

УДК 34.07

ЭВОЛЮЦИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО МОРСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, РЕГУЛИРУЮЩЕГО ВОПРОСЫ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Осоченко А. А.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Статья посвящена изучению вопросов разработки и установлению норм, регулирующих вопросы противопожарной безопасности в торговом флоте европейских государств во второй половине XIX в. Проанализированы основные акты, посвященные данным вопросам Великобритании, Швеции, Норвегии, Италии, Германии. Установлено, что ранее использовавшаяся практика разработки и принятия разрозненных нормативных актов сменилась внедрением комплексного законодательства. Основой новой системы стало создание органов контроля (как общегосударственных, так и на местах), регулирующих вопросы деятельности таких органов как: подготовка и квалификация всех членов экипажа, в том числе капитанов, штурманов, механиков; создание системы освидетельствования морских торговых судов; внедрение разделения судов на пассажирские, грузопассажирские, грузовые, каботажные, международного плавания; более детальная регуляция перевозка огнеопасных грузов; существенное усиление и детализация противопожарных и анти аварийных мер в торговых портах.

Ключевые слова: противопожарные меры, безопасность, регулирование, освидетельствование, администрирование, порт, контроль, безопасность.

Важной частью обеспечения безопасности торгового мореплавания является наличие комплекса соответствующих нормативных актов, регулирующих данные вопросы, а также структур ответственных за контроль и исполнение установленных правил. Как и с многими иными аспектами безопасности торгового судоходства, в отношении противопожарной безопасности важны такие факторы как, нормы: 1) регулирующие обязанности членов экипажа; 2) устанавливающие перечень и наличие противопожарных средств на судне; 3) наличие обязанности администрации портов и их служб; 4) регулирующие технические вопросы (от материала постройки, его эксплуатации до конструктивных особенностей); 5) правила использования, хранения и перевозки огнеопасных веществ; 6) ответственность судовладельца, фрахтователя, членов экипажа; 7) размещения груза; 8) иные нормы. В большинстве стран мира вплоть до середины 19 в. системы законодательства, регулирующие вопросы противопожарной безопасности в торговом мореплавании, не существовало. Зачастую использовался опыт и установленные нормы военно-морских флотов, отдельные требования страховщиков и имеющийся практический опыт.

Причины данного явления бы следующие: 1) большинство купеческих судов имели вооружение, в том числе и пушки, а потому в вопросах противопожарной безопасности практически не отличались от военных судов; 2) узконаправленная перевозка особо опасных горючих или взрывчатых веществ, как самостоятельное явление, еще только зарождалась; 3) суда строились из однородного материала – древесины; 4) появившиеся паровые суда составляли ничтожное меньшинство; 5) практически полное отсутствие государственных портовых администраций и систем какого-либо надзора за качеством судов, подготовки и квалификации экипажей; 6) низкий уровень контроля подготовки, знаний и умений капитанов и экипажей судов; 7) иные факторы.

К середине 19 в. вышеуказанные факторы более не могли игнорироваться в связи с существенным увеличением торгового флота и интенсивности его использования. Широкое распространение паровых судов требовало профессиональной подготовки

экипажей. Сформировались в качестве самостоятельного направления деятельности торгового судоходства такие его направления деятельности как перевозка пассажиров и огнеопасных грузов, в том числе взрыво- и пожароопасных.

Важный шаг в преодолении выше выделенных комплексных проблем был сделан в Великобритании с изложением важнейших норм торгового мореплавания в акте 10 августа 1854 г. («The Merchant Shipping Act, 1854»). Все последующие законоположения по торговому мореходству составляют предмет особых актов, обнародованных в 1855, 1862, 1867, 1869, 1871, 1872, 1873 и 1876 годах, каковые содержат изменения или дополнения первоначального...» [1].

Шведский законодатель также стремился установить определенные нормы и правила: «Учитывая чрезвычайную опасность для жизни и имущества, которую могут вызвать дефекты паровых котлов и паровых труб, следует считать целесообразным и желательным, чтобы эти части судна подвергались периодическим проверкам экспертами. Для пассажирских пароходов такая проверка предписана уже постановлением от 12 февраля 1864 г.» [2]. Однако, Швеция все еще не перешла к комплексному развитию внутреннего права, что до таких вопросов как организация и контроль деятельности портов, судовладельцев, морских контор, особое внимание по-прежнему, уделяя ее цивилистическим составляющим [3]. Поэтому же пути шло законодательство Норвегии [4].

