</td> </tr> <tr> <td></td> <td>190.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>10) Письмо въ Редакцію</td> </tr> <tr> <td></td> <td>192.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>11) Объявленія.</td> </tr> </table> <p>Архангельскъ. Губернскія Типографія. 1913.</p>	Стран.	Стран.	1) Н. Болдыцкий. Промысловъ-тельные артели въ Пермской губерніи	5) Архангельское Общество изъученія Русского Сѣвера	145.	183.	2) И. Ануфрьевъ. Мурманскіе промыслы и территориальная по- зиція океана.	6) Землеустройство и сельское хо- зяйство	154.	185.	3) Р. Самойловичъ. Островъ Шпицбергенъ и первая русская научно-промышленная экспедиція.	7) Судоходство и водные пути	169.	187.	4) Н. Орловъ. Смутное время (на- чала XVII в.) и Русский Сѣверъ. 174.	8) Изъ торгово-промышленной жизни		189.		9) Рыбное дѣло		190.		10) Письмо въ Редакцію		192.		11) Объявленія.	<p>Л. 4.</p> <p>Извѣстія Архангельского Общества 172</p> <p>дѣйствительно, на сравнительно небольшомъ пространствѣ можно пройти почти всѣ геологическія систе- мы отъ архейской до четвертич- ныхъ отложенийъ.</p> <p>Если мысленно профести линію отъ Лофотенскихъ острововъ къ сѣверу вдоль западнаго побережья Шпицбергена, то, окажется, что глубина моря къ западу отъ этой линіи достигаетъ 3000 метровъ, тогда какъ на востокѣ отъ нея морская губина имѣть не болѣе 200 метровъ. Такимъ образомъ, достояніе было бы ионикеніемъ уровня моря на 200 метровъ, тѣстъ орова Шпицбергена, Новой Земли и континента представляли собою одинъ материкъ. Это плато можно рассматривать, какъ продолженіе Печорской пизменности.</p> <p>Самый ярхинелась Шпицбергена является обломкомъ девонскаго плюда. Древнѣйшия отложения, представлены гранитами, гнейсами, сланцами, кварцитами и известняками, собраны въ крутыя складки съ простираеміемъ С.-Ю., ограничены съ востока и запада сбросовыми линіями по направлению ССЗ—ЮЮВ. Въ грабенѣ на размытыхъ архѣ- скихъ склонахъ отложились почти горизонтально девонскіе осадки (фауна, древнія краснаго песчаника, карбонъ съ сухопутными растеніями и морскими ископаемыми, пермокарбонные известняки, пермскіе сланцы и песчаники, аліптическіе слои, тѣстъ и пакониды морскіе и лимніческіе третич- ные слои съ сухопутными растеніями).</p> <p>Какъ въ юрскіхъ, такъ и третичныхъ отложенияхъ Шпицбергена наблюдаются залежи каменного угля.</p> <p>Цѣль экспедиціи.</p> <p>Русская полярная экспедиція на Шпицбергенъ лѣтомъ 1912 г. имѣла цѣлью производство геологическихъ изысканій, ознакомленіе съ существующими горно-промышленными предпрѣітіями на Шпицбергенѣ и определеніе возмож- ныхъ перспективъ въ развитіи горной промышленности на немъ, производство гидрологическихъ работъ въ океанѣ, а также сбора зоологическаго и ботаническаго коллекцій.</p> <p>Составъ экспедиціи.</p> <p>Въ работахъ экспедиціи принимали участіе 14 членовъ: геологъ В. А. Рудановъ, организаторъ экспедиціи; зоологъ З. Ф. Сватова, коман- дированный Императорской академіей наукъ; А. С. Букинъ, командиръ экспедиціоннаго судна "Геркулесъ" и океанографъ, участники экспедиціи Амудсена въ Южному Полосу, студентъ СПБ. Политехнікума К. А. Семенова въ качествѣ старшаго механика; К. А. Бѣльевъ — штурманъ, и я — какъ горный инженеръ и геологъ. Функции врача были возложены на М.-Іо. Йенъ, слушателя изъ университета въ Сорбонѣ. Кромѣ номен- нальныхъ лицъ на судѣ находились младшій помощникъ механика г. Быковскій и 6 матросовъ.</p> <p>Судно экспедиціи.</p> <p>Судно экспедиціи "Геркулесъ" было куплено въ Норвегіи у про- мышленника, ходившаго на немъ къ гренландскимъ льдамъ для звѣриныхъ промысловъ. Приспособленное къ плаванію во льдахъ, съ двойной дубовой обшивкой, оно обладало хорошими морскими качествами, благодаря же небольшой величинѣ, всего 63 тонны водонизмѣненій, на немъ можно было проходить сквозь довольно густой ледъ. Судно, помимо пас- сажировъ, было снабжено керосиновымъ моторомъ въ 14 силъ.</p>
Стран.	Стран.																												
1) Н. Болдыцкий. Промысловъ-тельные артели въ Пермской губерніи	5) Архангельское Общество изъученія Русского Сѣвера																												
145.	183.																												
2) И. Ануфрьевъ. Мурманскіе промыслы и территориальная по- зиція океана.	6) Землеустройство и сельское хо- зяйство																												
154.	185.																												
3) Р. Самойловичъ. Островъ Шпицбергенъ и первая русская научно-промышленная экспедиція.	7) Судоходство и водные пути																												
169.	187.																												
4) Н. Орловъ. Смутное время (на- чала XVII в.) и Русский Сѣверъ. 174.	8) Изъ торгово-промышленной жизни																												
	189.																												
	9) Рыбное дѣло																												
	190.																												
	10) Письмо въ Редакцію																												
	192.																												
	11) Объявленія.																												

Samoylovich, R. L. "Spitsbergen Island and the First Russian Scientific-Industrial Expedition," Proceedings of the Arkhangelsk Society for the Study of the Russian North, 1913, no. 4, pp. 169–174 (fragment)



A Russian postage stamp issued in 2000, dedicated to R. L. Samoylovich and the 1928 operation to rescue the crew of the airship *Italia*. The year of Rudolf Lazarevich's death indicated on the stamp (1940) is incorrect, he was executed in 1939

mission's first case on 20 January 1932, a claim by the Black Sea Basin Directorate of Sovtorgflot against the owners of the steamship *King Edgar*, Dodd, Thomson & Co. Ltd., for reward for salvage services.¹⁵⁰

Samoylovich authored numerous scientific works, including: "Spitsbergen and the First Russian Scientific-Industrial Expedition" (1913); "A Project for Equipping Coal Mines on Russian Territory in Grumant (Spitsbergen)" (1920); "The First Voyage of the *Krasin*" (1928; 1930; 1934); "In the Arctic Ice" (1930) and "My Eighteenth Expedition" (1934).

He also directed the international non-stop 106-hour flight over the Arctic in the airship *Graf Zeppelin* (1931) and led expeditions aboard the icebreakers *Vladimir Rusanov* (1932), *Georgy Sedov* (1934), and *Sadko* (1936; 1937–1938).¹⁵¹ The *Sadko* expedition proved to be his last: due to failed navigation, the ships were forced into an extended wintering, during which Samoylovich served as head of the "Three-Ship Camp" (1937–1938). After the successful evacuation of most personnel, he became suspected of errors in navigation.¹⁵²



Liquefied Gas Tanker RUDOLF SAMOYLOVICH

¹⁵⁰ This was not the first case accepted for consideration by the commission—that honor went to the case concerning the determination of the amount of remuneration due to the Baltic Directorate of Sovtorgflot for the rescue of the motor ship *Felix Dzerzhinsky* (received by the MAC in July 1931). However, the commission's first decision was on the case concerning the rescue of the steamship *King Edgar*.

¹⁵¹ "Samoilovich, Rudolf Lazarevich," *Bol'shaya Russkaya Encyclopedia* (Great Russian Encyclopedia), accessed August 11, 2025, <https://bigenc.ru/c/samoilovich-rudol-f-lazarevich-d1b5b2>.

¹⁵² "Director of the Arctic," *Rosgeologia Authors' Collective*, accessed August 11, 2025, <https://blog.rusgeology.ru/category/direktor-arktiki>.

Rudolf Lazarevich returned to Leningrad on 21 May 1938. On 24 July, during the process of his rehabilitation, he was arrested and charged with espionage for Germany and France, treason, disruption of industrial activity (in connection with the development of the Northern Sea Route), and “counter-revolutionary” and “terrorist” activity. He was sentenced to death by the Military Division of the Supreme Court of the USSR and executed on 4 March 1939. He was formally rehabilitated on 16 April 1957.

Several geographical features are named in his honour: a strait and an ice dome in Franz Josef Land; a bay in Novaya Zemlya; an island in Severnaya Zemlya; as well as a mountain and a peninsula in Antarctica. In 1981 a memorial museum was opened in Azov in the house where he had lived. The sixth ice-class Arc7 LNG tanker built for the Yamal LNG project was named *RUDOLF SAMOYLOVICH* in recognition of his contribution to Arctic exploration.

Friedrichson (Fridrikson), Lev Khristianovich (1889–1937)



Lev Khristianovich was born in 1889 in the Courland Governorate,¹⁵³ to peasant parents. He received his education at the Minsk Real School and for some time worked as a mathematics teacher before being called up for military service.

Fridrikhson's political activity began in 1908. He played an active role in the revolutionary events of 1917 and subsequently focused on Party work in Lamsal.¹⁵⁴ After the German occupation of Latvia, he moved to Moscow, from where, by decision of the Party Central Committee, he was appointed to serve in Penza.

In his new posting Fridrikhson quickly took up senior administrative posts. He was first elected Provincial Military Commissar, then head of the provincial financial administration, and in January 1919 became Chairman of the Penza Provincial Executive Committee, a position he held until March 1921. In parallel, from July to December 1920, he headed the Penza Provincial Party Committee. According to contemporary accounts, his activities during this period left an

ambiguous legacy in the region's history: during his tenure, numerous streets in Penza were renamed, and in 1920 a concentration camp was established in the city, where individuals, including for political reasons, were detained without judicial proceedings.¹⁵⁵

After relocating to Moscow, Fridrikhson lived at 2 Serafimovich Street (the House of Government), Apartment 178.

His later career related to foreign-economic affairs. He served in the People's Commissariat of Agriculture (1921–1922) and the People's Commissariat for Foreign Trade; was the USSR's Trade Representative in Germany (1922–1924), Sweden (1924), and Denmark (1924–1926); and later became Deputy People's Commissar for Foreign Trade.

From 1926 to 1930 Fridrikhson again worked in Germany as an authorised representative of the Soviet Trade Delegation, and during the same period directed grain-export operations in Rotterdam. Thereafter, he served as Deputy Chairman of Exportkhleb (1930–1931), headed Soviet grain-export operations in Ger-

¹⁵³ Until 1918, it was one of the three Baltic provinces of the Russian Empire, occupying the western part of modern Latvia and a small part of Lithuania.

¹⁵⁴ After 1917 known as Limbaži, a town in northern Latvia."

¹⁵⁵ Kuzichkin S. N., “The Rulers of Penza” (Penza, 2015), 28–30.

many (1931–1932), and then served as Deputy Trade Representative of the USSR in Germany (1932–1937). By 1937, he had become one of the senior officials of the People's Commissariat for Foreign Trade.¹⁵⁶

Friedrichson became a member of the Maritime Arbitration Commission in 1931; however, due to his assignment to Berlin, he was unable to take part in its work.

Lev Khristianovich was arrested on 11 September 1937 on charges of espionage and planning terrorist acts against members of the Soviet government. On 26 November 1937, the Military Division of the Supreme Court of the USSR sentenced him to the highest measure of punishment, and the sentence was carried out the same day. He was buried at the Donskoye Cemetery.

He was posthumously rehabilitated on 31 October 1956.

Egge (Egge, Eggi, Joggi, Jygi), Karl Pavlovich (1893–1958)



Karl Pavlovich was born in 1893 in the village of Malets, Obron District of the Ösel (Saaremaa) District of the Livland Governorate, to a fisherman's family.¹⁵⁷

He began his maritime career in 1907, working as a food handler on sailing and steam vessels. In 1911, Egge completed an elementary school and, until 1913, served as a seaman on the Europe–North America line. During this period, he took part in the rescue of passengers from the British steamship *Volturno* in the North Atlantic in the autumn of 1912.

From 1913 to 1915, Egge studied in Kuregaf (Estonia) and Riga, graduating from the Riga Maritime School with the qualification of coastal navigator (1915).¹⁵⁸

During the First World War, he served on the Northern Front and, in 1917, was transferred to the Petrograd Naval Headquarters. In 1917–1918, Egge studied at the Arkhangelsk Nautical School of Deep-Sea Navigation, receiving the rank of deep-sea navigator. From 1918, he worked as mate on the sailing vessel *Merkur* in Norway and Great Britain.

From 1922 to 1933, Egge's life and career were closely connected with the Northern Sea Route. Serving first as first mate and later as master on the icebreakers *Litke*, *Krasin*, *Lenin*, and others, he gained invaluable experience in Arctic navigation. In 1920–1921, he sailed in the Siberian Grain Expedition and the First Kara Barter Expedition aboard the icebreaking steamer *Sedov*.

Egge's work on the icebreaker *Lenin*, where he became captain in 1925 and was responsible for escorting vessels during the Kara sea expeditions, deserves mention. In 1928, thanks to his exceptional experience as an ice captain, he was appointed to command the icebreaker *Krasin* during the high-latitude rescue mission for the crew of the airship *Italia*, which had crashed in the Arctic. His successful command of this mission earned him the Order of the Red Banner of Labour.¹⁵⁹ It is also known that *Krasin*, under Egge's command, set a record for free navigation in Arctic waters, reaching 81°47' N.¹⁶⁰

¹⁵⁶ Muranov, A.I. *Mezhdunarodniy Commercheskiy Arbitrazh*, 322.

¹⁵⁷ The lands of the former Livonian Governorate now constitute the territories of present-day Latvia and Estonia.

