

## ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ КАПИТАНА СОВЕТСКОГО МОРСКОГО СУДНА: ЭВОЛЮЦИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ - ОТ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ К РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

LEGAL STATUS OF THE MASTER  
OF THE SOVIET SEA-GOING VESSEL:  
THE EVOLUTION OF REGULATION -FROM  
THE RUSSIAN EMPIRE TO THE RUSSIAN  
FEDERATION

*A. Skvortsov*

### Annotation

The Soviet stage of the formation of the legal status of the master of sea-going vessels is considered: first, an important step forward in comparison with the system of legal regulation of their position in the Russian Empire that has not been established, and secondly, a solid historical and subject basis for the current regulation of this institution.

**Keywords:** master of a sea-going vessel, USSR naval fleet, USSR Merchant Shipping Code, Charter of Service on ships.

*Скворцов Алексей Игоревич*

*К.ю.н.,*

*Санкт-Петербургский  
государственный университет*

### Аннотация

Рассмотрен советский этап формирования правового статуса капитанов морских судов, ставший: во-первых, существенным шагом вперед по сравнению с так и не сложившейся системой правового регулирования их положения в Российской империи, а во-вторых, прочной исторической и предметной основой действующего сегодня регулирования данного института.

### Ключевые слова:

Капитан морского судна, морской флот СССР, Кодекс торгового мореплавания СССР, Устав службы на судах.

Действующий Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ) обособлено считается продолжением советской традиции и тенденций развития нормативного регулирования торгового мореплавания, но уже в новых условиях рыночного развития и глобализации.

После мировой и гражданской войн торговому флоту Советской России досталось проблемное материальное наследство. В то же время, в части правового регулирования, законодательство Российской империи содержало, пусть и комплексно не кодифицированную, но все же рабочую основу для формирования нового правового статуса капитана морского судна в принципиально новых условиях, когда единственным судовладельцем стало государство. Изменение общественно политического строя и национализация торгового флота[1] существенно скорректировали статус капитана, который перестал быть наемным работником и представителем частного судовладельца, а во всех случаях превратился в представителя социалистического государства. Именно капитаны морских судов реализовывали задачи выполнения заданий государственного плана и обеспечения строгого соблюдения государственной дисциплины, поставленные государством перед Министерством морского флота СССР. При этом капитан должен был обес-

печить морскую перевозку грузов и пассажиров "при минимальных затратах общественного труда", а также "бесперебойное плавание судов, сохранность и своевременную доставку грузов и багажа", включая "безопасную перевозку и культурное обслуживание пассажиров", "безопасность мореплавания и организацию эффективной аварийно-спасательной службы" (п.2. Положения о Министерстве морского флота СССР)[2]. Капитанов (как и старших механиков) торгового флота СССР утверждала коллегия Министерства морского флота СССР (п.11. Положения). Анализ законодательства этого периода важен в плане понимания современного статуса капитана в части осуществления им функций "универсального органа власти".

Советское морское законодательство, как и правовой статус капитана, начали формироваться относительно поздно. Советский законодатель пошел по пути русского, не выделяя правовое положение капитана в отдельном нормативном правовом акте, а закрепляя его полномочия в нескольких актах, в том числе, в последовательно обновлявшихся Кодексах торгового мореплавания (далее – КТМ СССР), первый из которых был принят в 1929 г.[3], а также в дисциплинарных уставах[4]. В первый КТМ СССР 1929 г. вносились многочисленные изменения и в 1968 г. был принят новый Кодекс[5], в со-

ответствии с которым лицам командного состава морских судов присваивались звания судоводителей: капитан дальнего плавания и капитан малого плавания[6].

Положения КТМ СССР, касающиеся статуса капитана морского судна, были конкретизированы в Уставах службы на судах морского флота Союза ССР[7]. Подчинение Уставам свидетельствовало о том, что капитаны судов торгового флота, как и военные моряки, находились на службе. Об этом свидетельствует распространение действия дисциплинарных уставов на экипажи судов и плавсредств, принадлежащих разным отраслям экономики[8], что для советской практики (учитывая единую государственную собственность на средства производства и транспорт) было нормальным и обычным явлением.