Следует указать, что упомянутый шведский закон 1870 г. содержит положение о шкиперах (капитанах), их правах, обязанностях, необходимых профессиональных умениях (ст. 17) [3, с. 84]. Что не менее важно, согласно упоминаемому закону от 12.02.1864 г. (ст. 12 и 47), заложен процесс освидетельствования торговых судов перед выходом в море [3, с. 89]; установлено ведение бортового (шканечного) журнала (ст. 23) [3, с. 108], а $\frac{3}{4}$ состава команды предписано набирать из шведских и норвежских подданных [3, с. 25]. В отношении обеспечения противопожарной безопасности судов предусматривалось «...шкиперамъ пассажирскихъ пароходовъ и судовъ, занимающихся перевозкой переселенцевъ, имѣть на своихъ судахъ въ исправности спасительные и огнегасительные снаряды (указ 12 февр. 1864 года, по статьѣ 4, и указъ 5 февраля 1869 года, по статьѣ 21)» [3, с. 91]. В 1877 г. подобные меры Юридический комитет предложил распространить подобные меры и на грузовые пароходы, парусные суда [5]. Что касается оборудования судов спасательными и противопожарными средствами, то для пароходов, перевозящих пассажиров, подробные правила об этом в Швеции объявлены постановлением от 1 июля 1898 г. [6].

В Великобритании комплексный подход к обеспечению безопасности торгового судоходства вообще, и противопожарных мер в частности, был заложен сводом 1871 г. [7]. Им предусматривалась регистрация английских судов (с занесением их в регистровую книгу) (п. 7), происходил обмер и осмотр судна специально уполномоченным лицом – осмотрщиком (п. 8) [7, с. 3-4]. Данный процесс происходил исключительно в особо установленных для этого регистровых портах [7, с. 33-34].

В ходе данного процесса Таможенным Управлением, по утверждению Торгового Совета, выдавались судовое свидетельство, объявление о праве товарищества на судно, регистровое свидетельство (временное, срочное), объявление о праве владения судно при передаче его иному лицу; объявление о праве владения судном лицом, его получившим; о залоге; акт залога, акт продажи; объявление об отмене продажи или залога судна, или пая.

Особая роль законом отведена морским советам. Данные учреждения были созданы в некоторых портах Великобритании ранее, однако теперь, они создавались в каждом официально действующем торговом порту под высшей властью Торгового Совета. На морские советы возлагались обязанности вести разнообразные отчеты, заметки, протоколы, книги, документы [7, с. 132]. В каждом порту Великобритании, под высшей властью Торгового Совета, создавались коммерческие управы [7, с. 133]. В незначительных портах задачи морского совета могли быть переданы в ведение таможни данного порта (п. 264). Основными задачами Управ объявлялась помощь в подготовке матросов, контролировать их наем и увольнение, доставку на суда; оказывать помощь в подготовке юнг для служб и т.п. (п. 267). Для централизации данной деятельности, в порту Лондона, также под контролем Совета, создавалось учреждение «Генеральная Регистратура матросов и Морской Архив» (п. 269). Не менее мало важным считаем включение в данный документ Устава о пассажирах, в котором дано определение терминам «пассажирский пароход» [7, с. 170]; «эмигрантское судно» (с указанием, в том числе, что если такое судно парусное – то 1 пассажир на каждые 2 т. грузовой регистровой вместимости; б) если судно паровое, то 1 взрослый пассажир на каждые 20 т. грузовой регистровой вместимости).

Устав определял, что «морское пассажирское судно» – такое же судно, но перевозящее меньше пассажиров, нежели то установлено для эмигрантских судов с расчетом на тонну грузовой регистровой вместимости. Термин «пассажир» определялся, как «всякое лицо, перевозимое на каком бы то ни было судне за условленную или установленную плату». Также дано определение терминам «пассажир-эмигрант» и «каютный пассажир» [7, с. 171]. Установление содержания этих терминов давало возможность производить более точно классификацию судов в ходе их оснащения, осмотра и т.п. Осмотр пассажирских судов предписывалось производить один раз в год посредством осмотрщика с выдачей, по результатам осмотра, соответствующего объявления [7, с. 172]. После этого, Совет высылал владельцу судна уведомление с указанием границ плавания судна, максимального количества возможных пассажиров, сроков плавания и времени окончания срока действия данного свидетельства [7, с. 173]. Установлено право Совета ликвидировать свидетельство, установлены штрафы за нарушение по размещению пассажиров и их количества [7, с. 175]; порядок на пассажирских пароходах [7, с. 176]; осмотр эмигрантских судов [7, с. 178], а отдельная норма посвящена вопросам перевозки опасных вредных товаров (п. 319).

