

## **КЛАССИФИКАЦИЯ ПРАВ И ОБЯЗАННОСТЕЙ КАПИТАНА МОРСКОГО СУДНА ПО ЗАКОНАМ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ**

*Работа представлена кафедрой основ государственного управления СПбГУВК.  
Научный руководитель – доктор юридических наук, профессор О. Г. Каратаев*

**В статье автор проанализировал классификации прав и обязанностей капитана морского судна, которые существовали в дореволюционной юридической литературе. Были отмечены недостатки использовавшихся ранее классификаций. Автором предложена совершенно новая классификация правового статуса капитана, позволяющая применить ее в современном праве.**

**In the article the author has analyzed the categorizations of the rights and duties of the captain sea ship, which existed in prerevolutionary legal literature. There were noted defects existed earlier categorization. The author offers absolutely new categorization of the legal status of the captain, allowing to use it in modern law.**

Попытки приведения полноценной классификации прав и обязанностей капитана морского судна предпринимались юристами неоднократно. К примеру, профессор Г. Ф. Шершеневич предложил следующую классификацию:

1. Управление судном при плавании в открытом море, при входе и выходе в порт и из порта «предполагало техническую сторону деятельности»<sup>1</sup> капитана. Он должен был быть знаком с устройством судна и работой всех его механизмов, знать маршрут следования и обладать сведениями относи-

тельно «средств противодействия» морским опасностям. Чем сложнее становилась техника, тем более повышался уровень технических требований, предъявляемых к капитану морского судна.

2. Перевозка грузов, которая составляла основную цель торгового мореплавания, выдвигала «юридическую сторону»<sup>2</sup> в деятельности капитана как главного доверенного лица судовладельца. На нем лежала обязанность принимать к перевозке груз и сдавать его по месту назначения, приобретать топливо для судна и съестные припа-

сы для людей, приглашать мастеров для исправления повреждений и т. п. Для выполнения поставленных задач капитану необходимо было заключать гражданско-правовые договоры. Ввиду «юридического» характера деятельности капитана закон не только требовал, чтобы последний имел «при себе на судне» Торговый Устав<sup>3</sup>, но и возлагал на него обязанность «ознакомляться» с законами и обычаями тех портов, в которые он «прибывал»<sup>4</sup>.

3. В открытом море, где не было органов государственной власти, в деятельности капитана «обнаруживалась еще и должностная сторона». Он выступал в роли нотариуса «по хранению» составленных на судне завещаний<sup>5</sup>, а также исполнял обязанности судебного пристава, если в случае смерти пассажира нужно было немедленно составить акт о смерти и опись имущества умершего<sup>6</sup>. При необходимости капитан выполнял обязанности «полиции по соблюдению на судне порядка», и с этой целью ему «вручалась дисциплинарная власть»<sup>7</sup>.

Профессор Е. Ф. Васьковский предложил иную систему классификации. По его мнению, «ближайшая обязанность корабельщика – осмотреть судно, крепко ли оно, хорошо ли проконопачено, находятся ли насосы в исправном состоянии, в состоянии ли служить веревки, паруса, якоря, канаты, тали, гаки и проч. Замеченные неисправности корабельщик обязан привести в порядок, причем расходы по починке производятся с ведома и согласия судовладельца только в том случае, если воспроизводство расходов предстоит в месте жительства этого последнего»<sup>8</sup>.

На капитане лежала обязанность «составить экипаж», т. е. «нанять водоходцев». Капитан был «вполне самостоятелен» и не нуждался «ни в разрешении хозяина, ни даже в уведомлении его».

Эти две функции профессор Е. Ф. Васьковский называл «подготовительными», которые служили «приведению судна в состояние рабочей готовности».

Далее выделялись функции «исполнительные», т. е. функции по осуществлению прямого назначения судна. Под надзором капитана совершалась погрузка и укладка товаров. Его обязанностью было ведение установленных книг или, «по крайней мере», наблюдение за правильным их ведением, совершение таможенных «обрядов» и проч. Капитан обязан был лично «вести» судно. Ни в каком случае и ни под каким предлогом, даже «в самой крайней опасности», капитан не имел права оставить судно, а при его крушении он должен был «предоставить возможность спасения всем, введенным в его попечение лицам». Сам капитан покидал судно последним<sup>9</sup>.

