

Г. Ермолаев

Справочник капитана дальнего плавания

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 656
ББК 39.1
Г11

Г11 **Г. Ермолаев**
Справочник капитана дальнего плавания / Г. Ермолаев – М.: Книга по Требованию, 2023. – 246 с.

ISBN 978-5-458-49584-4

Рассмотрены правовые нормы, регулирующие торговое мореплавание. Описаны маневровые качества морских судов, управление ими. Приведены основные положения теории судна, сведения по техническим средствам судовождения. Дан материал по навигации, лоции и мореходной астрономии. Предназначен для судоводителей морского транспортного, промыслового флота, научно-исследовательских судов и судов смешанного река - море плавания.

ISBN 978-5-458-49584-4

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

Правило 9 — «Плавание в узкостях»	230	Правило 16 — «Действие судна, уступающего дорогу»	234
Правило 10 — «Плавание по системам разделения движения»	231	Правило 18 — «Взаимные обязанности судов»	234
Правило 13 — «Обгон»	231	Правило 19 — «Плавание судов при ограниченной видимости»	235
Правило 14 — «Ситуация сближения судов, идущих прямо друг на друга»	232	Правило 2 — «Ответственность»	238
Правило 15 — «Ситуация пересечения курсов»	233	Список литературы	240
Правило 17 — «Действие судна, которому уступают дорогу»	233	Предметный указатель	241

Справочное издание

**АКСЮТИН ЛЕОНИД РОДИОНОВИЧ, БОНДАРЬ ВАЛЕНТИН МАКСИМОВИЧ,
ЕРМОЛАЕВ ГЕРМАН ГРИГОРЬЕВИЧ и др.**

СПРАВОЧНИК КАПИТАНА
ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ

Предметный указатель составил *А. Г. Водолазов*

Технический редактор *Н. Д. Муравьева*

Корректор-вычитчик *Е. И. Белукова*

Корректор *В. Я. Кинареевская*

1. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ МОРСКОГО СУДОХОДСТВА

1.1.1. Министерство морского флота СССР

Центральный аппарат Министерства морского флота состоит из руководства — министра и его заместителей с коллегиальными органами (коллегией и научно-техническим советом); главных управлений и управлений, специализированных по характеру управляемых процессов и осуществляющих комплексное руководство определенными видами производственной, хозяйственной и административной деятельности.

В непосредственном подчинении министерства находятся не входящие в состав центрального аппарата всесоюзные объединения, специализированные либо по характеру производственного процесса, либо по выполнению определенных функций.

Основными органами управления морским транспортом на бассейнах (местные органы управления), находящимися в непосредственном подчинении министерства, являются морские пароходства.

Управление морским транспортом осуществляется по схеме: министерство — пароходство — предприятие, т. е. принята двухзвенная структура управления пароходствами и трехзвенная — предприятиями, входящими в состав пароходств (порты, заводы).

Всесоюзные объединения, входящие в систему Минморфлота, являются хозяйственными организациями, действующими на основе хозяйственного расчета, имеют самостоятельный баланс, являются юридическими лицами и действуют на основании уставов и положений.

1.1.2. Морские пароходства

Морское пароходство представляет собой единый производственно-хозяйственный комплекс, состоящий из самостоятельных предприятий и организаций и производственных единиц.

Правовое положение морских пароходств значительно отличается от правового положения других транспортных и промышленных организаций: с одной стороны, оно является органом хозяйственного управления морским транспортом, осуществляющим управленческие функции, а с другой, — хозяйственной организацией (транспортным предприятием), облада-

ющей обособленным имуществом, состоящей на хозяйственном расчете и имеющей самостоятельный баланс.

Пароходство, используя закрепленное в его оперативном управлении или пользовании государственное имущество, осуществляет свою деятельность в соответствии с народно-хозяйственным планом, и договорами на основе полного хозяйственного расчета и самофинансирования, выполняет возложенные на него обязанности и пользуется правами, связанными с этой деятельностью, является юридическим лицом.

Пароходство отвечает по своим обязательствам тем закрепленным за ним имуществом, на которое по законодательству Союза ССР и союзной республики может быть обращено взыскание. Оно имеет право совершать всякого рода сделки и иные юридические действия, в том числе заключать договоры, совершать кредитные, банковские операции с предприятиями, организациями, фирмами и физическими лицами в СССР и за границей, искать и отвечать в суде или арбитраже; приобретать, отчуждать, брать и сдавать в наем как в СССР, так и за границей всякого рода имущество; учреждать как в СССР, так и за границей свои филиалы, конторы, представительства, а также участвовать во всякого рода объединениях, ассоциациях, конференциях, обществах и организациях, деятельность которых соответствует целям пароходства. На морское пароходство распространяется Закон СССР «О государственном предприятии (объединении)», введенный в действие с 1 января 1988 г.