Не менее интересным для является нормирование изучаемых проблем в одной из важнейших морских держав средиземноморья – Италии. Ее Устав торгового мореплавания также регулировал такие вопросы как осмотр и отход судов [8, с. 32]; полиции на судах [8, с. 38] и полиции мореходства [8, с. 43]. Управление торговым мореплаванием было организовано в наиболее близкой к более поздней практике России способ – оно состояло в ведении морского министра, которому также подчинялись торговые порты и морские берега страны (п. 1) [8, с. 1]. Для заведывания торговым мореплаванием в техническом и административном отношении создавались портовые управления, состоящее из капитанов порта, портовых чиновников, причисленных к порту (п. 2). Создана следующая структура: капитан порта – в главном городе морского отдела; в каждом главном городе морского округа – портовый чиновник; на каждой из остальных значительной пристани – портовый чиновник (п. 4). На тех пристанях где не было морского начальства, как и в Велико-

британии, надзор возлагался на таможенных чинов (п. 5). Причисленные к порту и все высшие чиновники морской торговой администрации назначаются королем по представлению морского министра (п. 6). Стражники и матросы, служащие в порту – находились на обязательной службе (п. 8) [8, с. 3]. Капитану порта в своем округе и портовому чиновнику в своем округе следовало выступать обязательными посредниками по искам до 200 лир (п. 14). Закон предписывал заносить в патент национальности название судна; обозначение к какому роду морских сооружений оно принадлежит; вместимость его; имена хозяев или «соучастников в его собственности, с указанием доли участия каждого из них» (п. 37) [8, с. 12].

Патенты национальности в Италии выдавались Морским министром, от имени Короля, по форме, определенной регламентом (п. 38), а все суда, получившие право на поднятие национального флага, вносятся в подлежащие списки (п. 45). При этом, судно вносится в корабельный список того морского отдела, в котором проживал его собственник (п. 46) [8, с. 15]. Вместе с этим устанавливалось обязательное освидетельствование судов, а контроль за наличием патента об освидетельствовании и годности судна к плаванию возлагался на портовое начальство (пп. 78, 83).

В Раздел III, гл. 2 «Об административной полиции и благочинии в портах (общие слова, попечение, наблюдение за порядком)» [8, с. 73], устанавливалось, что «168. Суда не должны ни входить внутрь портов, ни крепиться у молвов, не выгрузив предварительно пороха и не разрядив огнестрельного оружия, которые будут у них находиться, за исключением случая непредотвратимой надобности, о чем должно быть сделано немедленное заявление [8, с. 74].

«Правила о всем, что касается постановки судов на якорь или швартовых у пристаней, нагрузки и выгрузки балласта, употребления огня на судах, и вообще правила благочиния и административного надзора за стоянкой судов определяются регламентом» [8, с. 75]. Дисциплинарная власть в данном случае была представлена законом капитанам порта и портовым чиновникам (п. 451). В отношении регулирования организации деятельности и противопожарной безопасности, весьма иллюстративным является портовый закон Гамбурга, от 2 июня 1897 г., в котором дано определения понятия порта и его учреждений, нормы обращения с различными видами мусора, использование огня, различные меры безопасности [9, с. 163-184].

Таким образом, в большинстве европейских стран во второй половине XIX в. произошел переход от фрагментарного к системному подходу в вопросах регулирования противопожарных мер на торговом флоте, который характеризуется разработкой, принятием и регулярным дополнением содержащихся в них норм. Основой противопожарной деятельности стало создание системы контролирующих и инспектирующих органов, действующих при портовых портах. К ним относились как собственно портовые администрации, так и действующие параллельно с иными государственными органами, зачастую напрямую подчиненные министерства и приравненным к ним высшим государственным ведомствам.

