

УДК 347.79

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ НА МОРЕ ОТ 31 МАЯ 1929 Г. И НАЧАЛО
ЕЕ ВНЕДРЕНИЯ В СССР**

Шармоянц А. Н.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Работа посвящена изучению особенностей правового регулирования безопасности торговых судов Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) в версии от 31 мая 1929 г. Главной целью Конвенции являлось установление минимальных стандартов, отвечающих требованиям по безопасности при постройке, оборудовании и эксплуатации судов, а также решению других сопутствующих вопросов. Выполнение норм конвенции являлось обязательным для всех присоединившихся к документу государств. Каждое судно, совершающее международный рейс и подпадающее под действие этого нормативного документа, должно было выполнять его требования. Участниками данной Конвенции были ведущие государства мира, среди которых был и Советский Союз. В работе рассматриваются основные положения Конвенции и Приложения, а также деятельность по приведению судов в соответствие с требованиями правил о спасательных средствах и другими положениями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море в СССР.

Ключевые слова: правовое регулирование, торговое судоходство, безопасность торгового мореплавания, морское судно, нормативно-правовой акт, международное право, конвенция.

В правовом регулировании деятельности торгового мореплавания как на международном, межгосударственном, так и на государственном уровне важное место всегда занимали вопросы обеспечения безопасности. Советский Союз, также, как и современная Россия, обладал внушительным торговым флотом и всегда являлся активным и ответственным участником такой межгосударственной деятельности.

Одним из наиболее важных и оказавших существенное влияние на обеспечение безопасности торгового мореплавания в XX веке международных правовых соглашений считается Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС, с англ. – «SOLAS», International Convention for the Safety of Life at Sea) в версии от 31 мая 1929 г. Участниками данной Конвенции были ведущие государства мира, среди которых Германия, Австралия, Бельгия, Канада, Дания, Испания, Ирландия, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Франция, Соединенные Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Индия, Италия, Япония, Норвегия, Нидерланды, Швеция и Советский Союз. Несмотря на то, что в настоящее время данная конвенция устарела и уже не действует, вопросы обеспечения безопасности торговых судов актуальны и в настоящее время, решение многих из них невозможно без учета богатого и по большей части положительного исторического опыта.

Цель работы заключается в том, чтобы изучить особенности правового регулирования безопасности торговых судов Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) в версии от 31 мая 1929 г. Проследить, учитывая

ограниченные рамки работы, правовые механизмы реализации данной конвенции на территории Советского Союза. Автор учитывает исследования ученых, которые прямо или косвенно касались поставленной темы: В. Г. Воронин, В. Н. Гуцуляк, С. А. Гурьев, И. В. Зенкин, Б. В. Змерзлый и др. [1; 2; 3; 4; 5]. В работах отечественных и зарубежных авторов исследование данного вопроса в обозначенном нами аспекте и временных рамках не проводилось или же проводилось поверхностно в рамках изучения другой проблемы.

Главной целью данной Конвенции являлось установление минимальных стандартов, отвечающих требованиям по безопасности при постройке, оборудовании и эксплуатации судов, а также решение других сопутствующих вопросов. Выполнение норм конвенции являлось обязательным для всех присоединившихся к документу государств. Каждое судно, совершающее международный рейс и подпадающее под действие этого нормативного документа (см. Правила 3 и 4 Главы I), должно было выполнять его требования. В противном случае оно может быть задержано, а по некоторым позициям и не допущено в порт. Соответствие судов требованиям Конвенции обеспечивалось множеством сертификатов, которые выдавались либо самой Администрацией флага, либо от ее имени («по уполномочию Администрации») – при наличии соответствующего поручения. В качестве механизма контроля предусматривалось право правительства, страны участника Конвенции, инспектировать суда, ходящие под флагами других государств, особенно если имелись ясные основания для сомнений, что судно и/или его оборудование существенно не выполняют требования Конвенции.

Конвенция состояла из основной части и приложения с Правилами о конструкции судов, которое имело одинаковую с Конвенцией силу и вступало в действие одновременно с ней. Основная часть содержала восемь глав.

Первая глава раскрывала вопросы применения Конвенции к судам стран, правительства которых к ней присоединились, и содержала основные определения, а также вопросы применения ее положений при возникновении всякого случая непреодолимой силы. Прописывалось, что действие Конвенции не распространялось на военные суда. Глава вторая «О конструкции судов» распространялась на новые суда, построенные после 1 июля 1931 года. В главе прописывались общие требования к конструкции и испытаниям, освидетельствованию судов, которые конкретизировались в Правилах приложения. Третья глава была посвящена спасательным средствам (шлюпки, плавучие приборы, аварийные входы и выходы, аварийное освещение, опасные товары, противопожарные средства и т. д.). Четвертая глава регламентировала вопросы использования радиотелеграфных установок ко всем судам, совершающим заграничные рейсы, за исключением грузовых судов, валовая вместимость которых менее 1600 регистровых тонн. Прописывались требования к радиотелеграфистам и технические требования к радиотелеграфным установкам.