1.2. МОРСКОЕ СУДНО

1.2.1. Понятие «морское судно»

В морском праве судно рассматривается не только как техническое сооружение, обладающее определенными физическими характеристиками и свойствами, но и как соответствующим образом организованная и управляемая производственная единица, т. е. коллектив людей, объединенный для выполнения возложенных производственных (административных, научных и других) задач и функций. В процессе осуществления этих задач и функций судно подчинено определенному правопорядку, который устанавливается нормами национального права государства флага судна и соответствующими нормами международного права. Судно как техническое сооружение

(вещь) может быть (с соблюдением установленных законом правил) объектом разнообразных имущественных прав (права собственности, купли-продажи, залога, аренды и т. д.). В качестве же производственной единицы судно является участником различных административно-правовых отношений, прежде всего отношений с органами власти государства флага судна и судовладельцем, а также с органами и представителями властей иностранных государств во время нахождения судна в пределах юрисдикции этих государств (в территориальных и внутренних водах, в портах).

Будучи производственной единицей и обладая внутренним хозрасчетом, морское судно, однако, не является по законодательству СССР юридическим лицом, обладающим гражданской правоспособностью. Поэтому оно не несет самостоятельной ответственности по имущественным обязательствам и не выступает от своего собственного имени при заключении договоров и сделок, относящихся к судну или грузу. Заключение таких договоров и сделок может осуществляться капитаном в пределах его обычных должностных или специальных полномочий от имени и за счет владельца судна или, соответственно, владельца груза.

1.2.2. Право собственности на морские суда в СССР

В соответствии со ст. 19 Кодекса торгового мореплавания Союза ССР (КТМ СССР) суда в СССР находятся в собственности государства либо в собственности колхозов, иных кооперативных или общественных организаций. В личной собственности граждан могут находиться суда валовой вместимостью не более 10 рег. т.

Право распоряжения государственными судами принадлежит государству — собственнику судов. Это правомочие государства осуществляется главным образом через органы государственного и хозяйственного управления (министерства, ведомства). Основными органами, в оперативном управлении которых находятся морские суда, используемые для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, являются морские пароходства, подведомственные Министерству морского флота СССР. Суда, используемые для рыбных и иных морских промыслов, находятся в оперативном управлении организаций, руководство которыми осуществляется Министерством рыбного хозяйства СССР. В ведении других министерств и ведомств могут находиться суда, используемые для добычи полезных ископаемых, транспортного строительства, для иных хозяйственных, научных и культурных целей, а также суда смешанного плавания (река — море), используемые для перевозки грузов и пассажиров.

Право собственности на морское торговое судно удостоверяется специальным свидетельством, выданным Управлением морского торгового порта по месту внесения судна в Государственный судовой реестр.

1.2.3. Иммунитет государственных морских торговых судов

Иммунитет (судебная неприкосновенность) имущества, принадлежащего государству, является общепризнанным принципом международного права, который распространяется и на морские суда, являющиеся государственной собственностью. Иностранные судебные учреждения и другие органы власти не могут такие суда отчуждать, задерживать, налагать на них арест или обращать взыскание без согласия государства — собственника судна.

Советский Союз признает иммунитет иностранных государственных морских судов на основе взаимности: морские суда, находящиеся в собственности иностранного государства, не подлежат задержанию по требованиям имущественного характера. В отношении государств, не признающих иммунитет советских государственных судов, советское законодательство предусматривает возможность применения ответных мер.

Иммунитет государственных торговых судов признается в соглашениях о морском судоходстве, заключенных СССР с рядом государств. Некоторые капиталистические государства и их судебные органы, в частности США, Великобритания, Италия, ФРГ, пытаются неправомерно ограничить применение принципа иммунитета к государственным морским судам.

1.2.4. Право плавания судов под флагом СССР

Под Государственным флагом Союза ССР могут плавать суда, находящиеся в собственности Советского государства, колхозов, иных кооперативных или общественных организаций, а также в личной собственности граждан. Изъятия из этого правила могут допускаться в порядке, установленном Советом Министров СССР. Судно приобретает право плавания под Государственным флагом Союза ССР с момента внесения его в Государственный судовой реестр в одном из советских морских торговых или рыбных портов или с момента внесения в судовую книгу (см. 1.2.5). Судно, приобретенное за границей, пользуется правом плавания под флагом Союза ССР с момента выдачи консулом СССР временного свидетельства, удостоверяющего это право, и действительного до внесения судна в Государственный судовой реестр или регистрации в судовой книге, но не более одного года.

Флаг советских судов выражает реальную связь между судном и Советским государством, осуществляющим в отношении судов, плавающих под его флагом, юрисдикцию и контроль в административной, технической и социальной областях. Реальная связь Советского государства с судами, плавающими под его флагом, обеспечивается также тем, что в состав судового экипажа могут входить, как правило, лишь граждане СССР.

Право плавания судна под флагом СССР должно быть подтверждено свидетельством о праве плавания под Государственным флагом Союза ССР. Советское законодательство запрещает иностранным судам плавать под флагом СССР.

1.2.5. Регистрация морских судов

Все суда, технический надзор за которыми осуществляет Регистр СССР, подлежат внесению в Государственный судовой реестр. К ним относятся самоходные суда с главными двигателями мощностью не менее 75 л. с. и несамоходные суда валовой вместимостью не менее 80 рег. т (кроме спортивных судов и судов, принадлежащих гражданам).