Принимая во внимание, что Устав службы на судах Министерства морского флота Союза ССР 1976 г. является действующим, а попытки принять новый устав пока не увенчались успехом, применение понятия "служба" к экипажам коммерческого флота противоречит действующему российскому законодательству, так как в РФ служба может быть государственной, гражданской или военной, регулируемой специальным законодательством. Исполнение обязанностей по трудовому договору (капитана, как и матроса, моториста и др.) на коммерческом судне, находящемся в частной собственности, не может быть отнесено к службе.

*В соответствии с Уставом службы на судах Министерства морского флота Союза ССР[9], статус капитана морского судна определялся двумя его основными функциями:*

1. руководителя судового экипажа (ст. 66 Устава), где капитан имел полномочие на перераспределение, в соответствии с КЗоТ СССР, обязанностей между членами экипажа, определяя их конкретную работу или вводя новые формы организации труда(ст. 74Устава). Примечательно, что Устав (ст. 73) содержал требование поддержания капитаном стабильности кадрового состава ("закрепления кадров" и не допущения их текучести).

2. доверенного лица судовладельца и грузовладельца (ст. 50 КТМ СССР), а фактически – государства, отвечающего за сохранность судна, жизнь команды и пассажиров, а также перевозимый груз (ст. 60).

Так же как и в нормативном регулировании статуса капитана торгового флота Российской империи, Устав Минморфлота СССР предусматривал обязанность капитана по проверке судна перед его вводом в эксплуатацию, равно как и перед выходом в море (ст. 82).

Соответственно капитан отвечал и за обеспечение полной технической и навигационной готовности судна к плаванию, комплектности экипажа, снабжения, готовности трюмов.

Несмотря на сугубо гражданский характер советского торгового флота, статус капитана во многом был сродни военному. Так, капитан управлял судном на основе принципа единоначалия, прямо подчиняясь начальнику пароходства или управления флота, морских путей (ст. 61). Капитаны судов портового и заводского флотов подчинялись соответствующим начальникам, которые передавали все руководящие указания по судну, только его капитану, который лично отвечал за их выполнение. При этом нахождение на борту указанных руководителей не снимало с капитана ответственности и не освобождало от выполнения обязанностей.

В отличие от статуса капитана торгового флота в Российской империи, равно как и современного статуса, капитан советского морского судна, помимо задач, связанных с судовождением, техническим состоянием судна и безопасностью, выполнял и идейно-политические задачи, организовывал социалистическое соревнование, занимался коммунистическим воспитанием членов экипажа, опираясь, при этом на общественные организации судна (ст. 62).

Актуальным и чрезвычайно важным представляется требование ст. 63 Устава о том, что капитан, являясь представителем государства – Союза ССР, был обязан обеспечивать поддержание престижа и достоинства советских граждан, а также защиту их интересов (примечательно, что о права граждан СССР в данном случае, не упоминались).

В соответствии с Дисциплинарным Уставом капитан как начальник, а тогда, во всех случаях и как представитель социалистического государства, был обязан: 1) обеспечивать высокую дисциплину; 2) поддерживать инициативу подчиненных по выполнению плана, повышению безопасности мореплавания и улучшению показателей работы[10].

В соответствии с Уставом капитан был гарантом обеспечения соблюдения на советском морском торговом или пассажирском судне законов и иных актов органов государственной власти и государственного управления СССР. При этом, в Уставе, как и в Положении о Министерстве морского флота и других документах, советское законодательство указывалось первым, перед международными актами, в числе которых упоминались международные конвенции и соглашения, в которых СССР участвовал. В соответствии с Уставом, капитан также обеспечивал исполнение требований Правил Регистра СССР и иных надзорных органов, Устава службы на судах Минморфлота СССР, а также ведомственных актов: инструкций, приказов и др. в сфере безопасности судна (включая общую производственную деятельность и техническую эксплуатацию, экипажа и пассажиров, груза).

Принимая во внимание положение ст. 67 Устава, в случае угрозы судну и/или экипажу и пассажирам, для спасения людей с другого судна или его самого, капитан мог самостоятельно, выходя за требования норм, вводить режимы работы главных двигателей либо иных технических средств. Все подобные указания фиксировались в судовом, машинном либо электромеханическом журналах.