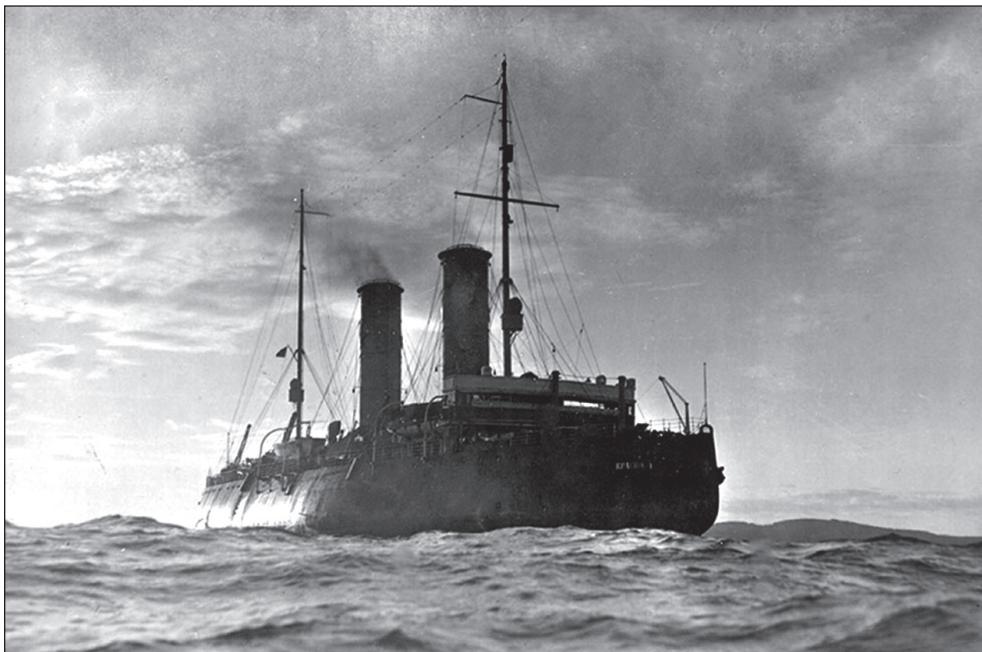
¹⁵⁸ Krivonogov, T.M. "I Wish to Tell a Little about Life Back Then..." *Issues of the History of the Fishing Industry of Kamchatka* 9 (2006), accessed August 13, 2025, <https://npacific.ru/np/library/publikacii/krivonogov/raskaz/17.htm>.

¹⁵⁹ "Egge (Ijgi) Karl Pavlovich," *Kola Encyclopedia*, accessed August 13, 2025, https://ke-culture.gov-murman.ru/slovnik/?ELEMENT_ID=504099.

¹⁶⁰ Tambi, S.A. "On the 125th Anniversary of the Birth of Captain of the *Krasin* K.P. Egge," *Russian Polar Studies* 2 (2018): 44–45.



Egge and Samoylovich, Icebreaker Krasin Museum Archive



The icebreaker Krasin proceeding toward the Italian aeronauts (June 1928)¹⁶¹

In 1929, Egge represented the USSR as a delegate at an international conference in London and handled legal matters in Germany. That same year, he brought the *Lenin* back to Arkhangelsk and continued working in White Sea expeditions until 1939. During this period, he was elected a member of the Maritime Arbitration Commission (1931), although he effectively ceased participating because he lived in Arkhangelsk while the Commission met in Moscow.

In 1934, Egge commanded a challenging relocation voyage of five minesweepers from Vladivostok to Murmansk through tropical waters and later directed the acceptance and delivery voyages of vessels purchased in Germany for the Soviet Far East. He subsequently worked as supervising captain during the

¹⁶¹ "Feat in the Ice," *Icebreaker Krasin Museum*, accessed August 13, 2025, <https://www.krassin.ru/about/hist/podvig>.

construction of new icebreakers and took part in escorting the German auxiliary cruiser *Komet* along the Northern Sea Route (1940).

Unlike the head of the *Italia* rescue expedition R.L. Samoilovich, and several others involved in that mission, Egge did not fall victim to repression.

In 1941, he received an overseas assignment, but the war intervened and the assignment was cancelled. He remained in besieged Leningrad, taught navigation courses, and assisted with moving vessels around the Leningrad area. In 1944, Egge took command of the icebreakers *Sibiryakov* and *Ermak*, escorting merchant and naval vessels on the Leningrad–Helsinki route through the Gulf of Finland.

Two years later, he resumed teaching at navigation courses and worked as a group master; in 1948, he became an expert with the Military Prosecutor's Office. The following year, Egge travelled to Kamchatka to complete the service time required for his pension rights and was appointed master of the schooner *Meduza*, operated by Glavkamchatrybeprom.

After retiring Egge returned to Leningrad in 1953 and thereafter lived in retirement.¹⁶² He died in Leningrad in 1958 (according to some sources, on 28 January 1957).

Conclusion

Built upon archival discoveries and the work of earlier scholars, this study has restored only a few lost pieces of an immense historical mosaic. Yet even these fragments suffice to reveal the stark tragedy of the first MAC arbitrators: thirteen of the twenty were repressed by the Soviet state. The charges brought against them were strikingly similar, consisting of espionage for foreign states, sabotage, and participation in counter-revolutionary terrorist organisations.

In some cases, less than twenty-four hours passed between the sentencing of the arbitrators and the carrying out of the sentence. The trials of two MAC deputy chairmen are particularly illustrative: Ignaty Sergeev was sentenced to death and shot on the same day, 15 July 1937, and six months later the same fate befell German Danishevsky, on 8 January 1938.

Significantly, all of those who had been repressed were posthumously rehabilitated following Joseph Stalin's death. Furthermore, the name of Rudolf Samoilovich, executed on false charges, was later bestowed upon a strait and an ice dome in Franz Josef Land, a bay on Novaya Zemlya, an island in the Severnaya Zemlya archipelago, a mountain and a peninsula in Antarctica, and even an ice-class LNG tanker. In less than half a century, a man once branded a "traitor to the Motherland" had posthumously become a national hero. This, however, is far from unprecedented: the history of twentieth-century Russia contains numerous examples of formerly repressed individuals whose names were later given to ships, central streets and museums. ■

¹⁶² Muranov, A.I. Mezhdunarodniy Commercheskiy Arbitrazh 323.

II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ

Статистика и общий обзор*

Третий выпуск журнала «Морское право» в 2025 г. охватывает период с июля по сентябрь. Мы традиционно приводим статистику морских споров, рассмотренных арбитражными судами.

Центр морского права Национального университета Сингапура совместно с Международным морским комитетом ведут базу дел, рассматриваемых судами различных стран, в которых толкуются международные морские конвенции. С недавнего времени в эту базу входят дела, рас-

сматриваемые российскими судами. База доступна исключительно на английском языке. Российские дела можно изучить по ссылке: <https://cmicmidatabase.org/browse-by-jurisdiction>. Необходимо выделить поле «Russia».

Дела в арбитражных судах округов (кассационная инстанция)

В исследуемый период судами кассационной инстанции было рассмотрено 16 морских дел,

Арбитражный суд округа	Категории дел
АС Дальневосточного округа	Всего 2 дела: <ul style="list-style-type: none">о взыскании по договору ремонта судна;о взыскании по договору поставки топлива.
АС Северо-Западного округа	Всего 4 дела: <ul style="list-style-type: none">о взыскании по договору перевозки груза (2);о взыскании расходов на эвакуацию и репатриацию члена экипажа;о взыскании по договору транспортной экспедиции.
АС Северо-Кавказского округа	Всего 4 дела: <ul style="list-style-type: none">о взыскании по договору тайм-чартера;об оспаривании привлечения к административной ответственности за нарушение технических регламентов;о взыскании по договору морского агентирования (2).
АС Московского округа	Всего 3 дела: <ul style="list-style-type: none">о взыскании по договору тайм-чартера;о взыскании по договору морского страхования (2).
АС Волго-Вятского округа	Всего 2 дела: <ul style="list-style-type: none">об оспаривании привлечения к административной ответственности за несоблюдение перевозчиком требований об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика;о взыскании по договору ремонта судна.
АС Центрального округа	Всего 1 дело: <ul style="list-style-type: none">об оспаривании привлечения к административной ответственности за нарушение технических регламентов.

* Редактор – Булат Каримов, *LLM*, исследователь Центра морского права, Национальный университет Сингапура, глава Молодежного комитета RUMLA. Автор – Валерия Павлова, NAVICUS.LAW.

из которых три относятся к категории публично-правовых споров, 13 – к частно-правовым.

Большинство публично-правовых споров касались нарушения технических регламентов. Частно-правовые споры в основном касались взысканий по различным договорам.

Дела в арбитражных апелляционных судах

За рассматриваемый период в арбитражных апелляционных судах было рассмотрено 36 дел, из которых четыре дела посвящены вопросам публичного права и 32 – частного права. В сфере частного права большинство дел традиционно касались взысканий долга по различным до-

ворам, а также споров по договорам морской перевозки или поставки груза.

Дела в арбитражных судах субъектов (первая инстанция)

За указанный период арбитражными судами первой инстанции было рассмотрено 65 морских дел. Из них большинство, 53 дела, было посвящено вопросам частного права – наиболее популярной категорией дел оказались споры о взыскании по договору тайм-чартера. В рамках публичного права – 12 дел – самыми популярными категориями снова стали незаконное пересечение границы и несоблюдение требований технических регламентов.

Апелляционный суд	Категории дел
1-й ААС	Всего 2 дела: – о взыскании демереджа (2).
4-й ААС	Всего 2 дела: – о взыскании по договору тайм-чартера; – о взыскании по договору морского страхования.
5-й ААС	Всего 7 дел: – о взыскании по договору тайм-чартера; – об оспаривании привлечения к административной ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы; – о взыскании по договору транспортной экспедиции; – о взыскании за стоянку судна у причала; – о взыскании по договору поставки; – о взыскании по договору аренды судна; – о взыскании по договору ремонта судна.
7-й ААС	Всего 1 дело: – о признании недействительным заключения по расследованию аварийного случая на море.
8-й ААС	Всего 2 дела: – о взыскании демереджа; – о взыскании по договору морской перевозки груза.
9-й ААС	Всего 6 дел: – о взыскании по договору морской перевозки груза; – о взыскании за вред, причиненный водному объекту; – о взыскании по договору транспортной экспедиции; – об оспаривании привлечения к административной ответственности за несоблюдение перевозчиком требований об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика; – о взыскании по договору буксировки (2).
10-й ААС	Всего 1 дело: – о взыскании по договору тайм-чартера.
11-й ААС	Всего 1 дело: – о взыскании по договору тайм-чартера.

Апелляционный суд	Категории дел
13-й ААС	<p>Всего 6 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о взыскании убытков, причиненных столкновением судов (2); – о взыскании убытков, причиненных ненадлежащим составлением навигационных карт; – о взыскании по договору транспортной экспедиции; – о взыскании демереджа; – о взыскании по договору морского агентирования.
14-й ААС	<p>Всего 4 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о взыскании по договору тайм-чартера; – о взыскании по договору морского агентирования; – об истребовании контейнеров из незаконного владения; – о взыскании по договору перевозки груза.
15-й ААС	<p>Всего 4 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о признании права собственности на судно; – о взыскании по договору тайм-чартера; – о взыскании за вред, причиненный водному объекту; – о взыскании с ФТС убытков за сверхнормативный простой судна.

Выводы

Таким образом, за период с июля по сентябрь 2025 г. арбитражными судами было рассмотрено 117 морских дел, среди которых 98 – по вопросам частного права и 19 – публичного. Большинство дел в области частного права связаны с взысканием платы по различным морским договорам. В рамках публичного права в этот раз наиболее часто встретились дела, связанные с несоблюдением требований технических регламентов. ■

II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW

Statistics and Overview*

The third issue of the Maritime Law Journal in 2025 covers the period from July to September. We traditionally publish statistics on maritime disputes considered by commercial courts.

The Centre for Maritime Law at the National University of Singapore, in collaboration with Comité Maritime International, maintains a database of cases considered by courts in various jurisdictions where international maritime conventions are interpreted. Recently, this database has included cases examined by Russian courts. The database is avail-

able exclusively in English. Russian case summaries can be accessed via <https://cmcmcdatabase.org/browse-by-jurisdiction>. It is necessary to select the "Russia" field.

Cases in District Commercial Courts (Cassation Instance)

During the reporting period, the commercial courts of cassation considered 16 maritime cases, including three public law cases and 13 private law

The District Commercial Court	Categories of cases
Commercial Court of the Far Eastern District	2 cases in total: <ul style="list-style-type: none">– on recovery under the ship repair agreement;– on recovery under the bunker supply agreement.
Commercial Court of the North-Western District	4 cases in total: <ul style="list-style-type: none">– on recovery under the carriage of goods agreement (2);– on recovery of expenses for evacuation and repatriation of a crew member;– on recovery under the freight forwarding agreement.
Commercial Court of the North Caucasus District	4 cases in total: <ul style="list-style-type: none">– on recovery under time charter;– on challenging the administrative liability for violation of technical regulations;– on recovery under the maritime agency agreement (2).
Commercial Court of the Volga-Vyatka District	2 cases in total: <ul style="list-style-type: none">– on challenging the administrative liability on failure to obtain mandatory carrier's civil liability insurance;– on recovery under the ship repair agreement.
Commercial Court of the Moscow District	3 cases in total: <ul style="list-style-type: none">– on recovery under time charter;– on recovery under the marine insurance agreement (2).
Commercial Court of the Central District	1 case: <ul style="list-style-type: none">– on challenging the administrative liability for violation of technical regulations.

* The editor is Bulat Karimov, LLM, Researcher at the Centre for Maritime Law, National University of Singapore, head of Young RUMLA. Author – Valeria Pavlova, NAVICUS.LAW.

cases. Most public law cases concerned violations of technical regulations, while private law disputes mainly involved recovery under various contracts.

Cases in the Commercial Courts of Appeal

During the period under review, 36 cases were considered by the commercial courts of appeal, including four public law cases and 32 private law cases. In private law, most cases traditionally concerned recovery under various contracts, as well as disputes under carriage of goods and supply agreements.