Другие суда, находящиеся в ведении Министерства морского флота СССР и Министерства рыбного хозяйства СССР, а также находящиеся в собственности рыболовческих колхозов, регистрируются в судовых книгах морских торговых и рыбных портов СССР.

Все изменения основных данных о судне должны доводиться его владельцем до сведения инспекции портового надзора по месту регистрации судна и заноситься в реестр или в судовую книгу.

Исключение судна из Государственного судового реестра или судовой книги производится в случаях утраты им права плавания под Государственным флагом СССР, признания судна непригодным к дальнейшей эксплуатации и ремонту, гибели или перемены порта приписки.

1.2.6. Судовые документы, требуемые Кодексом торгового мореплавания Союза ССР

Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Союза ССР (судовой патент) удостоверяет принадлежность судна Советскому Союзу. В нем указывается собственник судна, порт регистрации (приписки), назначение и тип судна, позывной сигнал, время и место постройки, его основные технические данные. Кроме того, в нем содержится пункт, в котором «все гражданские и военные учреждения и должностные лица СССР обязываются», а учреждения и должностные лица дружественных стран приглашаются на основе взаимности, в соответствии с началами международного права и обычаями, а также заключенными договорами оказывать данному судну и его капитану всяческое содействие и помощь.

Свидетельство выдается портом регистрации. При утрате судном права плавания под флагом СССР Свидетельство подлежит возврату в управление соответствующего порта в течение месяца.

Свидетельство о праве собственности на судно (бессрочное) выдается портом регистрации одновременно со Свидетельством о праве плавания под Государственным флагом Сою-

за ССР. Оно является основным документом, определяющим собственника судна; имеет важное значение для доказательства особого международно-правового положения судов, принадлежащих на праве собственности государству и обладающих иммунитетом.

Судно, зарегистрированное в судовой книге, вместо Свидетельства о праве плавания под Государственным флагом СССР и Свидетельства о праве собственности на судно должно иметь судовой билет.

Свидетельство о годности к плаванию удостоверяет общее техническое состояние судна в навигационном отношении. Оно подтверждает выполнение требований Правил классификации и постройки морских судов и Правил классификации и постройки отдельных типов судов, Правил по конвенционному оборудованию морских судов и Правил по конвенционному оборудованию отдельных типов судов, Правил о грузовой марке морских судов. В свидетельстве указывается срок его действия и район плавания. Выход в море судна, не имеющего Свидетельства о годности к плаванию или с просроченным, не допускается. В таких случаях судно должно быть подвергнуто обязательному освидетельствованию в порядке технического надзора. Срок действия Свидетельства четыре года, ежегодно подтверждается в пределах 3 мес до или после истечения каждого годичного срока от даты очередного освидетельствования. Свидетельство выдается Регистром СССР всем судам, подлежащим надзору Регистра СССР.

Мерительное свидетельство выдается Регистром СССР и содержит данные о валовой и чистой регистровой вместимости, о размерах судна в целом и отдельных его помещений. На основании этих данных определяется размер корабельного, лоцманского и других портовых сборов. Мерительное свидетельство выдается бессрочно и подлежит пересмотру лишь в случае такой перестройки судна, в результате которой изменяется его вместимость. Суда, проходящие Суэцким или Панамским каналами, должны иметь специальные мерительные свидетельства.

Классификационное свидетельство (сертификат) выдается Регистром СССР на морские самоходные суда валовой вместимостью 100 рег. т и более сроком на четыре года с ежегодным подтверждением действительности. Оно подтверждает выполнение требований Правил классификации и постройки морских судов (присвоение судну класса) и свидетельствует о его особенно высоких мореходных и эксплуатационных качествах и надлежащем техническом состоянии.

Свидетельство на разовый переход разрешает разовый переход между определенными портами. Оно выдается судну, не имеющему класса или утратившему таковой, или судну, не имеющему права на плавание в данном районе, при условии выполнения и соблюдения им специальных указаний Регистра СССР.

Свидетельство пожарной охраны для выхода судна в море выдается органами воен-

зированной пожарной охраны порта при отсутствии нарушений требований правил противопожарной защиты судна сроком: для судов заграничного плавания, а также для всех судов, перевозящих опасные грузы, независимо от района плавания и порта приписки — на один рейс; для судов, плавающих в большом каботаже, и речных судов, плавающих по Дунаю, — на 3 мес; для судов заграничного плавания, работающих на линиях, — на 1 мес (при продолжительности перехода более 1 мес — до окончания рейса); для судов, плавающих в малом каботаже, и судов портового флота — на 6 мес; для судов Среднеазиатского пароходства — на весь период навигации.

Свидетельство о грузовой марке (о наименьшей высоте надводного борта) выдается Регистром СССР на суда, не совершающие международные рейсы, на которые распространяются Правила о грузовой марке морских судов Регистра СССР. Срок действия свидетельства — пять лет; оно ежегодно подтверждается в пределах 3 мес до или после истечения каждого годового срока от даты очередного освидетельствования.