Устав возлагал на капитана выполнение задания по рейсу и "рентабельную работу судна", что от капитана, как правило, не зависело, во-первых, потому что не он определял характер экономических параметров перевозки, а во-вторых, потому, что в СССР понятие рентабельности, начиная с реформ А.Н. Косыгина в экономической литературе было дискуссионным, а на практике, в большей степени – условным, применительно к морским перевозкам, как и к дотируемым перевозкам вообще.

В соответствии с Уставом капитан обеспечивал поддержание трудовой дисциплины и четкой и слаженной организации судовой службы. Как представитель социалистического государства, он был обязан поддерживать высокий уровень воспитательной работы и политико-моральное состояние экипажа, хранить государственную тайну.

Капитан обеспечивал постоянную готовность экипажа к эффективной борьбе за живучесть судна, а также к спасению людей на море. Также он проверял и утверждал судовое расписание, режим труда и отдыха экипажа [11], соблюдение правил перевозки пассажиров, груза, багажа и почты, а также "высокий уровень обслуживания пассажиров"; состояние и ход экономической и технической учебы экипажа; график и ход повышения квалификации командного состава и команды. Примечательно, что Устав обязывал капитана "способствовать продвижению лиц командного состава по службе", передавая им свои знания и опыт. Также капитан осуществлял общее руководство практикой курсантов, студентов и учащихся.

Капитан контролировал своевременное освидетельствование технических средств судна в соответствии с Правилами Регистра СССР.

Капитан судна следил за правильным ведением судового, машинного, радиотелеграфного журналов и всей документации судна.

Капитан отвечал не только за соблюдение правил техники безопасности, пожарной безопасности, а также правил санитарии на судне (ст. 64 Устава), но и за исполнение природоохранного законодательства.

Устав Минморфлота СССР (ст. 65) предусматривал для обеспечения безопасности судна и груза и достиже-

ния максимальной эффективности рейса, право капитана на выбор пути следования, "который он сочтет необходимым". При этом в Уставе не шла речь о соблюдении в данном случае норм международного права.

Власть капитана на судне фактически была абсолютной, он издавал приказы по судну, которые в пределах его полномочий подлежали беспрекословному исполнению всеми, кто находился на судне (ст. 70 Устава). В то же время, в случае опасности для судна, экипажа, пассажиров, груза и в иных "необходимых случаях" капитан советского морского судна мог созвать судовой совет в составе старшего и первого помощников капитана, старшего механика и "руководителей общественных организаций" (парторга, комсорга и профорга). Также с совет могли войти и другие члены экипажа по выбору капитана. Судовой совет оставался лишь совещательным органом и не мог ограничить полномочия капитана, который сам принимал окончательное решение (ст. 54 КТМ СССР).

Административные полномочия капитана позволяли ему поощрять или дисциплинарно наказывать членов экипажа (ст. 69 Устава) за достижений или проступки, предусмотренные дисциплинарным Уставом морского транспорта СССР [12]. В случае неисполнения законных распоряжений капитана любым лицом, находящимся на судне, капитан был вправе:

- ◆ отстранить члена экипажа от исполнения служебных обязанностей и списать его с судна.
- ◆ изолировать до прихода судна в первый порт СССР в особом помещении лицо, чьи действия, не содержащие признаков уголовно наказуемого деяния, угрожают безопасности судна, экипажу, пассажирам или имуществу (ст. 48 КТМ СССР).

За незаконное лишение свободы, т.е. содержание в указанном особом помещении, капитан нес ответственность в соответствии с действовавшим уголовным законом (ст. 126 УК РСФСР (1960 г.).

Являясь представителем государства, капитан, при совершении на судне, находящемся в тот момент в плавании, деяния, содержащего признаки преступления, был обязан принять все надлежащие меры к обеспечению привлечения лица, совершившего данное деяние к ответственности, для чего произвести дознание (ст. 71 Устава) в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством, а также изданными в его развитие специальными положениями и инструкциями.