Cases in the Commercial Courts of Regions (First Instance)

During the period under review, 65 maritime cases were considered by the commercial courts of first instance. Of these, the majority – 53 cases – concerned private law matters, with the most common category being disputes on recovery under time charter. Among the 12 public law cases, the most frequent categories once again involved illegal border crossings and violations of technical regulations.

The Court of Appeal (CCA)	Categories of cases
1 st Commercial Court of Appeal (CCA)	2 cases in total: – on the demurrage (2).
4 th CCA	2 cases in total: – on recovery under time charter; – on recovery under the marine insurance agreement.
5 th CCA	7 cases in total: – on recovery under time charter; – on challenging the administrative liability for violation of border crossing rules; – on recovery under the freight forwarding agreement; – on liability for vessel's berth occupancy; – on recovery under the supply agreement; – on recovery under the charter agreement; – on recovery under the ship repair agreement.
7 th CCA	1 case: – on challenging the report of a maritime accident investigation.
8 th CCA	2 cases in total: – on the demurrage recovery; – on recovery under the carriage of goods by sea agreement.
9 th CCA	6 cases in total: – on recovery under the carriage of goods by sea agreement; – on recovery for damage caused to a water body; – on recovery under the freight forwarding agreement; – on challenging the administrative liability for failure to obtain mandatory carrier's civil liability insurance; – on recovery under the towing agreement (2).
10 th CCA	1 case: – on recovery under time charter.
11 th CCA	1 case: – on recovery under time charter.
13 th CCA	6 cases in total: – on recovery of damages caused by vessel collision (2); – on recovery of damages caused by improper preparation of nautical charts; – on recovery under the freight forwarding agreement; – on the demurrage recovery; – on recovery under the maritime agency agreement.

The Court of Appeal (CCA)	Categories of cases
14 th CCA	<p>4 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> – on recovery under time charter; – on recovery under the maritime agency agreement; – on recovery of containers from unlawful possession; – on recovery under the carriage of goods agreement.
15 th CCA	<p>4 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> – on recognition of ownership of a vessel; – on recovery under time charter; – on recovery for damage caused to a water body; – on recovery of damages for excessive vessel laytime from the Federal Customs Service.

Conclusions

Thus, from July to September 2025, the commercial courts handled 117 maritime cases, of which 98 involved private law issues and 19 pertained to public law. Most private law cases centred on claims for recovery under various maritime contracts. In the realm of public law, the most common cases concerned breaches of technical regulations. ■

III. МЕРОПРИЯТИЯ

Ограничение ответственности судовладельца: что мешает этому правовому институту на практике

В начале августа нынешнего года Ассоциация морского права провела семинар, на котором эксперты обсудили, когда судовладельца можно лишить права ограничить свою ответственность. Основными докладчиками по этой теме выступили зампред МАК при ТПП РФ Анна Архипова, президент RUMLA Константин Краснокутский и его заместитель, к.ю.н. Константин Путря.

Путаница с терминами и определение степени вины

Понятие «recklessness» из ст. 4 Конвенции об ограничении ответственности по морским претензиям (LLMC) при ратификации перевели на русский язык как «самонадеянность». При этом в ст. 357 Кодекса торгового мореплавания РФ, которая имплементирует ст. 4 той же Конвенции, речь идет уже про «грубую неосторожность». Но это совсем не тождественные юридических понятия, которые обозначают разные уровни безразличия или пренебрежения безопасностью и благополучием других людей. По мнению Анны Архиповой, «recklessness» – что-то между умыслом и грубой неосторожностью.

Еще одна проблема в обсуждаемой теме – как определять степень вины. Нужно отказываться от субъективного подхода и вырабатывать объективный стандарт, считает доцент РШЧП. Свою позицию она объясняет тем, что доказать те или иные мыслительные процессы у кого-то в голове крайне проблематично: «Мы же не будем каждый раз направлять ответчика на психиатрическую экспертизу, чтобы выяснить его мотивы».

Сейчас при определении степени вины в коммерческих спорах имеет смысл опираться на

ст. 401 ГК и разъяснения Пленума Верховного суда РФ № 25 от 23 июня 2015 года.

«Лицо признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства»

п.1 ст. 401 Гражданского кодекса РФ

«Оценивая действия сторон как добросовестные или недобросовестные, следует исходить из поведения, ожидаемого от любого участника гражданского оборота, учитывающего права и законные интересы другой стороны»

п.1 Пленума Верховного суда РФ № 25 от 23 июня 2015 года

То есть умышленная вина имеет место в той ситуации, когда не проявляется минимальный стандарт добросовестного поведения. Уровень нарушения этого стандарта можно поделить на несколько категорий, предлагает Архипова. Например, если стандарт добросовестного поведения не соблюдается со страшной силой – это умысел, чуть меньше – recklessness, еще по-

меньше – грубая неосторожность и так далее. Подобный подход будет явно корректнее, чем ситуация, когда суд пытается трактовать мыслительные процессы одной из сторон.

Архипова призвала развивать параметры, по которым можно определить степень вины. По ее мнению, сделать это удастся за счет наращивания судебной практики, чтобы сформировать какое-то общепринятое мнение по обсуждаемому вопросу. Например, предоставление судна в немореходном состоянии признавать грубой неосторожностью, а недокомплект экипажа – считать уже другой степенью вины. Чем больше подобных кейсов с единообразными решениями удастся накопить, тем проще будет трактовать каждый последующий случай.

Противоречивая практика

К настоящему моменту в российской правоприменительной практике был лишь один успешный случай применения положений Конвенции об ограничении ответственности по морским претензиям. Речь идет о деле № А56-18440/2006, которое касалось взыскания убытков с компании «Valday-1 Ltd», которой принадлежало судно «Sv. Apostol Andrey», столкнувшееся весной 2006 года с «Runner-4» фирмы «Fertis International Limited Corporation».

Судья Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области Владимир Апранич, рассматривавший тот кейс, позволил создать фонд ограничения ответственности судовладельца размером 87,8 млн руб. + проценты по ставке 12% годовых со дня происшествия и до дня создания фонда (35 156 руб. в день).

Как отметил в мотивировочной части решения Апранич, формально процедура создания такого фонда прямо не предусмотрена АПК РФ. Но, если международным договором установлены иные правила по сравнению с действующим российским законодательством, то применяются именно положения международного договора (ч.3 ст. 3 АПК РФ). Следовательно, в рассматриваемом случае должны применяться правила Конвенции об ограничении ответственности по морским претензиям и п. 3 ст. 363 КТМ РФ («Создание фонда ограничения ответственности»), пришел к выводу Апранич. Он отдельно подчеркнул, что фонд имеет признаки встречного обеспечения, поэтому по аналогии можно применить ст. 94 АПК РФ.

Спустя десять лет после того судебного решения в похожей ситуации судья Нина Корж посчитала, что ответственность судовладельцев (Pontoporos Special Maritime Enterprise и Delta Tankers Ltd) нельзя ограничить, так как инцидент произошел по причине их грубой неосторожности (Дело № А56-80864/2016). Делая такой вывод, она сослалась на заключение Ространснадзора и специалистов МУТЦ «ГУМФР имени адмирала С.О. Макарова», установивших вину капитана танкера, чьи действия привели к навалу на портовую инфраструктуру.

Фактически судья Корж приравняла действия капитана и экипажа судна к действиям судовладельца. По мнению Краснокутского, такая трактовка ошибочна, потому что не позволяет на практике ограничивать ответственность судовладельца. Архипова объяснила сегодняшний подход российских судов к подобным происшествиям сформированным обычаем – за действие и бездействие своих работников по общему правилу отвечает работодатель. Это предусмотрено ст. 1068 ГК.

«Delta Tankers Ltd указывает себя оператором судна, при этом осуществляет управление судном на основании договора с Pontoporos Special Maritime Enterprise. Кроме того, Delta Tankers Ltd является работодателем капитана и экипажа (что подтверждается Выпиской из анкеты танкера «Delta Pioneer» по форме OCIMF) и как работодатель в силу статьи 1068 ГК РФ возмещает вред, причиненный его работником при исполнении трудовых (служебных, должностных) обязанностей. Ответчики не отрицали того, что капитан танкера являлся работником компании Delta Tankers Ltd., что согласно ч. 3.1 ст. 70 АПК Ф считает признанным Ответчиками».

Решение Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 07.07.2017 по делу № А56-80864/2016

Негативные последствия от неработающего правового института

Если лишать судовладельцев права на ограничение ответственности, то для всей мировой экономики эффект будет негативный. Так, страховые компании повально станут отказывать в выплатах, ссылаясь на грубую неосторожность,

и тогда окажется, что единственный актив, за счет которого можно возместить вред – судно, стоящее в несколько раз дешевле размера ущерба.

В свою очередь, работающий институт ограничения ответственности, наоборот, имеет положительный эффект для кредиторов, которые точно получат конкретную сумму возмещения. Более того, одно дело, когда судовладелец знает, что может ограничить свою ответственность и совсем другое, если подобных гарантий нет. Во втором случае большинство предпринимателей не захотят инвестировать в морские перевозки и строительство нового флота, уверен президент RUMLA: «Привлекательность отрасли резко падает». Помимо этого, ограничение ответственности добавляет определенности в отношения между страховщиком и судовладельцем, резюмировал участвовавший в семинаре руководитель молодежного комитета RUMLA Булат Каримов. ■

III. EVENTS

Limitation of Shipowner's Liability: Obstacles to the Doctrine's Practical Application

In early August, the Maritime Law Association hosted a seminar at which experts examined when a shipowner can be deprived of the right to limit their liability. The discussion was led by Anna Arkhipova, Vice-President of the MAC under the Russian Chamber of Commerce and Industry, alongside RUMLA President Konstantin Krasnokutskiy and his deputy, Konstantin Putrya, PhD (Law).

Untangling Terminology and Establishing the Degree of Fault

In the course of ratifying the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), the term "recklessness" in Article 4 ended up being translated into Russian as "smonadeyannost" (essentially "overconfidence" or "a reckless sort of bravado"). Yet Article 357 of the Russian Merchant Shipping Code, which incorporates Article 4 of the Convention, switches to the term "grubaya neostorozhnost" ("gross negligence"). However, these terms are not legally synonymous, as they refer to different degrees of indifference or disregard for the safety and well-being of others. Anna Arkhipova argues that "recklessness" falls somewhere between deliberate intent and gross negligence.

Another challenge in this context is deciding how the degree of fault should be assessed. The associate professor at the Russian School of Private Law believes that the subjective approach should be set aside in favour of developing an objective standard. She explains her position by noting that it is extremely difficult to prove what was going on in someone's mind: "We can hardly send the defendant for a psychiatric assessment every time just to establish their motives."

Currently, in assessing the degree of fault in commercial disputes, reference should be made to Article 401 of the Civil Code and to the guidance provided in Plenum Resolution No. 25 of the Russian Supreme Court of 23 June 2015.

"The person shall be recognised as not guilty, if, taking into account the extent of the care and caution, which has been expected from him in the face of the nature and the terms of the circulation, he has taken all the necessary measures for properly discharging the obligation."

Article 401(1) of the Civil Code of the Russian Federation

"In determining whether a party's conduct is to be regarded as in good faith or in bad faith, reference should be made to the standard of behaviour expected of any participant in civil circulation who respects the rights and lawful interests of the other party."

Para. 1, Supreme Court Plenum Resolution No. 25 of 23 June 2015

That is, intent is present in situations where the party fails to meet even the minimum standard of good-faith behaviour. Arkhipova suggests categorising the various levels at which this standard may be breached. For example, if the standard of good-faith conduct is severely violated, that

amounts to intent; a lesser breach would constitute recklessness; and a still lesser one, gross negligence, and so on. This approach is obviously more reliable than expecting the court to second-guess what one of the parties was thinking.

Arkhipova urged that criteria be developed for determining the degree of fault. She believes that building up case law is the way to achieve this, as it enables a generally accepted understanding of the issue to emerge. For instance, providing a vessel in an unseaworthy state could be classified as gross negligence, whereas operating with an insufficient crew would fall into a different degree of fault. The more cases with consistent judgements we accumulate, the easier it will be to interpret subsequent ones.

Inconsistent Judicial Practice

Thus far, only one case has been upheld in Russian judicial practice where the provisions of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims were applied. The case in question, No. A56-18440/2006, concerned a damages claim brought against Valday-1 Ltd, owner of the mv *Sv. Apostol Andrey*, following a collision with Fertis International Limited Corporation's mv *Runner-4* in spring 2006.

Vladimir Apranich, a judge of the Commercial Court of St Petersburg and the Leningrad Region, who authorised a limitation fund of RUB 87.8 million for the shipowner, along with interest at 12% per annum from the date of the casualty to the date the fund was set up (RUB 35,156 per day).

As Apranich observed in the reasoning of his judgment, the Commercial Procedure Code of the Russian Federation does not expressly set out a procedure for establishing such a fund. However, where an international treaty of the Russian Federation establishes rules of procedure other than those stipulated by the legislation of the Russian Federation on commercial court proceedings, the rules of the international treaty shall apply (Article 3(3) of the Commercial Procedure Code). Apranich therefore concluded that the matter should be governed by the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims and by Article 363(3) of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation ("Creation of the Limitation Fund"). He further stressed that the fund exhibits counter security features, enabling Article 94 of the Commercial Procedure Code to be applied accordingly.

A decade on, in a comparable case, Judge Nina Korzh held that the shipowners (Pontoporos Special Maritime Enterprise and Delta Tankers Ltd) were not entitled to limit their liability, as the incident had resulted from their gross negligence (Case No. A56-80864/2016). Her judgement drew on the opinions of Rostransnadzor and experts from the Professional Development programme of Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, who found the tanker's master liable, concluding that his actions had caused the allision with the port facilities.