Судовое санитарное свидетельство содержит заключение органов санитарного надзора о годности судна к плаванию. Свидетельство выдается бассейновой санитарно-эпидемиологической станцией на все суда заграничного плавания сроком на два года, а на суда каботажного (внутреннего) плавания — сроком на один год.

Пассажирское свидетельство обязательно для судна, перевозящего более 12 пассажиров. Оно выдается Регистром СССР на четыре года при условии ежегодного подтверждения.

Разрешение на право пользования судовой радиостанцией выдается Государственной инспекцией электросвязи Министерства связи СССР; одновременно судну присваивается позывной сигнал.

Список лиц судового экипажа (судовая роль) представляется органам портового надзора и пограничной охраны при входе в порт и получении разрешения на выход судна из порта. Служит для контроля за соблюдением судовладельцем требований КТМ о минимальном составе экипажа судна.

Судовой журнал — официальный документ, отражающий в хронологической последовательности непрерывную деятельность судна во всех ее проявлениях, а также объективные условия и обстоятельства, сопровождающие эту деятельность. Судовой журнал должен вестись на каждом судне морского флота СССР с момента подписания капитаном акта о приеме судна и подъема Государственного флага Союза ССР.

Судовой журнал имеет важное юридическое значение в качестве одного из основных письменных доказательств в случае расследования аварий и происшествий с судном, а также при рассмотрении споров в суде и арбитраже. Выписки из судового журнала являются документальным подтверждением достоверности сведений, изложенных в морском протесте.

Машинный журнал (для судов с механическим двигателем) — документ, в котором фиксируется работа судовой энергетической установки, поступающие в машинное отделение распоряжения в отношении реверсов, скорости судна, остановки машины и т. п. и исполнение этих команд. Машинный журнал, как и судовой, имеет важное юридическое значение в качестве доказательства при расследовании аварий и происшествий с судном.

Радиотелеграфный журнал ведется по форме и в порядке, изложенном в Правилах радиосвязи морской подвижной службы Союза ССР.

Санитарный журнал ведется по форме и правилам, установленным Министерством морского флота по согласованию с Министерством здравоохранения СССР.

1.2.7. Судовые документы, требуемые международными конвенциями

Суда, совершающие заграничное плавание, кроме документов, требуемых КТМ СССР, должны иметь документы, предусмотренные международными договорами, в которых участвует СССР.

Свидетельство о безопасности пассажирского судна выдается Регистром СССР на пассажирские суда в соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС—74 и Протокола к ней 1978 г. при условии выполнения требований Правил классификации и постройки морских судов и Правил по конвенционному оборудованию морских судов; срок действия свидетельства — один год.

Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции выдается Регистром СССР на грузовые суда при наличии на судне классификационного свидетельства и действует до тех пор, пока сохраняется действие классификационного свидетельства (четыре года); должно иметь Приложение, выдаваемое судну в соответствии с Протоколом 1978 г. к Конвенции СОЛАС—74.

Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению выдается на грузовые суда при условии выполнения требований части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов и частей II «Спасательные средства» и III «Сигнальные средства» Правил по конвенционному оборудованию морских судов. Срок действия свидетельства — не более двух лет. На основании положений Протокола 1978 г. к Конвенции СОЛАС—74 судну должно быть выдано Приложение установленной формы к настоящему документу.

Свидетельство о безопасности грузового судна по радиотелеграфии (при наличии радиотелеграфной установки) выдается на срок не более одного года.

Свидетельство о безопасности грузового судна по радиотелефонии (при наличии радиотелефонной установки) выдается на срок не более одного года.

Свидетельство об изъятии (при наличии отступлений от отдельных требований Конвенции СОЛАС—74) действует не дольше, чем свидетельства, на которые делаются ссылки.

Свидетельство о безопасности ядерного пассажирского судна (ядерному пассажирскому судну) и *Свидетельство о безопасности ядерного грузового судна* (ядерному грузовому судну) выдаются после проверки и надлежащего освидетельствования судна, если оно отвечает требованиям Конвенции СОЛАС—74. Срок действия свидетельств не более одного года.

Международное свидетельство о грузовой марке выдается Регистром СССР судам валовой вместимостью свыше 150 рег. т, совершающим международные рейсы сроком действия до пяти лет, в соответствии с требованиями Конвенции о грузовой марке 1966 г.¹

Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки выдается на судно взамен Международного свидетельства о грузовой марке, при этом срок действия свидетельства об изъятии, оформленного на судно, имеющее новые конструктивные особенности, не должен превышать пяти лет со дня выдачи, а для судна, совершающего, как правило, международные рейсы², срок действия ограничивается продолжительностью рейса, для которого оно выдается.

Региональное свидетельство о грузовой марке выдается Регистром СССР судам, совершающим плавание между портами государств — участников региональных межправительственных соглашений о грузовой марке (ГДР, ПНР и СССР на Балтийском море, 1963 г.; НРБ, СРР и СССР на Черном море, 1960 г.). Срок действия до пяти лет; подтверждается ежегодно.

Морская санитарная декларация и Свидетельство о дератизации или Свидетельство об освобождении от дератизации обязательны для каждого судна заграничного плавания; действительны в течение 6 мес.