Дознание проводилось в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством союзной республики, на территории которой расположен порт приписки судна, а также в соответствии с Основами уголовного судопроизводства Союза ССР и союзных республик

(приняты Верховным Советом СССР 25 декабря 1958 г.). В соответствии со ст. 29 Основ предварительное расследование велось в форме предварительного следствия и дознания, которое делилось на два вида: по преступлениям, по которым предварительное следствие обязательно, и по делам, где не обязательно. Капитан морского судна, как орган дознания (п.7 ст. 117 УПК РСФСР) был уполномочен проводить дознание, а также, если предварительное следствие было обязательным, возбуждать уголовное дело и производить неотложные следственные действия по установлению и закреплению следов преступления (осмотр, обыск, выемка, освидетельствование, задержание и допрос подозреваемых, допрос потерпевших и свидетелей).

Капитан, реализуя возложенную на него функцию уголовного преследования, имел полномочие на задержание лиц, подозреваемого в совершении преступления [13]. После этого задержанный передавался властям в первом же порту СССР, куда заходило судно (ст. 59 КТМ СССР). Также капитан мог направить задержанное лицо с материалами дознания в СССР, на любом советском судне.

В чрезвычайных ситуациях (авария судна, порча, повреждение либо утрата груза, либо багажа, причинение вреда здоровью членам экипажа или пассажирам, а также в иных случаях, когда могут возникнуть претензии к владельцу судна, капитан оформлял указанные случаи в установленном ведомственными актами порядке.

Исполняя функции универсального органа государственной власти, капитан советского морского судна составлял акт гражданского состояния на все случаи рождения и смерти на судне (статьи 51–52 КТМ СССР). Акты удостоверялись двумя свидетелями, судовым врачом (фельдшером), о чем делалась запись в судовом журнале. Также, выполняя нотариальные функции, капитан удостоверял составленное лицом, находящимся на судне, завещание, принимая его на хранение до передачи начальнику порта на территории СССР либо консулу СССР в иностранном порту. Данное положение представлялось спорным. Если консул имел нотариальные полномочия, то начальник порта – нет.

Акт о смерти составлялся с описью имущества умершего, бывшего с ним на судне. Сохранность данного имущества также входила в обязанности капитана. При этом тело умершего изолировалось на судне, а по при-

бытии в советский порт либо в иностранный порт, где был советский консул, капитан передавал ему акт о смерти, имущество умершего с описью, после чего Устав (ст. 75) предписывал капитану "принимать меры к погребению умершего", что явно выходило за пределы полномочий и ответственности капитана, находящегося в порту судна. Исключение составляли случаи, когда в море, при длительном плавании, тело покойного не могло быть сохранено, капитан имел полномочие на передачу его морю по морскому обычаю, о чем составлялся специальный акт [13].

Если судно оказывалось в зоне боевых действий (вооруженного конфликта), капитан принимал меры к защите судна, экипажа и пассажиров, документов, груза и иного имущества (ст. 76 Устава).

Устав детально регламентировал процедуру смены капитана при сдаче и приеме судна (статьи 77–78), в том числе и в случаях, когда судно принималось без осмотра.

В соответствии со ст. 59 КТМ СССР при совершении на судне, находящемся в плавании, деяния, предусмотренного уголовным законодательством Союза ССР либо союзной республики (по порту приписки судна), капитан выполнял функции органа дознания, руководствуясь соответствующим уголовно-процессуальным законом, а также Инструкцией [14].

Таким образом, в советский период, правовой статус капитана морского судна, получив свое развитие по сравнению с предыдущим периодом, был нормативно закреплён комплексом документов: КТМ СССР, Уставом службы и др., что формировало прочную правовую основу, поддержанию стабильности и непротиворечивости которой содействовали экономико-правовые условия функционирования торгового флота СССР, находившегося в исключительной государственной собственности. На капитанов советских морских судов помимо функций судовождения, возлагались и расширенные функции не только универсального органа власти, но и организатора политико-воспитательной работы, социалистического соревнования. В целом, правовой статус капитана, сформировавшийся в советском нормативном регулировании, развивавшийся в том числе и с учетом международного морского права того времени, стал хорошей основой для развития правового статуса капитанов российских морских судов.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление ЦИК и СНК СССР от 13 апреля 1930 г. "О национализации некоторых категорий частновладельческих судов"// СЗ СССР. 1930. N 25. Ст. 271.
2. Положение о Министерстве морского флота СССР. Утверждено Постановлением Совета Министров СССР от 2 ноября 1967 г. N 1009.
3. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР. Утв. Постановлением ЦИК и СНК СССР от 14 июня 1929 г.// СЗ СССР. 1929. N 41. Ст. 366.