In effect, Judge Korzh equated the actions of the master and crew with those of the shipowner. Krasnokutskiy considers this interpretation to be flawed, as it leaves shipowners unable, in practical terms, to limit their liability. Arkhipova attributed the current judicial approach in Russia to an entrenched practice whereby, as a general rule, an employer is responsible for the actions and inactions of its employees. This principle is codified in Article 1068 of the Civil Code.

«Delta Tankers Ltd designates itself as the vessel's operator and exercises management of the vessel pursuant to a contract with Pontoporos Special Maritime Enterprise. Moreover, Delta Tankers Ltd is the employer of the master and crew (as evidenced by the OCIMF-format Extract from the Delta Pioneer tanker questionnaire) and, as such, is obliged under Article 1068 of the Civil Code of the Russian Federation to redress the injury inflicted by the employee during the performance of labour (official) duties. The defendants did not dispute that the tanker's master was an employee of Delta Tankers Ltd, which, pursuant to Article 70(3.1) of the Commercial Procedure Code, is deemed to be accepted by the defendants.»

Judgment of the Commercial Court of St Petersburg and the Leningrad Region of 7 July 2017 in Case No. A56-80864/2016

Adverse Effects of a Legal Institution That Fails to Operate

Remove the shipowner's right to limit liability, and the knock-on effects for the global economy will be adverse. Insurers would begin to decline claims *en masse*, invoking gross negligence, and suddenly the only asset left to cover the damage would be the vessel itself, worth far less than the damage caused.

By contrast, when the limitation of liability system works as intended, it benefits creditors, as it guarantees them a specific recoverable sum. And beyond that, it is one situation when a shipowner knows they can cap their liability, and quite another when there is no such guarantee. In the latter case, most entrepreneurs will be unwilling to invest in maritime transport or fleet renewal, the president of RUMLA believes: "The industry's commercial appeal collapses." Furthermore, the limitation of liability provides clarity in dealings between insurers and shipowners, summarised Bulat Karimov, head of yRUMLA's committee, who took part in the seminar. ■

IV. ЗАРУБЕЖНОЕ ПРАВО



Ренато Песоа Хуэрта,

Юрист (Чили), доктор юридических наук Университета Мендосы, Аргентина.

Основатель юридической фирмы Pezoa & Cía. Abogados. Член Чилийской ассоциации морского права (ACHDM). Президент чилийского отделения Иbero-американского института морского права (IIDM-CL). Профессор морского права. Арбитр по морским делам в чилийской судебной системе.

Контакты: renato@pezoa-cia.cl

Применение права ангарии в отношении судов

АННОТАЦИЯ: Статья посвящена исследованию, анализу и систематизации института ангарии судов с акцентом на его историографические аспекты и не только. Цель работы заключается, с одной стороны, в выявлении, анализе и концептуализации характеристик ангарии в плоскости международного и морского права, а с другой – в определении степени ее актуальности на сегодняшний день в отношении страхового покрытия судов и договоров фрахтования.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Ангария; Реквизиция судов; Оговорка о реквизиции судна; Национализация; Экспроприация

I. Концепция ангарии

В морской доктрине понятие «ангарии» (*Jus Angarie*) в первую очередь ассоциируется с правом *Jus in bello*, то есть той частью международного права, которая регламентирует поведение сторон в рамках уже начатого вооруженного конфликта, которым, как правило, выступают войны; а также обеспечивает порядок защиты лиц, не принимающих непосредственное участие в боевых действиях, и устанавливает пределы допустимых средств ведения войны.

Таким образом, учитывая, по крайней мере, один из основных принципов права вооруженных конфликтов, а именно принцип пропорциональности или, иными словами, применения силы, соразмерной военной цели, изучение и анализ института ангарии становится как ни-

когда актуальным. Это связано с его непосредственным воздействием на торговые суда, которые не могут рассматриваться как военные корабли и, следовательно, не обладают соответствующим правовым статусом.

С учетом вышеизложенного была сформирована концепция права ангарии, согласно которой государство (участник вооруженного конфликта) вправе изымать иностранные суда мирного назначения, как правило, торговые, находящиеся в его портах, гаванях или верфях для введения военных действий, а также для коммерческих целей, при условии выплаты надлежащей компенсации¹. Основываясь на данном понимании института ангарии, некоторые

¹ Свит Дж. Нейтралитет в военное время // Revista de Marina (Вальпараисо). – 1993. – № 4/93. – С. 430.

авторы считают, что право государства на реквизицию судов мирного назначения может применяться исключительно в период проведения военных действий, в пределах юрисдикции государства, которое применяет ангарию, и только в случаях крайней необходимости. Из этого следует, что имущество, подлежащее присвоению, является имуществом противника или союзника в том случае, если оно принадлежит воюющему государству, при этом оно является имуществом воюющей стороны, если принадлежит нейтральному государству².

Таким образом, институт ангарии судов – правовой институт, под которым подразумевается исключительная мера осуществления государством власти, направленная на принудительное распоряжение иностранными или даже национальными судами в пределах своей юрисдикции в военных целях или в случаях крайней публичной необходимости.

Однако в силу своего правового характера ангария судов не только тесно связана с учением о способах приобретения права собственности, но и с учением об ограничении вещных прав, преимущественно в силу своего временного характера, фактора принудительности и потребности в обосновании.

Таким образом, мы установили, что ангария судов представляет собой ограничение прав собственности на морское судно (*ratione navis materiae*), поскольку ограничивает зарегистрированного собственника, судовладельца указанного судна или судоходную компанию в осуществлении правомочий вещного права, а именно: владения, пользования и распоряжения судном. Вместе с тем ключевую сложность представляет временный характер ангарии, реализация соответствующего права допустима лишь на период ведения военных действий, что, в свою очередь, и оправдывает ограничение прав собственника. Соответственно, применение ангарии в мирное время либо при наступлении любого кризиса, не обусловленного военной необходимости, исключается³. Принудительный характер ангарии преимущественно вытекает из юридического факта реквизиции судна.

² Морено Л. Договор по международному праву. – Буэнос-Айрес : Editorial Sudamericana, 1963.

³ Оппенгейм Л. Ф. Международное право, Оппенгейм. Т. 2 : Споры, война и нейтралитет. – Лондон : Longmans, 1952.

Таким образом, под реквизицией судна понимается как захват судна, так и лошадей, багажа, еды и иных припасов с целью распоряжения ими во имя военных нужд.

Как будет рассмотрено далее, право ангарии предоставляется *Arrêt de prince*⁴, однако рассматривается в доктрине как форма осуществления суверенной власти государства в передачи частной собственности во временное владение⁵. Наконец, обоснованность ангарии и ее законная цель (*telos*), как уже было отмечено, заключается в предоставлении судна для военных целей или в случае крайней публичной необходимости.

Несмотря на изложенное выше, применение права на ангарию, будучи формой реализации государственной власти, предполагает выплату компенсации. Согласно традиционной доктрине, возмещение – неотъемлемое условие правомерности осуществления права на ангарию⁶. Росс⁷ указывает, что в этом смысле в международном праве выделяют две системы возмещения. В первой «возмещение производится исходя из ставки, предоставленной национальному перевозчику в соответствии с договором фрахтования, что, по сути, конституирует компенсаторную природу возмещения на день его выплаты, а не на день фактической реквизиции судна. В случае же второй возмещение «рассчитывается исходя из международной стоимости объекта на день его утраты». Представляется, что последний критерий более точен и целесообразен с практической точки зрения, поскольку он сущностно объективен, без ущерба расчёту коэффициентов линейной амортизации, которые могут влиять на стоимость судна, попавшего под реквизицию.

II. Ангария в истории права.

Общепризнано, что государственная практика права ангарии возводится к временам

⁴ В значении: «право воюющей стороны удерживать нейтральные суда в своих портах с целью воспрепятствовать передаче ими сведений о военных операциях, представляющих ценность для противника»; см. также Харли Дж. Право ангарии //The American Journal of International Law. – 1919. – Т. 13, № 2. – С. 281.

⁵ Гамеро Э. Административная власть: понятие и практический охват ключевого критерия применения административного права. – Валенсия : Tirant lo Blanch, 2021.

⁶ Коломбос К. Дж. Международное морское право. – Лондон : Longmans, 1967.

⁷ Росс К. Право вооружённых конфликтов. – Париж : Redone, 1983.

Римской Империи, где государственная власть обладала полномочиями возлагать на граждан обязанности по перевозке солдат, припасов и срочных сообщений. Так, например, в Кодексе Юстиниана (529 г. н. э.) данный термин упоминается в форме существительного без уточнения предмета, в отношении которого осуществляется изъятие, собственно, поэтому понятие ангарии не ограничено изъятием судов: «Никто без исключения, какого бы то ни было чина и достоинства, включая Святую Церковь и королевский дом, во время военного похода не вправе быть освобождён от несения ангарии или парангарии»⁸. Однако развитие этого института началось с реквизиции повозок, а также иного наземного транспорта, и лишь постепенно сместилось в сторону реквизиции судов по мере роста морской торговли, увеличения числа доступных для захвата судов, и, в то же время, развитием военно-морского дела⁹.

В Средние века государства, нуждавшиеся в транспорте, нередко захватывали нейтральные торговые суда в своих портах и принуждали судовладельцев и их экипажи перевозить солдат, вооружение и др. в обмен на уплату авансового фрахта, который, видимо, считался справедливым возмещением.

В 1158 году Фридрих Барбаросса принял Кодекс для итальянцев, в котором гласилось: «Правом налагать ангарии на суда обладают те князья и республики, которые наделены верховной властью (*maiestas*); ибо к регалиям относятся также и повинности, связанные с представлением судов, как о том свидетельствует глава «К вопросу о регалиях»¹⁰. При этом, высказанное не умаляет того, что европейские монархи по-прежнему оставляли за собой право на применение ангарии к иностранным судам, причалившим в порту их государств, для целей поддержания боеспособности собственного флота во время военных действий. Подобная

практика была широко распространена, хотя и носила достаточно произвольный характер, что, в свою очередь, порождало серьезную дипломатическую напряженность и предъявления требований о компенсации. Более того, это отмечал и ван Бинкерсхок, по словам которого «корабли, обнаруженные в водах другого суверена (...) могут быть захвачены в соответствии с общепринятым обычаем»¹¹.

В XVIII–XIX веках ангария закрепилась в качестве устоявшейся практики воюющих государств, особенно в отношении торговых судов из нейтральных стран. В доктрине традиционного международного права признание этого института связывалось преимущественно с принципом публичной необходимости, однако всегда с оговоркой об его исключительном характере. Единственным известным делом, в котором оспаривалась допустимость реализации права на ангарию в отношении нейтрального государства, стало дело *Lauritzen et al v. Government of Chile* («Лауритцен и др. против Правительства Чили»). Данное разбирательство касается выплаты компенсации датским судовладельцам за временное лишение их права пользования судами в связи с трудностями в области морского сообщения и снабжения, вызванными Второй мировой войной. Решение интересно тем, что затрагивает ключевые институции международного права такие как: суверенитет государства; право на судебную защиту; международный обычай; состояние «необходимости»; коллизия прав; суверенное равенство государств. Опираясь на принципы международного публичного права, Верховный суд Чили отходит от эгатистской правовой культуры, господствовавшей в стране в тот период. Суд указывает, что основание обязательства по выплате компенсации не проистекает ни из договорных отношений, ни из деликтной ответственности. По сути, на граждан было возложено несоразмерное распределение публичного бремени, по своим последствиям близкое к экспроприации, следовательно, такое неравенство в правах должно быть скомпенсировано¹².

⁸ «Nullus penitus cuiuslibet ordinis seu dignitatis, vel sacra-sancta ecclesia, vel domus regia tempore expeditionis excusationem angariarum seu parangariarum habeat» // *Corpus Juris Civilis*. – Кн. XII, тум. LI, см. 21.

⁹ Оппенгейм Л. Ф. Международное право, Оппенгейм. Т. 2 : Споры, война и нейтралитет. – Лондон : Longmans, 1952.

¹⁰ «Has angarias imponere possunt navibus ille principes et respublicae, quoe iura maiestatis habent. Inter regalia enim referunter quoque navium praestationes, in c. un. quoe sint regalia» // *De Iure Civitatis*. – 1752. – С. 203.

¹¹ Ван Бинкерсхок К. Два трактата по вопросам публичного права. – Голландия : Lugduni Batavorum, 1737.

¹² Сеспедес Р. Право ангарии: чилийский прецедент XIX века // *Derecho Público Iberoamericano*. – 2019. – № 14 (апрель). – С. 190. Также опубликовано в: *Revista de Derecho y Jurisprudencia*. – 1955. – Т. 52. – № 9–10. – С. 444 и сл.

III. Право на ангирию в контексте экспроприации для публичных нужд и национализации

Как уже отмечалось, право ангирии представляет собой право воюющего государства на временную реквизицию, как правило торгового судна, для военных и коммерческих нужд в обмен на возмещение.

Этимология термина Ангирии восходит к латинскому слово *angariae*, которое буквально означает «перевозка». Таким образом, *Jus Angariae* представляет собой исключительное право воюющего государства на временное завладение судном для целей перевозки, впрочем, применение которого обусловлено конкретной ситуацией, оправдывающей такое завладение, а именно факта наличия вооруженного конфликта.

Вопрос о применении ангирии часто вызывает некоторые трудности, в том числе в части установления способа приобретения владения судном. Это объясняется тем, что ангирия не относится к типичному методу, при котором воля сторон (государства, реализующего права ангирии, и судовладельца или судоходной компании, на чье судно она распространяется) совпадает, например, как это происходит при заключении таких сделок, как купля-продажа, дарение или обмен судов, где без согласия сторон возникновение договорных отношений исключено.

Несмотря на то, что отдельные предпосылки к возникновению ангирии могут появляться, например, на верфи в интервале между окончанием строительства судна и его спуском на воду, она не может рассматриваться в качестве первоначального способа приобретения права собственности. Из этого следует, что, ангирия не может отождествляться с оккупацией, поскольку она не порождает право собственности *ex novo*, а лишь предполагает временное изъятие, обусловленное военной необходимостью.