Контрольные судовые документы, предусмотренные Конвенцией по облегчению международного морского судоходства, 1965 г.: общая декларация; декларация о грузе; декларация о судовых припасах; декларация о личных вещах экипажа; судовая роль; список пассажиров; морская санитарная декларация; документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией.

Свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность, выдается от имени Правительства СССР капитаном порта в соответствии с Международной Конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (Конвенция

ПДМНВ—78)¹. В нем указывается: название судна; порт регистрации; позывной сигнал; перечень должностей состава экипажа; подтверждение, что квалификация и число членов экипажа обеспечивают безопасность судна, людей, груза и окружающей среды.

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью и Журнал нефтяных операций выдаются на каждый нефтяной танкер вместимостью 150 рег. т и более, на каждое судно вместимостью 400 рег. т и более в соответствии с Международной Конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ—73/78).

Свидетельство об обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью выдается капитаном порта регистрации судна на каждое судно, перевозящее более 2000 т нефти наливом в качестве груза. Срок действия свидетельства не должен превышать срока действия страхования или иного обеспечения.

Помимо перечисленных выше судовых документов, на судах должны быть: свидетельства и сертификаты, удостоверяющие техническое состояние различных узлов, механизмов и деталей судна с точки зрения безопасности плавания и проведения грузовых работ, в частности, свидетельства на судовое электрооборудование, спасательные средства, световые и звуковые сигналы, об испытаниях и освидетельствовании грузоподъемных устройств и др., выдаваемые Регистром СССР; судовые документы по навигационной части, предусмотренные Перечнем специализированных форм первичной учетной документации, применяемых на предприятиях и в организациях Минморфлота с 1974 г. (разд. III «Судовая документация»), утвержденным приказом Минморфлота от 26 октября 1973 г. № 176; судовые учетно-отчетные документы по технической эксплуатации в соответствии с Перечнем, утвержденным и введенным в действие приказом Минморфлота от 30 августа 1979 г.

Документы должны находиться на судне в подлинниках, за исключением свидетельства о праве собственности на судно или судового билета, которые могут находиться на судне в копии, удостоверенной в нотариальном порядке.

Документы Регистра СССР, подтверждающие выполнение требований Правил классификации и постройки морских судов, Правил по конвенционному оборудованию морских судов и Правил по предотвращению загрязнения с судов (конструкция и оборудование), теряют силу в следующих случаях: по истечении срока их действия; если судно, его механизмы, устройства, оборудование и снабжение не будут предъявлены к освидетельствованию в предусмотренный срок; после аварийного случая, если в порту, в который зайдет судно после аварийного случая, оно не будет предъ-

¹ Принята в Лондоне 5 апреля 1966 г. СССР подписал Конвенцию без оговорки о последующей ратификации. Вступила в силу 21 июля 1968 г.

² Международный рейс — морской рейс из порта страны, на которую распространяется Конвенция, в порт, расположенный за пределами этой страны, или наоборот.

¹ Принята на Международной конференции по подготовке и дипломированию моряков 7 июля 1978 г. в Лондоне.

явлено к освидетельствованию; после изменения снабжения, а также проведения без надзора Регистра СССР ремонта или переоборудования на судоремонтных предприятиях тех частей судна, на которые распространяются требования Правил Регистра СССР; при нарушении условий плавания, указанных в документах, выдаваемых на судно; при невыполнении условий или указаний, предъявленных Регистром СССР. Регистр может восстановить силу действия документов, если причины, вызвавшие потерю этой силы, устранены.

Если по истечении срока действия документов, оформленных на основании Конвенции СОЛАС—74, судно не находится в порту СССР, Свидетельства о безопасности (за исключением Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции) могут быть продлены посольством или консульством СССР, Регистром СССР или уполномоченными Правительством СССР организациями или лицами на срок, необходимый для завершения рейса и возвращения в советский порт, но не более 5 мес.

Если по истечении срока действия документов, оформленных на основании Конвенции СОЛАС—74, судно находится в порту СССР, Свидетельства о безопасности (за исключением Свидетельства грузового судна по конструкции) могут быть продлены Регистром СССР на льготный срок до 1 мес с даты истечения указанного в нем срока действия.

Продление срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции производится на тот же срок и на тех же условиях, на которых производится продление срока классификационного свидетельства.

Срок действия документов, оформленных на основании Международной Конвенции о грузовой марке 1966 г. и выданных на срок до пяти лет, может быть продлен на 5 мес только после проведения освидетельствования для оформления и выдачи на судно нового международного свидетельства о грузовой марке или международного свидетельства об изъятии для грузовой марки. При этом необходимо, чтобы в момент проведения освидетельствования не было возможности выдать новые свидетельства.

1.3. КАПИТАН СУДНА

1.3.1. Правовое положение капитана судна¹

Капитан возглавляет судно, является руководителем судового экипажа, доверенным лицом государства, отвечающим за сохран-

¹ Понятие «капитан судна» относится также к должностным лицам, самостоятельно управляющим судами и именуемым в зависимости от типа, класса и назначения судна (капитан-директор, старшина, шкипер, багермейстер и др.). В данном случае рассматривается правовое положение капитана транспортного судна морского торгового флота.