Некоторые юристы подразделяли права и обязанности капитана на персональные для капитана и выполняемые в качестве руководителя экипажа; выполняемые в состоянии крайней необходимости или без таковой; осуществляемые добровольно или вынужденно; права и обязанности персональные для капитана и выполняемые в качестве руководителя экипажа; выполняемые по инициативе капитана или по распоряжению судовладельца и т. д.

Были и другие попытки классификации правового положения капитана, однако все они сводились к перечислению важнейших направлений деятельности капитана.

Исходя из вышесказанного, можно сделать следующий вывод. Все классификации имеют ряд существенных недостатков. Во-первых, подавляющее большинство из них построены на парных категориях. Поэтому невозможно охватить какие-то отдельные грани правомочий капитана. Во-вторых, по мере развития торгового флота у капитана появлялись дополнительные права и обязанности. Соответственно, классификации, приведенные выше, перестают правильно отражать все грани правового статуса капитана.

Можно попробовать классифицировать правовое положение капитана исходя из Устава Торгового, а также из всех других законов, которыми регулировался какой-то определенный вид его деятельности.

К примеру:

- 1) осмотр судна с «крайним рачением»;
- 2) распоряжение приемкой, охраной и выдачей груза;
- 3) найм судового экипажа;
- 4) взаимоотношения с российским консулом;
- 5) взаимоотношения капитана с лоцманом, ледоколом и буксировщиком;
- 6) сдача судна внаем;
- 7) ведение денежных расчетов с экипажем, «судохозяином», грузоотправителями и грузополучателями;
- 8) продажа находящегося на судне груза;
- 9) правомочия капитана во время кораблекрушения;
- 10) исполнению функций публично-правового характера;
- 11) взаимоотношения с военными судами;
- 12) дисциплинарные правомочия капитана в отношении членов экипажа;
- 13) судовождение;
- 14) поддержание порядка на судне и т. п.

Однако перечень видов деятельности капитана можно перечислять очень долго, и все равно он не будет исчерпывающим. Помимо этого, в самом перечне весьма важные виды деятельности соседствуют с менее важными, что не способствует выявлению стержневых правомочий положения капитана.

Нам представляется очень важным дать иную классификацию правового положения капитана морского судна. На наш взгляд, наиболее полная классификация прав и обязанностей капитана позволяет не только правильно определить тот правовой статус, которым обладал капитан судна в Российской империи, но и перенести приведенную

ниже классификацию применительно к современному законодательству России.

Деятельность капитана регулировалась многочисленными законодательными актами из различных отраслей права, поэтому предлагается классифицировать правомочия капитана по двум основным блокам:

1) управление судном. Капитан в данном случае выполнял не только функции «судоводителя», но и руководил своими подчиненными. Управление судном следовало понимать не в технически-морском смысле, как нахождение на мостике и непосредственное руководство маневрами судна, но в общепринятом смысле главного руководства, как лично, так и через подчиненных лиц, действиями, вызываемыми плаванием и вообще эксплуатацией судна. Данные правомочия по управлению судном капитан исполнял при нормальных условиях плавания;

2) правомочия капитана морского судна по обеспечению безопасности мореплавания. Этими правомочиями капитан обязан был воспользоваться в случае возникновения аварийных ситуаций. При этом совсем не обязательно должна была произойти авария, чтобы права и обязанности капитана по ее устранению приобрели чрезвычайный характер. Достаточно было самого факта возникновения опасности для людей, судна и груза. Для устранения же возникшей опасности капитану необходимо было выполнять чрезвычайную работу как в пределах, так и за пределами своих должностных обязанностей. К таким чрезвычайным правомочиям следовало бы отнести правомочия капитана по оставлению судна, по спасению на море и т. д.

## ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права: Вексельное право. Морское право. СПб., 1909. Т. 3. С. 215.

<sup>2</sup> Там же. С. 216.

<sup>3</sup> Свод Законов Российской Империи. Т. XI, ч. 2. Устав торговый. Ст. 230.

<sup>4</sup> Там же. Ст. 227, 394, а также ст. 56 Устава Консульского.

## **ОБЩЕСТВЕННЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ**

---

<sup>5</sup> Свод Законов Российской Империи. Т. X, ч. 1. Законы Гражданские. Ст. 1073, 1075.

<sup>6</sup> Там же. Ст. 1231, прим.

<sup>7</sup> *Шершеневич Г. Ф.* Указ. соч. Т. 3. С. 216.

<sup>8</sup> *Васьковский Е. В.* Учебник Морского Торгового законовещения. СПб., 1906. С.55–56.

<sup>9</sup> Там же. С. 56.