Наконец, целесообразно отнести ангирию к формам принудительного и исключительного приобретения, что, как уже отмечалось, обосновывает её легитимность в рамках суверенной власти, а не как способ формирования частноправового титула, присущего традиционным способам приобретения морской собственности. Следовательно, можно провести концептуальное разграничение между ангирией, с одной стороны, и экспроприацией и национализацией – с другой.

1. Сравнение с национализацией

Некоторые авторы, например, Кацаров указывают, что национализация включает в себя переход частной собственности в собственность государственную или «народную», предполагая сосредоточение в руках государства контроля над средствами производства и отраслями, переходящими из частных рук в руки национального сообщества в целях удовлетворения общих интересов¹³.

С учетом концептуальных основ, в то время как Ангирия относится к ситуациям ведения вооруженной борьбы или чрезвычайным ситуациям в области общественной безопасности, национализация является проявлением более длительной экономической и структурной политики¹⁴. Как можно заметить, если объект национализации охватывает целые категории имущества или предприятий, включая природные ресурсы и отрасли промышленности, а также транспорт, то ангирия применяется к конкретным судам, находящимся в пределах определенного порта или под соответствующей территориальной юрисдикцией.

Национализация представляет собой постоянную и всеобъемлющую меру как по своим последствиям, так и по продолжительности, тогда как ангирия, напротив, носит сугубо исключительный и конкретный характер. Например, национализация может распространяться на всю судоходную компанию в целом, в то время как Ангирия применяется к одному или двум судам той самой судоходной компании без влияния на деятельность конечного экономического субъекта, в данном случае самой судоходной компании.

Наконец, можно сделать вывод, что национализация подразумевает приобретение права собственности государством, в то время как Ангирия реализуется на временной основе, если только она не преобразуется в окончательную конфискацию или реквизицию.

Тем самым оба института отражают единый основополагающий принцип – приоритет пуб-

¹³ Кацаров К. Теория национализации. – Мехико : Институт сравнительного права Национального автономного университета Мексики, 1963.

¹⁴ Буато, Буке, Шено и др. Функционирование национализированных предприятий во Франции. – Париж, 1956. См. также: Джузеппино. Государственные предприятия. – Турин, 1950.

личного интереса над частной собственностью, однако отличаются своим масштабом, уровнем обоснованности, продолжительностью действия.

2. Ангария и экспроприация для публичных нужд

Экспроприация, согласно доктрине, представляет собой «лишение лица контролируемого им имущества по одностороннему решению государства в общественных интересах, определенных законом, с выплатой компенсации экспроприированной стороне»¹⁵.

Цель экспроприации заключается в обеспечении проектов по инфраструктуре, городскому развитию или иных проектов, представляющих общественный интерес, в то время как применение ангарии допускается лишь для нужд обороны или безопасности в условиях чрезвычайных ситуаций.

В то же время экспроприация предполагает формальную процедуру, как правило, судебную, с заявлением об общественной пользе и гарантией предварительной компенсации для лиц, затронутых экспроприацией их собственности. Ангария же, с другой стороны, применяется вне формальных процедур в силу своего срочного характера, обусловленного вооружённым конфликтом, вследствие чего возникает необходимость реквизиции частной морской собственности.

Экспроприация предполагает окончательной переход права собственности на имущество в пользу государства, тогда как ангария носит временный характер, за исключением случаев, когда она приводит к окончательной реквизиции имущества.

Таким образом, ангария может рассматриваться как правовой институт, сходный с экспроприацией, но принципиально отличающийся по своей природе и по условиям, в которых он применяется.

IV. Влияние реализации права ангарии на фрахтование и морское страхование

Часто утверждается, что ангария представляет собой ни особый случай национализации,

ни даже форму экспроприации, а относится скорее к разновидности временной реквизиции, осуществляющейся с выплатой компенсации.

В связи с этим в договор фрахтования целесообразно включать оговорку о реквизиции (BIMCO), согласно которой в случае реквизиции судна правительством государства его флага в течение срока действия договора фрахтования судно считается выведенным из эксплуатации на соответствующий период, а любая плата за его использование, выплачиваемая указанным государством за этот период, поступает судовладельцу. Такой период, в течение которого судно реквизируется этим правительством, включается в общий срок, предусмотренный в соответствующем договоре фрахтования. Однако данная оговорка заслуживает отдельных пояснений.

Прежде всего, данная оговорка требует корректировки и адаптации, поскольку, хотя она применяется лишь по аналогии, будучи изначально сформулированным для конкретных случаев реквизиции, право ангарии не ограничивается судами под флагом соответствующего государства и может распространяться также на иностранные суда. Отсутствие должной конкретизации в части включения права ангарии в подобное договорное положение способно повлечь существенные неудобства для сторон договора фрахтования, поскольку оно прямо не охватывает случаи реквизиции иностранных судов, тогда как такая ситуация в определённой степени может вступать в противоречие с применением так называемых оговорок о военных действиях к договорам фрахтования на срок и на рейс, а также к иным видам соглашений.

Формулировка оговорки о реквизиции должна содержать конкретный, чётко определённый срок её действия. В рассматриваемом случае государство, осуществляющее право ангарии, наряду с выплатой компенсации обязано указать срок последующего возвращения судна (*ratio temporis*). Такое указание важно, поскольку в случае превышения срока реквизиции по сравнению с первоначально установленным государством либо согласованным сторонами ориентировочным сроком соответствующего договора фрахтования каждая из сторон вправе расторгнуть договор без права другой стороны на предъявление требований.

Что касается морского страхования, то право ангарии, как уже отмечалось, может быть соот-

¹⁵ Эйлвин П., Сильва Э. Административное право. Т. III. – 1963. Цит. по: Кирос Э. Частичная экспроприация в нашей правовой системе : магистерская дисс. по праву (публичное право). – Юридический факультет, Университет Вальпараисо, 2022. – С. 7.

несено с понятием рисков, исходящих от «врагов суверена» (*hostes principis*), однако лишь в том историческом аспекте, в рамках которого ангария не предоставляла потерпевшему судовладельцу права на компенсацию, и любые вопросы о возмещении решались исключительно по политическому усмотрению либо в ходе последующих дипломатических переговоров¹⁶.

Согласно доктрине «врагов суверена»¹⁷, сложившейся в классическом морском праве и праве морского страхования от эпохи римского права вплоть до Морского ордонанса Кольбера и первых страховых полисов, такие акты суверенной власти, как реквизиция или завладение, считались подлинно политическими или суверенными рисками, не принимая к сведению затронутые права торговых мореплавателей, которые претерпевали последствия ангарии своего судна иностранным государством¹⁸.

Классическое разграничение между опасностями мореплавания и военными рисками, а также актами суверенной власти позволяет сделать вывод о том, что последние подлежат страхованию только при их прямом согласовании сторонами¹⁹.

Применяя данную гипотезу, если судовладелец заключил договор морского страхования, покрывающий военные риски или акты государственной власти, убытки, вызванные ангарией, возмещаются в полном объеме, тогда как при наличии лишь обычного страхования корпуса судна ангария в страховое покрытие не входит, если иное прямо не предусмотрено договором.

Исторически ангария признавалась покрываемым риском в рамках страхования корпуса судна, однако лишь при наличии специальных оговорок, которые включали в себя «арест, ограничение свободы или задержание со стороны князя, правителей или народа». Так, например, Полис страхования судна и товаров от 1779 г. и, позже, Оговорки института лондонских страховщиков о взаимном страховании, военных

рисках и забастовках (Lloyd's) прямо относили подобные случаи к страховым рискам²⁰. Так, в исторический период, характеризовавшийся отсутствием либо недостаточностью компенсации, такое страховое покрытие восполняло соответствующий пробел. Вместе с тем и позднее, когда компенсация уже стала неотъемлемой частью института ангарии, морское страхование по-прежнему удовлетворяло интересы судовладельцев в тех случаях, когда компенсация, выплачиваемая государством, была недостаточной или не соответствовала реальной стоимости реквизированного судна.

V. Выводы

В рамках изучения такого архаичного института права государства на применение ангарии можно сделать вывод, что ангария – это институт исключительной формы военного риска государства, историческое происхождение которого восходит к римскому и средневековому праву. В международном праве она представляет собой исключительный механизм временного присвоения имущества, который по-прежнему действует, даже находясь в противоречии с защитой частной собственности и принципом нейтралитета.

С точки зрения морского права ангария не входит в число способов приобретения права собственности, а выступает скорее как чрезвычайная и сугубо особая форма государственной реквизиции, последствия которой носят скорее политический, нежели правовой характер. При этом она сопоставима с национализацией и экспроприацией, однако отличается от первой своим конкретным, времененным и военным характером, а от второй – уровнем срочности, спецификой порядка ее применения и отсутствием устойчивых правовых последствий.

Несмотря на то, что в нынешних реалиях ангария применяется крайне редко, тем не менее назвать ее «мертвым» институтом нельзя. Единственный задокументированный случай её применения в отношении судов нейтрального государства зафиксирован в деле *Lauritzen et al. v. Government of Chile* 1955 года, благодаря чему становится ясно, что этот правовой институт, по-прежнему продолжает существовать.

¹⁶ Меркин Р. Морское страхование: правовая история. – Лондон : Edward Elgar Publishing, 2021.

¹⁷ Принцип «врагов суверена» (*hostes principis*).

¹⁸ Шадела Ж. Формирование Морского ордонанса августа 1681 г. // *Revue historique de droit français et étranger*. – 1954. – Сеп. 4. – Т. 31. – С. 74–98.

¹⁹ Дэйви М., Дэйви Дж., Каплин О. Военные риски в морском страховании (по Миллеру). – Лондон : Informa Law from Routledge, 2020.

²⁰ Мартин Ф. История Ллойда и морского страхования в Великобритании. – Лондон : Macmillan and Co., 1876.

С учетом того, что ангария все еще существует в современном морском праве, можно представить, какое влияние она оказывает на фрахтование судов, преимущественно благодаря соответствующим формулировкам Оговорки о реквизиции BIMCO или даже оговорок об исключении военных рисков. При этом прямая связь с ангарией наиболее отчетливо проявляется именно в сфере морского страхования, в контексте исторической концепции о рисках, исходящих от «врагов суверена». Поскольку государство, применявшее ангарию, как правило, не выплачивало компенсацию либо ограничивалось политико-дипломатическими механизмами, историческая страховая практика сводилась к переносу данного риска на страховой рынок при наличии у судовладельца специального страхового покрытия актов суверенной власти или военных рисков. ■

IV. FOREIGN LAW



Renato Pezoa Huerta,

Lawyer (Chile) PhD (C) University of Mendoza, Argentina. Founder of Pezoa & Cía. Abogados. Member of the Chilean Maritime Law Association (ACHDM). President of the Chilean Branch

of the Ibero-American Institute of Maritime Law (IIDM-CL). Professor of Maritime Law.

Arbitrator in maritime matters for the Chilean Judiciary.

Contact: renato@pezoa-cia.cl

Angary of Ships

ABSTRACT: This article studies, analyses and systematises the institution of ship Angary, with greater emphasis, but not limited to historiographical aspects, with a dual focus: on the one hand, determining, analysing and conceptualising its characteristics from the perspective of international law and maritime law; and on the other, understanding its impact – possibly still relevant today – on maritime hull insurance coverage and charters.

KEYWORDS: Angary; Ship Requisition; Requisition Clause; Nationalisation; Expropriation.

I. The Concept of Angary.

In maritime doctrine, the concept of 'angary' (*Jus Angarie*) has been associated or linked primarily with the study of *Jus in bello*, that is, the segment of international law that governs the conduct of the parties once an armed conflict – generally a war – has begun, focusing on the protection of those not participating in the hostilities and the limitation of methods of warfare.

Thus, then, and considering at least and most prominently one of the fundamental principles of the law of war, which is that of *proportionality* or the use of force appropriate to the military objective, the study and analysis of Angary takes on vital importance because of its main effect or influence on merchant ships that are not susceptible to being considered or affected by the status of warships.

Given the above, the right of Angary has been conceptualised, considering that, by virtue of this right, a State may requisition foreign non-military

vessels – generally merchant ships – found in its ports, harbours or shipyards for military purposes, although also for commercial purposes, subject to appropriate compensation.¹ Based on this concept, some authors believe that this right can only be exercised in times of war, within the jurisdiction of the State invoking it, and in cases of urgent necessity. Hence, the property subject to seizure is enemy or friendly property if exercised by a belligerent State and belligerent property if exercised by a neutral State.²

The Angary of ships is therefore a legal institution, understood as the exceptional power of a State to coercively dispose of a foreign or even national ship within its territory for military purposes or in cases of extreme public necessity.

¹ SWEET, J. «Neutrality in Wartime,» in *Revista de Marina*, no. 4/93, Valparaíso, 1993, p. 430.

² MORENO, L. *Treaty on International Law*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1963, p. 744.

Due to its legal nature, however, it is closely linked to the study of the ways of acquiring ownership, but also as a particular case of limitation of ownership, fundamentally due to its characteristics determined on the basis of its temporality, compulsiveness and motivation.

Thus, it can be established that the Angary of ships constitutes a *limitation on naval ownership or property (ratione navis materiae)*, insofar as it restricts the registered owner of said ship – ship-owner or shipping company – from exercising the effects derived from the exercise of the Real Right of Property, namely, the use, enjoyment and disposal of the ship. This is further compounded by its *temporary nature (ratione temporis)*, in that the Angary of the ship would last for as long as the period of war justifying the exercise of this right, and therefore cannot be extended or applied in times of peace or simple crisis.³ Its compulsive nature stems fundamentally from the act of requisitioning. Thus, requisitioning is understood as the counting and seizure of a ship, as well as horses, baggage, food and other supplies, for the purpose of military service. As will be seen below, the right of Angary is precisely given by the right of the prince (*Arrêt de prince*),⁴ but conceived by doctrine as a form of exercise of the “demanial” or eminent power of the State.⁵ Finally, its *motivation* or purpose (*telos*) corresponds, as has been pointed out, to the disposal of a ship for military purposes or a cause of extreme public necessity.