ность судна, безопасность находящихся на нем людей и перевозимый груз, соблюдение на судне действующих законов, правил, положений и других нормативных актов, регулирующих торговое мореплавание.

Во время пребывания судна в водах и портах иностранного государства капитан должен поддерживать престиж Советского Союза, честь и достоинство советских граждан и обеспечивать защиту их интересов. Он вправе требовать со стороны властей должного уважения суверенных прав Советского государства, связанных с судном, но он обязан также уважать суверенитет государства, в водах которого находится вверенное ему судно. Знать и соблюдать законодательство, правила и обычаи прибрежного государства в отношении пребывания судна в его водах.

Капитан в силу своего служебного положения является представителем судовладельца и грузовладельцев в отношении сделок, вызываемых нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного ему имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельцев. Выступая в этом качестве, капитан заключает сделки и совершает различные процессуальные действия от их имени. В качестве представителя перевозчика капитан вправе заключать договоры морской перевозки, принимать и сдавать грузы, совершать другие связанные с этим сделки. Он заключает также сделки, связанные с агентированием судна, наймом буксиров, взятием лоцмана, приобретением продовольствия для команды и пассажиров, топлива и снабжения для судна и т. д.

В качестве представителя грузовладельцев капитан может заключать сделки, связанные с погрузкой и выгрузкой груза, когда эти обязанности по договору перевозки лежат на грузовладельце, сделки по сдаче на хранение груза, не принятого получателем в порту назначения, либо вынужденной выгрузки этого груза в другом порту и др. В общих интересах судна и груза капитан действует, например, при заключении договора о спасании; при проведении общесудовых расходов и пожертвований.

1.3.2. Порядок удостоверения завещаний и других юридических фактов

О каждом случае рождения ребенка или смерти любого лица на судне капитан обязан составить акт при участии двух свидетелей и судового врача или фельдшера, если они имеются на судне, а также сделать соответствующую запись в судовом журнале.

Капитан не пользуется правом регистрации актов гражданского состояния (рождения и смерти). Поэтому составленный капитаном акт является лишь удостоверением факта рождения ребенка на судне или факта смерти лица, находящегося на судне, но не заменяет свидетельства о рождении или смерти.

Акт о рождении ребенка на судне составляется в двух экземплярах и заверяется судо-

вой печатью. Первый экземпляр вручается матери ребенка, второй — сдается судовладельцу.

Акт о смерти составляется не менее чем в четырех экземплярах в произвольной форме, но в нем обязательно указываются: фамилия, имя и отчество умершего, национальность, пол, возраст, дата смерти, место жительства умершего, причина смерти, название судна, порт приписки, название судовладельца. Одновременно

Акт

Настоящий акт составлен « — » 19 — г.
капитаном судна — при участии
судового врача — и свидетелей

(фамилии, имена и отчества и их адреса)

в том, что « — » 19 — г. гр-ка
—, проживающая —

— родила на судне
(название судна и судовладельца)
ребенка — пола.

Акт составлен для предоставления в орган ЗАГСа.

Капитан судна —

Судовой врач (фельдшер) —

Свидетели —

М. П.

менно с актом о смерти составляется описание находящегося на судне имущества умершего. Описание подписывается теми же лицами, которые подписали акт о смерти (кроме врача и фельдшера). Капитан обязан принять необходимые меры к сохранению имущества умершего. Факт смерти на судне фиксируется в судовом журнале с изложением обстоятельств и причин смерти. О смерти должны быть уведомлены при возможности родственники умершего.

По прибытии в советский порт или в порт иностранного государства, в котором есть консул СССР, капитан передает акт о смерти и описание имущества начальнику советского порта, а в иностранном порту — консулу СССР и принимает меры к погребению умершего. В исключительных случаях, когда судно должно находиться длительное время в открытом море и тело умершего не может быть сохранено, капитан имеет право предать тело морю согласно морским обычаям с составлением соответствующего акта.

В практике мореплавания имели место случаи обращения к капитанам судов с просьбой зарегистрировать брак на борту судна. Следует иметь в виду, что законодательством Союза ССР и союзных республик капитану не предоставлено такого права.

Капитан судна обязан удостоверять составленные находящимися на судне во время плавания лицам завещания, принимать их на

хранение и хранить до передачи начальнику порта СССР или консулу СССР в иностранном порту (ст. 52 КТМ СССР). Завещания, удостоверенные капитанами судов, приравниваются к нотариально удостоверенным документам.

Завещание — это личное распоряжение гражданина на случай смерти по поводу принадлежащего ему имущества с назначением наследников, сделанное в нотариальной или приравненной к ней форме. Завещание должно быть составлено в письменной форме, собственноручно подписано завещателем и удостоверено капитаном судна.

Об удостоверении завещания капитаном судна производится запись в судовом журнале. Регистрационный номер и страница судового журнала проставляются в удостоверительной надписи обоих экземпляров завещания, после чего один экземпляр капитан выдает на руки завещателю, а другой — начальнику порта СССР или консулу СССР в иностранном порту для последующего направления его в государственную нотариальную контору по последнему месту жительства завещателя. Факт передачи завещания фиксируется в судовом журнале.