Непосредственно вопросам безопасности мореплавания отводилась пятая глава. В ней регулировались такие вопросы, как употребление сигналов и извещений о бедствии, правила действий при возникновении опасности столкновения судов, обязанности по розыску льдов и плавающих предметов, использование сигнальных ламп и радиопеленгаторов и другое. Шестая глава регулировала вопросы выдачи и действия свидетельств, их признания и контроля. Седьмая глава была посвящена общим постановлениям. В главе предусматривалась обязанность стран – участниц

конвенции сообщать друг другу тексты законов, декретов и правил, которые будут опубликованы, относительно разного рода вопросов, предусмотренных Конвенцией, а также все официальные донесения или официальные сводки донесений, которыми они могут располагать, поскольку они выявляют результаты применения постановлений Конвенции.

В 60 статье отмечалось, что Конвенция СОЛАС 1929 года заменяет и отменяет Конвенцию об охране человеческой жизни на море, подписанную в Лондоне 20 января 1914 года и, в случае противоречия ранее заключенным договорам, конвенциям или соглашениям, государства-участники признают высшую юридическую силу за постановлениями настоящей Конвенции. Внесение изменений в Конвенцию, которые могли бы быть рассмотрены как полезные или необходимые усовершенствования, могли быть в любое время предложены каждым из Договаривающихся правительств Правительству Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, и эти предложения должны были быть сообщены последним всем другим договаривающимся правительствам, и, если какое-либо из этих изменений принималось всеми договаривающимися правительствами, то Конвенция изменялась соответствующим образом.

В заключительной восьмой главе регулировались вопросы применения Конвенции к колониям, заморским территориям, протекторатам или территориям, находящимся под сюзеренитетом или мандатом стран, присоединившихся к Конвенции, а также вопросы ратификации, присоединения к Конвенции, даты ее вступления в силу и денонсации.

Приложение с Правилами о конструкции судов имело одинаковую с Конвенцией силу и вступало в действие одновременно с ней. В разделе «О конструкции судов» правила дополняли и уточняли Конвенцию и содержали уже не общие, а конкретные технические параметры конструкции судов, характеристики и требования, необходимые для реализации положений Конвенции.

В разделе «О безопасности мореплавания» прописывались правила передачи сведений относительно льдов, плавающих предметов, тропических ураганов и других непосредственных опасностей для плавания, а в разделе «О свидетельствах» правило предусматривало образцы форм свидетельств о безопасности для пассажирских судов.

В разделе «О спасательных средствах и т. п.» правила содержали технические параметры и требования к спасательным средствам и правила их использования, правила обнаружения и ликвидации огня, требования по комплектации судов противопожарным оборудованием (помпы, шлемы, маски, пеногонные установки, огнетушители и т. д.) и другие сопутствующие вопросы.

Предусматривалось, взамен указанных особых типов приборов и установок для тушения, использование иных типов приборов, которые допускались только при том условии, что они не менее эффективны, чем требуемые. Так, например, углекислотная система может быть допущена взамен пеногонной установки [6].

О правовом механизме внедрения в СССР норм Конвенции и приведения судов к вышеупомянутым требованиям правил о спасательных средствах свидетельствует служебная переписка между Центральным управлением морского пассажирского и сухогрузного флота (Цуморфлот) и начальником Балтийского пароходства.

Распоряжением зам. наркома водного транспорта СССР Янсона Н. М. от 29.06.1935 № 57 были установлены твердые сроки устройства на Лондонских рефрижераторах системы углекислотного пожаротушения, причем оборудование большинства этих судов пришлось наметить на сентябрь.

На основании конвенции 1929 г. об охране человеческой жизни на море, которая вступала для СССР в силу 1 октября этого года, это оборудование стало обязательным для пассажирских судов заграничного плавания валовой вместимостью более 1000 р. т. Поэтому если до 1 октября на каком-либо из лондонских рефрижераторов эта система не была бы установлена, то судно могло быть выпущено портовым надзором из советского порта, т. к. в противном случае неизбежны были политически невыгодные недоразумения в портах стран, участвующих в конвенции 1929 г., и кроме того – инвалютные расходы.

Отсюда выдвигалось требование предпринять все меры к тому, чтобы был обеспечен своевременный вывод лондонских рефрижераторов из эксплуатации в сроки, намеченные в распоряжении Янсона Н. М., заранее согласовать с заводом дни начала и конца работ по каждому судну и своевременно сигнализировать Цуморфлоту в случае наступления какого-либо обстоятельства.

Предлагалось также иметь в виду необходимость проверки соответствия снабжения этих судов другим требованиям конвенции, согласно указаниям Регистра СССР, который до 1.10 должен был оснастить суда особыми международными свидетельствами о безопасности [7, л. 39].

Таким образом, выполнение норм Конвенции являлось обязательным для всех присоединившихся к документу государств. Каждое судно, совершающее международный рейс и подпадающее под действие этого нормативного документа, должно было выполнять его требования. В противном случае оно может быть задержано, а по некоторым позициям и не допущено в порт.

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море от 31 мая 1929 г. была денонсирована СССР Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 сентября 1955 года в связи с присоединением СССР к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море, подписанной в Лондоне 10 июня 1948 г.