4. Постановление Совета Министров СССР от 18 июня 1949 г. N 2507 "Об утверждении Устава о дисциплине работников морского транспорта СССР" (в ред. Постановления СМ СССР от 11 июня 1964 г. N 496 "О внесении изменений и дополнений в Устав о дисциплине работников морского транспорта СССР// СП СССР, 1964. N 11. Ст. 72.
5. Указ Президиума ВС СССР от 17.09.1968 N 3095-VII "Об утверждении Кодекса торгового мореплавания Союза ССР". Утв. Законом СССР от 13 декабря 1968 г.// Ведомости ВС СССР. 1968. N 51. Ст. 488.
6. Постановление Совета Министров СССР: от 20 декабря 1968 г. N 1010 "Об утверждении Положения о званиях лиц командного состава морских судов"// СП СССР, 1969, N 1, Ст. 6 и от 25.08.1983 N 839 "Об утверждении Положения о званиях лиц командного состава морских судов".
7. Устав службы на судах морского флота Союза ССР, утвержденный приказом ММФ от 23 октября 1965 года N 187; Устав службы на судах Министерства морского флота Союза ССР. Утв. Приказом Минморфлота СССР от 09.01.1976 N 6.
8. Постановления Совета Министров СССР: от 12 апреля 1971 г. N 214 "О распространении действия уставов о дисциплине работников морского и речного транспорта на плавсостав морских и речных судов Главного управления гидрометеорологической службы при Совете Министров СССР"// СП СССР. 1971. N7. Ст. 61; от 15 октября 1971 г. N 743 "О распространении действия уставов о дисциплине работников морского и речного транспорта на плавсостав морских и речных судов Министерства нефтяной промышленности"// СП СССР. 1971. N 18. Ст. 133; от 13 июля 1972 г. N 517 "О распространении действия уставов о дисциплине работников морского и речного транспорта на плавсостав морских и речных научно-исследовательских судов Академии наук СССР"// СП СССР. 1972. N 14. Ст. 74; от 26 сентября 1973 г. N 710 "О распространении действия Устава о дисциплине работников морского транспорта СССР на плавсостав морских судов Министерства геологии СССР"// СП СССР. 1973. N 22. Ст. 121; от 3 декабря 1976 г. N 980 "О распространении действия Устава о дисциплине работников морского транспорта СССР на работников морского флота Министерства газовой промышленности, об установлении для работников морского флота этого Министерства бесплатного коллективного питания и о введении для них форменной одежды и знаков различия"// СП СССР. 1977. N 1. Ст. 2 (п. 1).
9. Приказ Минморфлота СССР от 09.01.1976 N 6 "Об утверждении Устава службы на судах Министерства морского флота Союза ССР".
10. Постановление Совмина СССР от 25.05.1984 N 496 "Об утверждении Устава о дисциплине работников морского транспорта"// <http://lawru.info/dok/1984/05/25/n1183217.htm>
11. В соответствии с КЗоТ СССР и отраслевым "Положением о рабочем времени и времени отдыха плавающего состава судов морского флота" от 21 апреля 1960 г. Утв. Постановлением N 559 Госкомтруда СССР, Госплана СССР, ВЦСПС.
12. Постановление Совета министров СССР от 25.05.1984 N 496 "Об утверждении Устава о дисциплине работников морского транспорта".
13. Если деяние, содержащее признаки преступления, было совершено на судне, стоящем в советском порту, капитан передавал лицо, совершившее такое деяние, местным властям (ст. 71 Устава).
14. Ст. 75 Устава службы на судах Министерства морского флота Союза ССР 1976 г.
15. Инструкция о выполнении функций органов дознания на морских судах, находящихся в плавании от 7 августа 1974 г. Утв. Генеральным прокурором СССР, Министром морского флота СССР, Министром рыбного хозяйства СССР// Текст [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/usr\\_8385.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_8385.htm)

© А.И. Скворцов, ( alexskvor@hotmail.com ), Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»,