1.3.3. Взаимоотношения капитана с консулами СССР

Взаимоотношения капитана с консулами СССР определяются Консульским уставом Союза ССР. Консул оказывает содействие и необходимую помощь капитанам судов в портах, территориальных и внутренних водах государства пребывания. Все указания консула в пределах его полномочий обязательны для капитана.

По прибытии судна в порт государства, где находится консул СССР, капитан должен известить его об этом. По требованию консула капитан обязан явиться к нему для доклада об обстоятельствах плавания. Если во время плавания или пребывания судна в порту произошли изменения в составе судового экипажа, капитан судна обязан представить консулу судовую роль для производства отметки о таких изменениях.

Капитан может обращаться к консулу за содействием, чтобы судну в полном объеме были предоставлены права и иммунитет в соответствии с законодательством этого государства и международными договорами, участниками которых являются СССР и это государство.

Капитан судна, направляющегося в советские порты, обязан принять граждан СССР, почту и грузы для доставки по указанию консула.

Перед отходом судна капитан должен сообщить консулу порт назначения. В случае крайней необходимости консул вправе задержать готовое к выходу в море судно или потребовать отплытия его ранее намеченного капитаном срока, даже до окончания перегрузочных операций. При этом делается соответствующая отметка в судовом журнале с указа-

нием причин задержания или досрочного отхода судна.

Если есть необходимость, консул выдает капитану свидетельство, в котором указывается время прибытия и отхода судна, день явки капитана к консулу, порт назначения, число пассажиров, а также количество, род и место назначения груза.

В случае кораблекрушения или аварии судна консул обязан принимать все зависящие от него меры к спасанию пассажиров, экипажа, судна и груза, а также оказывать содействие пассажирам и членам экипажа в возвращении их в СССР. Консул принимает от капитана заявление о гибели или повреждении судна или груза либо предполагаемом повреждении судна или груза, а также составляет по просьбе капитана акт о морском протесте.

В случае болезни члена экипажа в период плавания или нахождения в иностранном порту капитан обращается к консулу за содействием в помещении больного в лечебное учреждение. При оставлении члена экипажа для лечения в иностранном порту консул должен следить за ходом лечения и обеспечить его отправку в СССР.

В случае смерти члена экипажа консул принимает меры к погребению с должными почестями или отправке тела умершего в СССР вместе с документами и личным имуществом умершего.

1.3.4. Взаимоотношения капитана с морскими агентами

Во взаимоотношениях с агентом капитан руководствуется условиями договора между пароходством и агентом. При разрешении спорных вопросов решающее слово принадлежит капитану. Однако он обязан, учитывая опыт агента, считаться с его мнением. При разногласиях капитан должен связаться с пароходством. Он не может требовать от агента выполнения больших обязанностей, чем предусмотрено агентским договором или обычными его функциями. Однако он может с помощью агента установить связь с портовыми организациями, от которых зависит решение того или иного вопроса, и попытаться добиться желаемых результатов. Капитан обязан контролировать действия агента, направленные на то, чтобы грузоотправители и грузополучатели выполнили свои обязательства по чартеру.

В случае возникновения у судна каких-либо претензий к грузоотправителям или грузополучателям рекомендуется направлять их в письменном виде через агента и немедленно информировать об этом пароходство или его представителя в данной стране.

В случае общей или частной аварии агент оказывает капитану помощь при оформлении морского протеста и других необходимых документов. При заболевании члена экипажа судна агент оказывает капитану содействие в получении медицинской помощи.

Агентская фирма обязана оплатить за счет судовладельца все относящиеся к судну

действительные расходы по действующим в иностранных портах ставкам и тарифам. После производства всех платежей и проверки указанных в счетах цен агентская фирма должна получить от портовых властей и своих контрагентов оправдательные документы (счета на оказанные судну услуги и на обязательные сборы), а от капитана — отчет по инкассации фрахта и других платежей, а также расписки на получение заказанных услуг, на основании которых составляются дисбурсментские счета. Все документы, относящиеся к расходам по судну, кроме расходов, которые взыскиваются как обязательные, должны быть подписаны капитаном судна.

Агент, являясь доверенным лицом судовладельца, должен тщательно контролировать все расходы судна, соблюдать экономию и оказывать в этом отношении содействие капитану. Расходы, не предусмотренные чартером или инструкциями пароходства, но производимые в интересах судна должны согласовываться с пароходством (или его представителем) или с капитаном судна.

1.4. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ МОРСКИХ ПРОСТРАНСТВ

1.4.1. Открытое море

Морские пространства в соответствии с действующим международным правом подразделяются на: внутренние морские воды, территориальное море, прилежащие (специальные) зоны, воды международных проливов и каналов, архипелажные воды, исключительную экономическую зону, континентальный шельф и открытое море.

Основные принципы и формы современного международного права, определяющие режим морских пространств, закреплены в Женевских конвенциях по морскому праву 1958 г.