Notwithstanding the above, the right of Angary is characterised by the compensatory nature of the exercise of this State power. Classical doctrine has specified that compensation is a condition for the validity of the exercise of the right of Angary.⁶ Rousseau⁷ specified that, in this regard, two compensation systems have been recognised by international law: the first states that “compensation according to the rate granted to the national carrier under the

charter party, which is, in fact, equivalent to compensation based on the replacement value on the day of payment of the compensation, and not on the day of requisition. The second case states that the compensation is “(...) calculated on the basis of the international value of the construction on the day of its loss.” It appears that the latter criterion is the most specific and applicable because it is essentially objective, without prejudice to the linear depreciation factors that could affect the requisitioned ship.

II. Angary in the History of Law

There is clarity and consensus that the state practice of Right of Angary dates back to the Roman Empire, where the power of the state was endowed with the authority to impose burdens on individuals for the transport of troops, supplies, or urgent messages. This has been noted, for example, in the Justinian Code (529 AD), which shows the use of the word as a noun and without distinction as to the subject matter to be seized, thus not limiting its exercise to ships: *Nullus penitus cuius libet ordinis seu dignitatis, vel sacrosancta ecclesia, vel domus regia tempore expeditionis excusationem angari-arum seu parangarium habeat.*⁸ The development of this institution began, however, with the requisitioning of carts and other means of land transport, until it slowly shifted to the requisitioning of ships, in line with the boom in maritime trade, the number of ships available for seizure, and, at the same time, the development of naval warfare.⁹

In the Middle Ages, when there was belligerence, it was common for states lacking transport capacity to seize neutral merchant ships in their ports, forcing them and their crews to transport troops, ammunition, and other objects in exchange for payment of freight in advance, presumably considered as due compensation. In 1158, Frederick I established a Code for Italians, stating that *Has angarias imponere possunt navibus ille principes et respublicae, quoे iura maiestatis habent. Inter regalia enim referunter quoque navium praestationes, in c. un. quoे sint regalia.*¹⁰ The foregoing is without prejudice to the fact that European monarchies reserved the right of Angary

³ OPPENHEIM, LF., *Oppenheim's International Law*. Vol. 2 “Disputes. War and Neutrality”. London: Ed. Longmans, 1952, p. 765.

⁴ HARLEY, J. “The Law of Angary” in *The American Journal of International Law*. Vol. 13, No. 2 (Apr. 1919), p. 281

⁵ GAMERO, E. *Administrative Power. Concept and practical scope of a key criterion for the application of Administrative Law*. Valencia: Tirant lo Blanch. 2021, p. 675

⁶ COLOMBOS, CJ. *El derecho internacional del mar*. London: Longmans, 1967, p. 570

⁷ ROSSEAU, C. *The Law of Armed Conflicts*. Paris: Pedone, 1983, p. 456

⁸ See in full, *Corpus Juris Civilis*, Lib. XII, Tit. LI, art. 21.

⁹ OPPENHEIM, LF. *Op. Cit.* p. 759.

¹⁰ See the relevant sections, *De Iure Civitatis* (1752), p. 203

foreign ships anchored in their ports in order to reinforce their own fleets in the context of war. The practice was well recognised, although it was highly arbitrary, which led to complex diplomatic tensions and claims for compensation. This was even illustrated by van Bynkershoek, who stated that "ships found in the waters of another sovereign (...) may be captured according to a generally accepted custom."¹¹

During the 18th and 19th centuries, Angary became established as a recurring practice of states at war, particularly in relation to merchant ships from neutral countries. Its recognition in classical international law doctrine linked this legal institution mainly to the principle of public necessity, although always under the veil of exceptionality. The only known court case in which the admissibility of exercising the right of Angary over a neutral state was disputed is *Lauritzen et al v. Government of Chile*. This case concerns compensation for Danish shipowners for temporarily depriving them of the use of their ships in view of the difficulties that the Second World War brought to maritime traffic and supply. The ruling is interesting because it deals with institutions such as sovereignty; the subjective public right to obtain justice; international custom; state of necessity; collision of rights; equity, among others. As principles of public international law are applied, the Chilean Supreme Court departs from the statist legal culture that prevailed in Chile at that time. It points out that the source of the obligation to compensate does not come from the contract or from *tort* liability. In essence, an unequal public burden was imposed, with effects similar to expropriation, and the imbalance had to be compensated.¹²

III. The Right of Angary in Comparison with Expropriation for Public Use and Nationalisation

It has been specified that the exercise of the right of Angary is attributable to a power of the

belligerent State to temporarily requisition, in exchange for compensation, a ship, generally a merchant ship, for war or commercial purposes.

Its etymological meaning comes from the Latin word "angariae," which literally means "to transport." Thus, *Jus Angariae* is precisely the exceptional right of the belligerent State to temporarily seize ships for transport purposes, although it may focus precisely on the situational context that justifies the seizure, i.e., war, so that the requisition may be intended to affect that ship for that purpose.

The exercise of Angary poses a unique challenge in terms of how to acquire ownership of ships, as it is not a common method, in which the will of the parties – the State exercising Angary, and the shipowner or shipping company affected by the exercise of that right over its vessel – concur, as would be the case with the sale and purchase of ships, donation or exchange, in which the consent of both parties is always required for the formation of the contract.

Nor is it identified with the original modes of acquisition of ship property, even though part of its factual basis may occur, for example, in a shipyard during the interval between the completion of shipbuilding and the corresponding launch of the ship into the sea. Therefore, Angary cannot be associated with occupation either, as it does not generate *ex novo* ownership or, but rather a temporary appropriation justified by the cause of belligerent utility that motivates the exercise of this right.

Finally, it is pertinent to associate Angary with forced and exceptional acquisition, which, as has been suggested, justifies its validity in sovereign power and not in the idea of creating a private legal title such as those traditionally associated with the means of acquiring naval ownership. Hence, it is pertinent to establish a conceptual differentiation between Angary, on the one hand, and expropriation and nationalisation, on the other.

1. Comparison with Nationalisation

According to authors such as Katzarov, nationalisation involves the transformation of private property into state-owned or "people's" property, based on favouring, in the hands of the state, control of the means of production and industries, passing from private hands to the national community,

¹¹ VAN BYNKERSHOEK, C. *Quaestionum Juris Publici Libri Duo*. Holland: Lugduni Batavorum.

¹² CÉSPEDES. R. «El Derecho de Angaria: Un precedente chileno del siglo XIX» (The Right of Angaria: A Chilean Precedent from the 19th Century) in *Derecho Pùblico Iberoamericano (Ibero-American Public Law)*. No. 14, [April 2019] pp. 190; and in the same vein, *Revista de Derecho y Jurisprudencia* (Journal of Law and Jurisprudence), vol. 52, no. 9-10, Santiago, Chile, 1955, sec. 1, pp. 444 et seq.

a specific property for the sake of satisfying the general interest.¹³

With regard to its conceptual roots, while Angary refers to situations of war or security emergencies, nationalisation responds to long-term economic and structural policies.¹⁴ As can be seen, the object of nationalisation falls on categories of goods or companies, such as natural resources and industries, but also transport, while Angary affects specific cases of ships present in a given port or under a given territorial jurisdiction.

Nationalisation is a permanent and general concept, both in its effects and in its duration. For its part, Angary is eminently exceptional and specific. For example, the former may apply to an entire shipping company, while the latter will apply to one or two ships of that shipping company, but without affecting the entire economic unit that is the shipping company itself.

Finally, it is possible to identify that nationalisation implies a true mode of acquisition of ownership by the State, while Angary operates on a provisional basis, unless it is transformed into definitive confiscation or requisition.

Thus, both institutions reveal a common underlying principle, which is the prevalence of the public interest over private property, but they differ in their scope, motivation and temporality.

2. Angaria and Expropriation for Public Utility

Expropriation is, according to doctrine, "the act by which a person is deprived of property under their control by unilateral decision of the State, for reasons of public utility as defined by law and upon payment of compensation to the expropriated party."¹⁵

The purpose of expropriation is to satisfy infrastructure, urban development or general public interest projects; on the other hand, compulsory labour is limited to defence or security needs in emergency contexts.

¹³ KATZAROV, K. *Theory of Nationalisation*. Mexico: Institute of Comparative Law, National Autonomous University of Mexico, 1963, p. 275 et seq.

¹⁴ BOÎTEAUX, BOUQUET, CHENOT et al. *Le fonctionnement des entreprises nationalisées en France*. Paris, 1956; and in the same vein, GIUSEPPINO, *Le impresse pubbliche*, Turin, 1950.

¹⁵ AYLWIN, P. and SILVA, E. *Administrative Law*, Vol. III, 1963, p. 133, cited by QUIROZ, E. *Partial Expropriation in our Legal System*. Master's Thesis in Law, Specialising in Public Law. Faculty of Law, University of Valparaíso. Valparaíso, 2022, p. 7

At the same time, expropriation involves a formal process, generally judicial, with a declaration of public utility and a guarantee of prior compensation for those affected by the expropriation of their property. Compulsory service, on the other hand, operates without ordinary procedure, justified by the mere urgency of the context of belligerence that makes it necessary to requisition private naval property.

Among its effects, expropriation is definitive, generating a stable transfer of ownership of the property to the State, while Angary is temporary, unless it leads to definitive requisition.

In conclusion, it is possible to categorise Angary as a hypothesis similar to expropriation, but one that differs substantially in terms of temporality and the context in which it is attempted.

IV. Impact of the Exercise of the Right of Angary on Chartering and Maritime Insurance

It has been argued that Angary does not constitute a special case of nationalisation, or even expropriation, but rather falls under the category of a kind of temporary and compensated requisition.

For this reason, it is advisable to add or include a Requisition Clause (*BIMCO Requisition Clause*) in charter contracts, which, according to its wording, if the ship is requisitioned by the government of its flag during the term of the charter contract, it shall be considered off hire during that period, and any rent paid by that government in relation to that period shall be borne by the shipowners. The period during which the ship is requisitioned by that government shall be counted as part of the period provided for in the respective charter party.

This clause, however, deserves some particular comments.

Firstly, it is a contractual provision that must be modified or adapted, because although its application is only by analogy – since it has been drafted for express and specific cases of requisition – the right of Angary is not limited exclusively to the requisition of ships of the same flag, but may also apply to foreign ships. The lack of specificity regarding the inclusion of a right of Angary in a clause such as the one cited could cause serious inconveniences for the contracting parties to a charter, precisely because it does not contemplate the express case

of requisitioning foreign vessels, even though it could conflict to some extent with the application of so-called *war clauses* for *time charter* and *voyage charter* contracts or others.

The wording of the requisition clause incorporates a period of duration for the respective requisition, which is understood to be specific and certain. In the case in question, the State exercising the right of Angary, in addition to expressing and providing compensation, must indicate a deadline for the subsequent return of the vessel (*ratio temporis*). This is relevant because if the period of requisition exceeds that initially determined by the State, or an approximate time freely agreed upon by the parties to the respective charter party, either contracting party shall have the option to cancel said contract without the other party being able to file a claim.

With regard to marine insurance, the right of Angary can be assimilated, as mentioned above, with the notion of risks arising from the "enemies of the prince" (*hostes principis*), but only from a historical perspective, in which Angary did not give the aggrieved shipowner the right to compensation, but was limited to political discretion or future diplomatic arrangements and negotiations.¹⁶

The doctrine of the "enemies of the prince" in classical maritime law and maritime insurance law, fundamentally from Roman law to Colbert's *Ordonnance de la Marine* and the first insurance policies, understood that certain acts of sovereign power, such as requisition or seizure, were true political or sovereign risks, not attributable to the merchant who would suffer the Angary of his ship by a foreign power.¹⁷

The classic distinction between *Perils of the Sea* inherent to navigation and Perils of War and Acts of Sovereign Power leads to the conclusion that the latter had to be expressly agreed upon for the insurance to be effective.¹⁸ Under this hypothesis, then, if the shipowner had taken out marine insurance covering risks of war or acts of sovereign authority, the loss due to Angary could be considered fully indemnifiable. However, if he only had ordinary

hull insurance, Angary was not covered, unless its inclusion in the aforementioned coverage had been expressly agreed upon.

In historical practice, hull insurers did cover Angary as a risk, but only under specific clauses that included "*arrest, restraint or detainment by princes, rulers or people*". For example, the English *SG Policy* of 1779, and later the *Institute War and Strikes Clauses*, in the Lloyd's market, expressly regulated these risks as insurable.¹⁹ Therefore, in the historical context of the lack or absence of compensation, the effectiveness of this type of coverage was necessary to fill that compensation gap. However, even later, when compensation already existed as a fundamental or essential part of Angary, marine insurance continued to serve a satisfactory purpose for shipowners in those cases where the compensation granted by the State was not sufficient or close to the real value of the requisitioned ship.

V. Conclusions

After navigating the archaic legal institution of the State's right of Angary, it is possible to conclude that it is an exceptional figure of war risk, whose historical origin dates back to Roman and medieval law. In international law, it represents an exceptional mechanism of temporary appropriation that is still in force, in tension with the protection of private property and neutrality.

In maritime law, Angary does not fit as a hypothesis or mode of acquiring ownership, but rather as an extraordinary and very special form of state requisition, with more political than legal effects. It is comparable to nationalisation and expropriation, where Angary differs from the former in its specific, temporary and warlike nature, and from the latter in its urgency, formality and definitive effects.

Currently, its application is marginal, but it cannot be understood as a fully abolished institution; in fact, the only documented case of Angary involving neutral ships, *Lauritzen et al. v. Government of Chile* in 1955, attests to the fact that it is a legal institution that still exists.

Given that Angary still exists in current maritime law, it is possible to conceive of the impact that this institution continues to have on ship chartering,

¹⁶ MERKIN, R. *Marine Insurance: A Legal History*. London: Edward Elgar Publishing, 2021.

¹⁷ CHADELAT, J. «L'Élaboration de L'Ordonnance de la Marine D'Aout 1681» in *Revue historique de droit français et étranger* (1922-) Quatrième série, Vol. 31 (1954), pp. 74–98.