Таким образом, принятие Международной конвенции по охране человеческой жизни на море от 31 мая 1929 г. ведущими государствами мира было важным шагом в повышении безопасности мореплавания в мире, позволило вывести межгосударственное сотрудничество в сфере обеспечения безопасности на новый уровень, ввести новые стандарты по безопасности и качеству конструкций судов, средств спасения. В правовой сфере положения Конвенции по своему содержанию были максимально техничны и не декларативны, о чем свидетельствует опыт СССР по внедрению норм Конвенции и приведению судов в соответствие с требованиями правил о спасательных средствах и других положений Международной конвенции по охране человеческой жизни на море. Все вышесказанное позволило в конечном счете унифицировать и консолидировать в этой сфере законодательство ведущих государств мира, отказаться от устаревших и разрозненных принятых ранее межгосударственных договоров, конвенций и соглашений и вывести правовое регулирование в сфере безопасности мореплавания в мире на новый, недоступный ранее уровень.

Список литературы:

1. Воронин В. Г. Административно-правовое регулирование организации и управления морской безопасностью в Российской Федерации : дис. на соискание учен. степени к. ю. н. : спец. 12.00.14 / В. Г. Воронин. – Ростов н/Д., 2006. – 171 с.
2. Морское право. Учебное пособие / В. Н. Гуцуляк– М.: РосКонсульт, 2000. – 325 с.
3. Гуреев С. А. Международное морское право : Учебное пособие / С. А. Гуреев, И. В. Зенкин, Г. Г. Иванов ; отв. ред. С. А. Гуреев. – 2-е изд., перераб. и доп. – М: Инфра-М, Норма, 2011. – 432 с.
4. Зенкин И. В. Международно-правовое регулирование обеспечения безопасности на море : автореферат дис. на соискание учен. степени д. ю. н., 12.00.10 / И. В. Зенкин. – Москва, 1993. – 48 с.
5. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX вв. / Б. В. Змерзлый. – Симферополь, 2014. – 660 с.
6. Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море (1929) от 31.05.1929. Режим доступа:
[https://ru.wikisource.org/wiki/Международная_Конвенция_по_охране_человеческой_жизни_на_море_\(1929\)](https://ru.wikisource.org/wiki/Международная_Конвенция_по_охране_человеческой_жизни_на_море_(1929))
7. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга Фонд Р-6087, оп. 1, д. 57. ОАО «Балтийское морское пароходство». 2.01.1935 – 22.12.1935. – 125 л.

Sharmoyants A. International Convention for the Safety of Life at Sea of May 31, 1929 and the beginning of its introduction in the USSR // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 1. – P. 63–77.

In the work one researches the legal regulation of the safety of merchant ships by the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) in the version dated May 31, 1929. The main objective of the Convention was to establish minimum standards that meet the safety requirements for the construction, equipment and operation of ships, as well as other related matters. The implementation of the norms of the convention was mandatory for all states that had acceded to the document. Each vessel, making an international flight and falling within the scope of this normative document, was to fulfill its requirements. The participants of this Convention were the leading states of the world, including the Soviet Union. The paper reviews the main provisions of the Convention and the Annex, as well as activities to bring the courts in line with the requirements of the rules on life-saving appliances and other provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea in the USSR.

Keywords: legal regulation, merchant shipping, safety of merchant shipping, sea craft, legal act, normative legal act, international law, convention.

Spisok literaturyi:

1. Voronin V. G. Administrativno-pravovoe regulirovanie organizacii i upravlenija morskoy bez-opasnost'ju v Rossijskoj Federacii : dis. na soiskanie uchen. stepeni k. ju. n. : spec. 12.00.14 / V. G. Voronin., Rostov n/D., 2006., 171 s.
2. Morskoe pravo. Uchebnoe posobie / Guculjak V.N., M.: RosKonsul't, 2000., 325 s.
3. Gureev S.A. Mezhdunarodnoe morskoe pravo : Uchebnoe posobie / S.A. Gureev, I.V. Zenkin, G.G. Iva-nov ; otv. red. S.A. Gureev., 2-e izd., pererab. i dop., M: Infra-M, Norma, 2011., 432 s.
4. Zenkin I. V. Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie obespechenija bezopasnosti na more : avtorefe-rat dis. na soiskanie uchen. stepeni d. ju. n. 12.00.10 / I. V. Zenkin., Moskva., 1993., 48 s.
5. Zmerzlyi B. V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudokhodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v kontse XVIII – nachale XX vv. / B.V. Zmerzlyi. – Simferopol', 2014. – 660 s.
6. Mezhdunarodnaya Konvenciya po ohrane chelovecheskoj zhizni na more (1929) ot 31.05.1929, Rezhim dostupa:
[https://ru.wikisource.org/wiki/Международная_Конвенция_по_охране_человеческой_жизни_на_море_\(1929\)](https://ru.wikisource.org/wiki/Международная_Конвенция_по_охране_человеческой_жизни_на_море_(1929))
7. Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Sankt - Peterburga Fond R-6087, op. 1, d. 57. ОАО «Baltijskoe morskoe parohodstvo». 2.01.1935 - 22.12.1935. 125 l.