В декабре 1982 г. на заключительной сессии Конференции ООН по морскому праву в Монтего-Бей (Ямайка) была подписана новая Конвенция по морскому праву. В первый день под этим документом поставили подписи представители 119 стран, включая СССР. Согласно выработанным условиям Конвенция 1982 г. вступит в силу через год после того, как не менее 60 государств ратифицируют ее.

Поэтому при рассмотрении международно-правового режима морских пространств наряду с действующими Женевскими конвенциями 1958 г. следует также учитывать положения, закрепленные в конвенции 1982 г.

Международно-правовой режим открытого моря характеризуется тем, что на него не распространяется суверенитет какого-либо государства. Открытое море находится в общем, равном и свободном пользовании всех стран, здесь не существует никакой иной юрисдикции, кроме юрисдикции каждого государства по отношению к судам, плавающим под его флагом.

Основным международным актом, регулирующим правовой режим открытого моря, яв-

ляется Конвенция об открытом море¹, принятая на Женевской конференции ООН по морскому праву в 1958 г. Конвенция не исключает действия специальных норм международного права, в частности соглашений и договоров, заключенных между отдельными государствами.

Поэтому постановления Конвенции об открытом море необходимо рассматривать с учетом положений других международных договоров и соглашений, участником которых является СССР, а также с учетом общепризнанных обычных норм международного права, не вошедших в Конвенцию и в другие международные соглашения.

Конвенция 1958 г. в понятие «открытое море» включает «все части моря, которые не входят ни в территориальное море, ни во внутренние воды какого-либо государства».

Конвенция содержит юридические признаки открытого моря: «открытое море открыто для всех наций, и никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части его своему суверенитету».

В настоящее время в связи со значительным расширением территориального моря, с появлением исключительной экономической зоны сфера действия традиционного режима открытого моря в прежнем его виде значительно сузилась. Так, в Конвенции по морскому праву 1982 г. указано: «Положения настоящей части применяются ко всем частям моря, которые не входят ни в исключительную экономическую зону, ни в территориальное море или внутренние воды какого-либо государства, ни архипелажные воды государства-архипелага».

Свобода открытого моря включает свободу судоходства, свободу рыболовства, свободу прокладки подводных кабелей и трубопроводов, свободу полетов над открытым морем и т. д.

Ни одно торговое судно в открытом море не может быть остановлено или задержано для его осмотра каким-либо другим судном или военным кораблем, за исключением строго ограниченных случаев, предусмотренных Конвенцией об открытом море или международными договорами.

Судно, совершившее какое-либо нарушение законов и правил прибрежного государства в его территориальных, внутренних, архипелажных водах или в прилегающей зоне, может подвергнуться *преследованию в открытом море*. Право преследования «по горячим следам» может осуществляться только военными кораблями или военными летательными аппаратами, либо другими судами или летательными аппаратами, которые специально уполномочены для этой цели и имеют четкие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе.

Преследование иностранного судна в открытом море может считаться правомерным,

¹ Конвенция вступила в силу 30 сентября 1962 г. Советский Союз ратифицировал ее 20 октября 1960 г.

если оно было начато в то время, когда преследуемое судно или его шлюпка находилась во внутренних или территориальных водах, либо в прилегающей зоне преследующего государства и осуществлялось непрерывно. Преследование может быть начато также тогда, когда судно-нарушитель находится в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе, включая зоны безопасности вокруг установок.

Если преследуемое судно находится в прилегающей зоне, то его преследование может начаться только в связи с нарушением прав, для защиты которых эта зона установлена. Преследование может быть начато только после подачи зрительного или звукового сигнала, требующего остановиться, поданного с дистанции, позволяющей судно-нарушителю его увидеть или услышать. Право преследования «по горячим следам» прекращается немедленно после входа преследуемого судна в воды своей страны или в территориальное море какого-либо третьего государства.

Борьба с пиратством. Конвенция об открытом море обязывает все государства действовать уничтожению пиратства. К пиратским действиям относится любая неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемые экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна против другого судна в открытом море или за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства.

К пиратству приравниваются аналогичные действия военного корабля или государственного судна, экипаж которого поднял мятеж и захватил на нем власть. Любое государство имеет право захватить пиратское судно, а также судно, захваченное пиратами, арестовать находящихся на нем лиц и захватить имущество. Права захвата имеют только военные корабли либо другие суда, находящиеся на правительственной службе и специально уполномоченные на это.

Безопасность судоходства и охрана человеческой жизни на море. Свобода открытого моря не исключает, а, наоборот, предполагает строгое соблюдение всеми государствами определенных норм, обеспечивающих безопасность судов и людей, находящихся в открытом море.

Охрана подводных кабелей и трубопроводов. Каждое государство имеет право прокладывать по дну открытого моря за пределами континентального шельфа подводные кабели и трубопроводы.

Конвенция по охране подводных телеграфных кабелей 1884 г.¹ применяется к случаям, происшедшим в открытом море, но не распространяется на территориальные воды. Конвенция 1884 г. устанавливает, что разрыв или повреждение подводного кабеля, произведенные умышленно или по преступной небрежно-

¹ Подписана 14 марта 1884 г. в Париже. Вступила в силу 1 мая 1888 г. (для СССР 2 февраля 1926 г.).