¹⁸ DAVEY, M.; DAVEY, J.; CAPLIN, O. *Miller's Marine War Risks*. London: Informa Law from Routledge. 2020.

¹⁹ MARTIN, F. *The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain*. London: Macmillan and Co. 1876.

mainly with the appropriate wording of existing clauses such as the *BIMCO Requisition Clause*, or even the War Clauses. However, it is undoubtedly in the field of maritime insurance that there is a direct relationship with Angary, under the historical category of risks from "enemies of the prince". The State that formerly exercised Angary did not compensate or did so only through political or diplomatic channels, so the historical insurance practice consisted of transferring that risk to the insurance market, provided that the shipowner had taken out express cover for acts of the prince or war. ■

V. ИНТЕРВЬЮ



Анна Откина,
Партнер, руководитель практики
в сфере транспорта Denuo



Анна Антонова,
Советник Denuo

«Нормы UNCLOS устарели, а проблема нелегального использования флагов при регистрации морских судов обострилась»: интервью с руководителями «транспортной практики» Denuo

Летом 2025 года членами RUMLA стала команда «транспортной практики» юридической фирмы Denuo. Среди них – партнер Анна Откина и советник Анна Антонова. В эксклюзивном интервью они рассказали нам, как морское право вошло в их жизнь. Еще юристы порассуждали о том, какую позитивную роль для отрасли сыграют Lex Maritima и обратили внимание на несколько проблемных тем: с поддельной регистрацией морских судов и соблюдением принципа свободы судоходства.

О выборе профессионального пути

Анна Откина (далее – А.О.): Транспортное право вошло в мою жизнь 23 года назад по воле случая, когда я полетела в Сургут, чтобы помочь нашему клиенту Bombardier Business Aircraft продать бизнес-джет российскому покупателю. Сделка прошла успешно и мне захотелось повторить опыт. Тем более, что на тот момент это была совершенно новая область права – иностранные самолеты только начинали приходить на российский рынок.

Выбирая данную специализацию, я основывалась на двух составляющих: с одной стороны,

мною двигал стратегический расчет, с другой – любовь с первого взгляда.

Анна Антонова (далее – А.А.): Свой профессиональный путь я начала в 2011 году еще будучи студенткой Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина, устроившись на работу в крупную международную юридическую фирму. При этом первые шаги в юриспруденции я делала в абсолютно другой области – в практике интеллектуальной собственности и технологий.

Поворотным событием для меня стало присоединение к фирме транспортной команды Анны Откиной в 2013 году. Сопроводив с Анной со-

вместно несколько нетранспортных проектов, мы поняли, что работать вместе нам комфортно и интересно. В тот самый момент как раз начиналась работа по одному крупному кейсу, связанному со строительством морских судов – мне предложили присоединиться к нему, и я согласилась.

О популярных запросах клиентов по морскому праву

А.О.: В нашей практике ключевыми являются проекты, связанные с финансированием приобретения и строительства транспортных активов (морских и воздушных судов). После усиления санкционного давления в 2022 году транспортный сектор претерпел существенные изменения.

При этом с одновременной стагнацией авиационной отрасли на рынке морских судов, наоборот, наблюдался существенный подъем. Во многом этот тренд был связан с тем, что иностранный флот стал в один момент резко не доступен для фрахтования в интересах лиц из РФ. Такое обстоятельство вынудило российских судовладельцев закупать дополнительные суда, а крупных производителей экспортной продукции – создавать собственный флот для транспортировки продукции на мировые рынки.

Как следствие, количество проектов по морскому праву значительно увеличилось – помимо консультаций по вопросам финансирования активов приобрели популярность запросы, связанные с выстраиванием оптимальной структуры владения и управления флотом, выбором места регистрации морских судов и анализом договоров тайм-чартера/морской перевозки.

Отдельным направлением для нас стала работа по снятию арестов с морских судов, которые оказались заблокированными в «недружественных» странах из-за санкций.

О значимости Lex Maritima для унификации морского права

А.А.: Вплоть до 2025 года в сфере морского права отсутствовал единый консолидированный свод основополагающих принципов, аналогичных, например, принципам международных коммерческих договоров УНИДРУА в области Lex Mercatoria. Поэтому особого внимания заслуживает десятилетняя работа профессора Эрика Ван Хойдонка, который совместно с экспертами

из 17 стран мира проанализировал нормы национальных правовых систем, чтобы кодифицировать общие основы мирового морского права. Радует, что, наконец, такие фундаментальные вопросы как источники морского права, статус, владение и управление судами, ответственность судовладельцев, судовых менеджеров и операторов, морские контракты, морские инциденты и морские требования удалось систематизировать в форме единого свода письменных правил и принципов.

Несмотря на то, что текст CMI Lex Maritima получился объемным, он удобно структурирован, благодаря чему можно быстро найти информацию по тому или иному вопросу, а сами принципы сформулированы четко и доступно. Обсуждаемый документ точно повысит уровень правовой определенности, которой зачастую не хватает для эффективного урегулирования и даже предотвращения споров в сфере морского права. Это хорошо видно на примере института ограничения ответственности судовладельцев, когда суды разных стран не единообразно толкуют обстоятельства, позволяющие лишить права судовладельца на ограничение ответственности. Так происходит по той причине, что морские инциденты обычно связаны с причинением вреда, а национальное регулирование может быть в значительной степени императивным.

Поэтому унификация правил в данной области на межгосударственном уровне может оказаться крайне трудоемким и длительным процессом. В таком случае будет полезно, если международные организации (ММК, ИМО) и профессиональные морские объединения подготовят принципы «мягкого» права для толкования критерииев «умысла» или «грубой неосторожности» действий при оценке вины судовладельца. Создание таких принципов и эффективного механизма их implementation в национальные правовые системы позволит достичь большей правовой определенности, чем при унификации или ее отсутствии.

О новых вызовах для свободы судоходства

А.О.: Свобода судоходства регулируется в первую очередь Конвенцией ООН по морскому праву (UNCLOS), которая декларирует принцип свободы судоходства в открытом море и проливах, используемых для международного судоходства. С течением времени нормы UNCLOS

несколько устаревают и могут не в полной мере соответствовать современным вызовам, связанным с периодически меняющейся геополитической обстановкой.

Данная тема особенно актуальна в контексте прохода судов через Датские проливы, имеющие стратегическое значение в международной торговле. В последнее время страны Балтики и северной Европы стремятся ограничить проход судам так называемого «теневого» флота, которые используются для экспорта российской нефти в обход европейских санкций. Основной аргумент властей тех государств сводится к тому, что проливы являются очень узкими, а техническое состояние многих судов «теневого» флота в условиях активной навигации может привести к морским инцидентам и экологической катастрофе.

Положения UNCLOS позволяют прибрежным государствам задействовать превентивные меры, чтобы предотвращать загрязнения и проводить «мероприятия экологического контроля», которые не нарушают свободу судоходства. При этом любая инспекция судна может производиться только при наличии достаточных доказательств нарушения.

В целом, UNCLOS содержит подробное и эффективное регулирование морской навигации, которое позволяет избегать морской блокады государств по политическим мотивам. Тем не менее, крайне важно обеспечить, чтобы государства-участники UNCLOS неукоснительно соблюдали положения конвенции и не допускали их расширительного толкования, нарушая принципы международного права.

Об основных трудностях в транспортной сфере сегодня

А.А.: В последнее время все больше морских судов, связанных с Россией, попадает под те или иные санкционные ограничения США, ЕС или Великобритании.

Как следствие, судовладельцы сталкиваются с серьезной проблемой по поиску иностранных морских реестров, которые согласятся зарегистрировать такие суда: многие отказываются это делать под угрозой применения к ним неблагоприятных последствий. В такой ситуации участились случаи нелегального использования флагов — практики, при которой судно берет флаг государства без его согласия, а зачастую и без его ведома.

Проблема поддельной регистрации морских судов отнюдь не нова. Международное сообщество обратило на нее внимание еще в 2015 году, когда стало известно о мошенническом реестре, который якобы действовал от имени Микронезии. Об аналогичной проблеме заявляли власти Конго, Фиджи, Самоа, Вануату и Мальдивы. Но за последние годы масштаб проблемы значительно вырос. Наш опыт показывает, что увеличивается и количество стран, флаги которых используются незаконно. Учитывая это, стоит создавать более привлекательные условия для регистрации морских судов в Российском международном реестре судов (РМРС): улучшать налоговые условия для судовладельцев, уменьшать сроки регистрационных действий и внедрять электронный документооборот. ■

V. INTERVIEW



Anna Otkina,
Partner, Head of Transport Practice,
Denuo



Anna Antonova,
Counsel, Denuo

“UNCLOS Is Outdated, while the Issue of Illegal Flag Use in Vessel Registration is on the Rise”: Interview with the Heads of DENUO’s Transport Practice

The transport practice group of Denuo joined RUMLA in the summer of 2025. Partner Anna Otkina and Counsel Anna Antonova are now among the members. In an exclusive interview, they shared the story of how they came into the field of maritime law. They also discussed the potential benefits that Lex Maritima could bring to the sector and pointed out a number of problematic challenges from the fraudulent registration of vessels to ensuring the principle of freedom of navigation is upheld.

On Choosing a Professional Path

Anna Otkina (hereinafter referred to as AO):

My journey into transport law began 23 years ago, when I flew to Surgut to assist our client, Bombardier Business Aircraft, with the sale of a business jet to a Russian client. The transaction went smoothly, and I realised it was the experience to continue on. Back then, it was a newly emerging legal niche since foreign aircrafts were only beginning to be introduced to the Russian market.

My choice of specialisation was driven by two factors: on the one hand, I was guided by strategic foresight; on the other, it was love at first sight.

Anna Antonova (hereinafter referred to as AA): I entered the profession in 2011, while still a student at the Kutafin Moscow State Law University, taking up a position at a major international law firm. Yet I took my first steps in law in a completely different field of intellectual property and technology law.

A pivotal moment came in 2013, when I joined Anna Otkina’s transport team at the firm. After collaborating with Anna on projects outside the transport sector, we realised that we’d really clicked and felt completely at ease working together.

Just then, a major case on the construction of seagoing vessels was getting underway. I was invited to come on board, and I accepted.

Top Client Queries in Maritime Law

AO: Our practice is principally engaged in matters concerning the financing of the acquisition and construction of transport assets (whether seagoing or aircraft vessels). Once the sanctions were tightened in 2022, the transport sector was forced to undergo major shifts.

Meanwhile, the aviation industry was stagnating, whereas the market for seagoing vessels was, on the contrary, booming. This trend was largely due to foreign vessels becoming unavailable for charter to Russian parties almost overnight. This circumstance forced Russian shipowners to purchase extra vessels and prompted major export producers to establish their own fleets to transport goods to global markets.

As a result, the scope of maritime law projects has expanded considerably. Besides asset-financing advice, clients became increasingly likely to seek advice on structuring fleet ownership and management, selecting jurisdictions for vessel registration, and analysing time-charter and carriage contracts.

A distinct area that has emerged within our practice is securing the release of vessels that had been placed under arrest in "unfriendly" countries due to sanctions.

The Role of Lex Maritima in the Harmonisation of Maritime Law

AA: Up until 2025, the field of maritime law lacked a single, consolidated body of fundamental principles akin to the UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts under Lex Mercatoria. This makes the decade-long work of Professor Erik Van Hooydonk particularly noteworthy. Working with experts from 17 countries, he examined the national legal frameworks in order to codify the common principles underlying global maritime law.

It is reassuring to see that, at last, such fundamental issues as the sources of maritime law; the status, ownership and management of vessels; the liabilities of shipowners, managers and operators; maritime contracts; maritime incidents; and maritime claims have been systematically set out in a unified body of written rules and principles.

Despite its considerable length, the CMI Lex Maritima is neatly organised, making it easy to find guidance on specific topics, and the Principles are articulated in a clear and accessible manner. This

document will undoubtedly improve legal certainty, something which is often lacking yet crucial for adjudicating and avoiding disputes in maritime law. A good example is the shipowners' limitation of liability regime, where courts in different jurisdictions take varying views on the circumstances that justify depriving a shipowner of the right to limit liability. This results from maritime incidents typically entailing damage, and from the fact that national regulation in such cases is often substantially mandatory.

Therefore, harmonising the rules in this field at the international level may prove exceedingly complex and time-consuming. In this context, it would be helpful if international organisations (CMI, IMO) and maritime professional associations were to prepare soft-law principles for interpreting the criteria of "wilful misconduct" and "gross negligence" when determining a shipowner's liability. Such principles, along with an effective mechanism for incorporating them into domestic legal systems, would provide a greater level of legal certainty than harmonisation itself, or the absence thereof.

Emerging Challenges to the Freedom of Navigation

AO: The freedom of navigation is regulated primarily by the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), which sets out the principle of freedom of navigation on the high seas and in straits used for international navigation. Over time, certain provisions of UNCLOS have become somewhat outdated and may no longer fully address the modern challenges arising from an increasingly fluid geopolitical environment.

This issue is relevant in the context of ships passing through the Danish Straits, which are of strategic importance to international trade. Recently, the Baltic and Northern European countries have been striving to restrict the passage of vessels belonging to the so-called "shadow" fleet used to export Russian oil in bypass of European sanctions. The authorities argue primarily that the straits are exceptionally narrow and that the technical condition of many "shadow" fleet vessels, combined with heavy traffic, could trigger maritime incidents and an environmental disaster.

UNCLOS enables coastal states to put in place preventive measures to prevent pollution and to carry out "environmental control measures", so long as these do not impair the freedom of navigation.

That said, a vessel may only be inspected if there is adequate evidence of a violation.

Overall, UNCLOS sets out clear and robust rules on maritime navigation, helping to prevent states from facing politically motivated maritime blockades. Nonetheless, it is essential to ensure that UNCLOS States Parties comply strictly with the Convention's provisions and do not interpret them expansively in a way that breaches the principles of international law.

What the Transport Sector Is Struggling With Today

AA: Recently, an increasing number of seagoing vessels with Russian ties have found themselves subject to sanctions introduced by the US, the EU or the UK.

This has left shipowners struggling to find foreign registries willing to register such vessels,

with many refusing for fear of potential sanctions or other adverse consequences. This context has led to an increase in the illegal use of flags, with vessels flying a state's flag without its consent or knowledge.

The problem of fraudulent ship registration is by no means new. The international community took note of it back in 2015, when a fraudulent registry claiming to act for Micronesia was uncovered. The authorities of Congo, Fiji, Samoa, Vanuatu and the Maldives have all reported similar issues. However, this problem has grown dramatically in recent years. From our experience, the number of countries whose flags are being used illegally is likewise on the rise. In view of the above, more appealing conditions should be offered for registering vessels in the Russian International Ship Register (RMSR) by improving tax terms for shipowners, speeding up registration procedures and rolling out electronic document workflows. ■

VI. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ

1. Ю. Ли. Определение внешних границ континентального шельфа.

Li, Y. (2025). *Determining outer limits of the continental shelf*. Edward Elgar Publishing.

В данной книге разбирается, как определять внешние границы континентального шельфа в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г., а еще анализируется применение положений этого документа с учетом влияния Комиссии по границам континентального шельфа. Автор доказывает, что Комиссия так и не смогла помочь государствам определить внешние границы континентального шельфа. Ли перечисляет основные правила, принятые Комиссией, размышляет об их практическом применении и проблемах, которые они вызывают. В книге всесторонне проанализирована реакция государств на рекомендации Комиссии и оценивается влияние ее работы на прибрежные страны. Еще здесь исследуются отношения между Комиссией как научным органом и международными судами. Для этого автор изучил решения о делимитации континентального шельфа за пределами 200 морских миль, которые вынесли суды без рекомендаций.

2. Дж. Секьера. Международное право и безопасность в Индо-Тихоокеанском регионе: стратегическое планирование.

Siekiera, J. (2025). *International law and security in Indo-Pacific: strategic design for the region*. Routledge.

В этой книге применяется междисциплинарный подход к международному праву и конфликтам в Индо-Тихоокеанском регионе. Кроме того, охватываются такие темы, как морская безопасность, изменение климата и международные отношения. В работе подробно описывается, как международные отношения и интересы отдельных государств определяют региональные и глобальные партнерства, даются рекомендации по будущему Индо-Тихоокеанского региона. Автор исследует, какие

международные последствия имеют конфликты в регионе, а еще рассматривает роль стран Юго-Восточной Азии и государственности малых островов Океании. Тут описывается гармонизация права и политики в контексте международной безопасности и морского частного права. Автор уделил дополнительное внимание теме изменения климата и другим актуальным вопросам: кибербезопасность и защита культурной идентичности.

3. Ф. Фиринджиогуллары. Морское страхование и право: судебные иски против клубов взаимного страхования.

Firinciogullari, F. (2025). *Maritime insurance and the law: legal action against Protection and Indemnity Club*. Routledge.

В этой книге представлено всестороннее исследование такого института как право на прямой иск против клубов взаимного страхования (P&I) – это краеугольный камень морской индустрии. Кроме того, автор анализирует пересечение правового регулирования и морского страхования в условиях растущей глобализации отрасли. Клубы взаимного страхования представляют судовладельцам широкую страховую защиту на основе правил, в значительной степени регулируемых английским правом из-за его глобального влияния в морской отрасли. На основе сравнительного анализа английских и турецких правовых подходов автор рассматривает, как эти разные правовые системы влияют на развитие и функционирование страхования P&I. В книге подчеркиваются критические различия в правовом регулировании прямых исков против клубов взаимного страхования и демонстрируются их последствия для морского страхования, практики и роста отрасли. Еще эксперт рассмотрел уникальные принципы, которые отличают страхование в рамках P&I от других видов страхования ответственности. Кроме того, в книге перечислены рекомендации по гармонизации национальных правовых систем с правилами клубов взаимного страхования.

4. Т.У. Уинслоу. Морское частное право.
Winslow, T.W. (2025). *Maritime law. Here I Am Publishing.*

Книга содержит системный и всесторонний обзор современного морского частного права с особым вниманием к его ключевым институтам и механизмам правового регулирования судоходства. Морское частное (адмиралтейское) право рассматривается в работе как специализированная правовая система, регулирующая деятельность в открытом море, океанах, а также на судоходных реках и озерах. Это издание может служить отправной точкой для изучения роли и значения морского частного права в правовой системе и его практики в различных юрисдикциях.

5. Пекинская конвенция о продаже судов на основании судебного решения. Под ред. Д.Р. Томаса.

Thomas, D.R. (Ed.). (2025). *The Beijing Convention on the Judicial Sales of Ships. Informa Law from Routledge.*

В этой книге сделан фокус на Конвенцию ООН о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения 2023 г. («Пекинская конвенция»). Автор даёт читателю полное и детальное представление о функционировании Конвенции, разбирает ее сложные и неоднозначные разделы, а еще объясняет, как положения этого документа соотносятся с действующим правом в странах англосаксонской и континентальной правовых систем и другими международными конвенциями в данной области. Содержание этой книги должно помочь властям тех государств, которые задумываются о присоединении к Конвенции. В работе предлагается всестороннее и подробное объяснение того, почему возникла необходимость разработать Пекинскую конвенцию, как происходила ее подготовка в рамках Международного морского комитета и ЮНСИТРАЛ, а еще раскрываются философия и основные принципы этого международно-правового документа. В книге представлен подробный экспертный анализ конкретных положений Конвенции и показывается, как она соотносится с существующими концепциями морского частного права раз-

личных юрисдикций: адмиралтейское право в странах общего права, аресты судов в странах континентальной системы права и адмиралтейское право в США.

6. Д.Дж. Кремеан. Право и практика морских залогов.

Cremeann, D.J. (2025). *The law and practice of maritime liens. Informa Law from Routledge.*

Единый, актуальный, доступный и исчерпывающий источник информации по теме морских залогов и их последствий для всех сторон в разных юрисдикциях. Автор объясняет значение и функции этого правового института, а еще приводит ряд исторических фактов для лучшего понимания темы. В понятных для представителей отрасли терминах он объясняет последствия морских залогов в случае: причинения вреда, загрязнения окружающей среды, столкновений судов, спасания, задолженностей по заработной плате и т. д. Тщательно обсуждается вопрос о приведении в исполнение залогов в каждой юрисдикции, включая такие аспекты, как: аресты судов, осуществление залоговых прав на груз и субфрахт, предоставление обеспечения, коллизия законов, а также процедуры и поступления от продаж по судебным решениям. Здесь рассматриваются и такие ключевые моменты, как доходы от продажи, конкуренция между кредиторами и истцами по «неморским» требованиям.

7. А. Бейкер, Дж. Кенни, Дж. Кимбалл, Т.Х. Белкнап мл. Тайм-чартеры (8-е изд.).

Baker, A., Kenny, J., Kimball, J., & Belknap, T.H. Jr. (2025). *Time charters (8th ed.). Informa Law from Routledge.*

Эта книга – новая редакция работы, которая представляет собой стандартное справочное издание по правовому регулированию тайм-чартеров. Она полезна как для юристов по морскому частному праву, так и для судовладельцев, фрахтователей, клубов взаимного страхования и других страховщиков. В издании всесторонне освещены как английское, так и американское регулирование, а еще обновлены все важные решения, принятые с момента выхода предыдущей редакции. ■

Обзор подготовлен Иваном Кобченко

VI. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW

1. Li, Y. (2025). *Determining outer limits of the continental shelf*. Edward Elgar Publishing.

This book analyses the determination of outer limits of the continental shelf as provided in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, exploring its application under the influence of the Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). The author illustrates how the CLCS has not efficiently achieved its aim of supporting states determining the outer limits of the continental shelf. She examines the central rules adopted by the CLCS, and reflects on their practical application and the problems they engender. The book provides a comprehensive analysis of how States have responded to the recommendations issued by the CLCS, assessing the impact of the work of the CLCS on coastal States. It further investigates the relationship between the CLCS as a scientific body and international judicial bodies by examining legal decisions concerning the delimitation of the continental shelf beyond 200 nautical miles adopted by the latter in the absence of recommendations.

2. Siekiera, J. (2025). *International law and security in Indo-Pacific: strategic design for the region*. Routledge.

This book uses an interdisciplinary approach to discuss international law and conflict in the Indo-Pacific region, covering topics such as maritime security, climate change and international relations. Detailing how international relations and particular state interests govern regional and global partnerships, the book provides suggestions for the future of the Indo-Pacific region. Exploring how conflict within the region has international repercussions, topics covered include the role of South-East Asian countries, and the role of statehood of small islands in Oceania. Detailing harmonization of laws and policies in the context of international security and maritime law, the book focuses on the impact of climate change and other topical issues such as cyber security and the protection of cultural identity.

3. Firinciogullari, F. (2025). *Maritime insurance and the law: legal action against Protection and Indemnity Club*. Routledge.

This book provides a comprehensive examination of direct-action rights within Protection and Indemnity (P&I) Clubs, a cornerstone of the maritime industry, providing robust insights into the interplay of legal frameworks and maritime insurance in an increasingly globalized industry. P&I Clubs provide shipowners with extensive liability coverage under rules largely governed by English law due to its global maritime influence. Through a comparative analysis of English and Turkish legal approaches, the book examines how these differing frameworks affect the development and functioning of P&I insurance. It highlights critical disparities in the legal treatment of direct action against P&I Clubs, shedding light on their implications for maritime insurance policy, practice, and industry growth. It also covers the unique principles that distinguish P&I Clubs from other types of liability insurance. Additionally, the book offers recommendations for harmonizing national legal systems with P&I Club rules.

4. Winslow, T.W. (2025). *Maritime law*. Here I Am Publishing.

This book offers a systematic and comprehensive overview of modern maritime law, paying particular attention to its key institutions and mechanisms for regulating activities in navigable waters. The publication considers maritime (admiralty) law as a specialised legal system governing activities on the high seas, in the oceans, as well as on navigable rivers and lakes. The book can serve as a starting point for understanding the role and significance of maritime law in the legal system and its application in a variety of jurisdictions.

5. Thomas, D.R. (Ed.). (2025). *The Beijing Convention on the Judicial Sales of Ships*. Informa Law from Routledge.

Focusing solely on the UN Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships 2023

(the 'Beijing Convention'), readers of this unique book will gain a full and detailed understanding of the way the Convention functions, its areas of difficulty and ambiguity, and how it relates to present law in common law and civilian jurisdictions, as well as to other related international conventions. It will directly enable States to be better informed in deciding whether or not to adopt the Convention. Providing a full and detailed account of why the Beijing Convention was considered desirable, and the development of the Convention within the CMI and UNCITRAL, this edited book conveys to readers the philosophy and core principles of the Convention. It presents a detailed, expert analysis of the precise provisions of the Convention and an understanding of how the Convention relates to existing maritime jurisdictional traditions, namely Admiralty in the common law, ship arrest in civilian jurisdictions, and Admiralty in the USA.

6. Cremean, D.J. (2025). *The law and practice of maritime liens*. Informa Law from Routledge.

This book provides a single, up-to-date, accessible and comprehensive source to explain the complex area of maritime liens and its implications for all parties in the maritime industry, and beyond, in each of the jurisdictions concerned. The author

introduces the meaning and functions of maritime liens, as well as the jurisdictions where maritime liens arise, with some historical context provided to aid understanding. In terms accessible to anyone working within the industry, he explains the implications of maritime liens with regard to damage, pollution, collisions, salvage, wages and more. The enforcement of liens in each jurisdiction is thoroughly discussed, featuring topics such as the arrest of vessels, the exercise of liens on cargo and sub-freight, provision of security, conflict of laws, and the procedures and proceeds of judicial sales. Key priorities such as sale proceeds, competition between creditors and non-maritime claimants, are also addressed.

7. Baker, A., Kenny, J., Kimball, J., & Belknap, T.H. Jr. (2025). *Time charters* (8th ed.). Informa Law from Routledge.

Acclaimed as the standard reference work on the law relating to time charters, this new edition provides a comprehensive treatment of the subject, accessible and useful both to shipping lawyers and to shipowners, charterers, P&I Clubs and other insurers. It provides full coverage of both English and U.S. law, now updated with all the important decisions since the previous edition. ■

The review was prepared by Ivan Kobchenko

ДЛЯ ЗАМЕТОК

Стань членом RUMLA

Ассоциация морского права (RUMLA) – некоммерческая организация, представляет Россию в Международном морском комитете, занимается изучением и унификацией морского права.



191124, Санкт-Петербург, ул. Орловская, д. 1А, офис 31-Н

тел.: +7 (812) 401-48-10

е-mail: rumla@rumla.org | web: rumla.org

Членами Ассоциации могут быть граждане РФ или юридические лица РФ

гражданин РФ

юридическое лицо РФ

ФИО/название компании

Должность/сфера деятельности компании

Регион деятельности,
адрес для корреспонденции

Контактный телефон

E-mail

Веб-сайт

О себе/о компании (информация будет доступна членам RUMLA)

Дополнительная информация,
которую Вы хотели бы нам сообщить/
цели вступления в организацию

Дата: _____

Подпись: _____

Согласие на обработку персональных данных

Для рассылки сведений о деятельности Ассоциации, направления уведомлений в соответствии с Уставом Ассоциации, а также информирования посетителей сайта rumla.org о членах Ассоциации в соответствии с Политикой обработки персональных данных (размещена на сайте rumla.org) даю согласие Ассоциации по содействию в развитии международного публичного и международного частного морского права, расположенной по адресу: Санкт-Петербург, Орловская ул., д. 1, лит. А, офис 31-Н, на обработку моих персональных данных, указанных мной в настоящем Заявлении, то есть на совершение действий, предусмотренных п. 3 ст. 3 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных». Настоящее согласие действует со дня его подписания до дня отзыва в письменной форме.

Подпись:



RUDOLF SAMOYLOVICH
NASSAU
IMO 9750713



ISSN 2782-6872



9 772782 687007 >