Список литературы:

1. Систематический сборник Английских законоположений о торговом мореплавании (Лиз и Бигхен). Перевод с английского. – С.-Петербург. Тип. Торгового Дома С. Леонтьева и Коки., Никопольская, 37. – 1885.
2. Riksdagens Skrifvelse N:o 155. 9 N:o 155. Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 17 maj 1904. - Andra Kammaren den 17 - Riksdagens skrifvelse till Koningen, i anledning af väckta motioner angående ändringar i gällande sjöfartslagstiftning. (Lagutskottets utlåtande n:o 53.) Till Konungen. - Riksdagens Skrifvelse N:o 155. 9 N:o 155. – URL: rskr_1904____155.pdf Риксдаг Скривелсе № 155 (Риксдагскривелсе

- 1904:155) | Шведский риксдаг (www-riksdagen-se.translate.goog) (дата обращения: 03.09.2024)
3. Приватное морское право на основании существующего шведского законодательства. Сочинение ХАМБРЭ 1870 г. перевел Коллежский Совѣтникъ Головачовъ. – Санктпетербургъ. Печатано в типографии Морского министерства, в Главном Адмиралтействе. 1872.
4. Lov om Sjøfarten af 20. Juli 1893. - Norges Sjøfartstidende's Forlag, 1893. – 196 s.; Норвежский закон о мореплавании (Norsk Lov om Sjøfarten) 20 июля 1893 г. Под редакцией Члена Совещания В. С. Садовского. – С.-Петербург. Типография В. Киршбаума, Дворцовая площ., д. М-ва Финансов. – 1902. – 149 с.
5. Lag- Utskottets Utlåtande N:o 13. Utlåtande 1877:LU13. Lag- Utskottets Utlåtande N:o 13. 1 Tf:o 13. Ank. till Riksd. Kansli den 9 Mars 1877, kl. 1 e. m. – URL: [Lag- Utskottets Utlåtande N:o 13 \(Utlåtande 1877:LU13 Lagutskottet\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](http://Lag- Utskottets Utlåtande N:o 13 (Utlåtande 1877:LU13 Lagutskottet) | Sveriges riksdag (riksdagen.se) (дата обращения: 03.09.2024) (дата обращения: 03.09.2024)
6. Riksdagens Skrifvelse N:o 155. 9 N:o 155. Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 17 maj 1904.— Andra Kammaren den 17 — Riksdagens skrifvelse till Koningen, i anledning af väckta motioner angående ändringar i gällande sjöfartslagstiftning. (Lagutskottets utlåtande n:o 53.) Till Konungen. - Riksdagens Skrifvelse N:o 155. 9 N:o 155. – URL: rskr_1904_155.pdf Риксдаг Скривелсе № 155 (Риксдагскривелсе 1904:155) | Шведский риксдаг (www-riksdagen-se.translate.goog) (дата обращения: 03.09.2024)
7. Свод английских морских торговых постановлений издания 1871 года. Перевел с английского Лейтенант Андрей Деливрон. – Санктпетербург. Печатано в типографии морского министерства в Главном Адмиралтействе. 1872. – 412 с.
8. Устав торгового мореплавания итальянского королевства. С указанием соответствующих постановлений русского законодательства. – Санктпетербург. Печатанов типографии Морского Министерства, в Главном Адмиралтействе. – 1877.
9. Германские законы о торговом мореплавании (findelsgesetzbuch von Mai 1897, 4 Buch §§ 477-905), Seemannsordnung 1902, etc.). Под редакцией Члена Совещания В. С. Садового и Делопроизводителя Совещания С. П. Веселаго. – С.-Петербург. Типография Т-ва «Народная польза». Спб., коломенская ул., дом, №39. – 1902. – С. 163-184.

Osochenko A. A. Evolution of european maritime legislation regulating fire safety issues // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2024. – Т. 10 (76). № 3. – P. 580-584.

The article is devoted to the study of the development and establishment of norms regulating the issues of fire safety in the merchant fleet of European states in the second half of the XIX century. The main acts devoted to these issues of Great Britain, Sweden, Norway, Italy, Germany are analyzed. It is established that the previously used practice of development and adoption of disparate normative acts was replaced by the introduction of comprehensive legislation. The basis of the new system was the creation of control bodies (both national and local), regulating the activities of such bodies as: training and qualification of all crew members, including captains, navigators, mechanics; creation of a system of examination of merchant marine vessels; introduction of division of vessels into passenger, cargo-passenger, cargo, coastal, international navigation; more detailed regulation of transportation of flammable cargoes; significant strengthening and detailing of fire prevention and anti-emergency measures in the trade and transport of goods and services.

Keywords: fire protection measures, safety, regulation, inspection, administration, port, control, security.

Spisok literatury:

1. Sistematicallyj sbornik Anglijskih zaopolozhenij o trgovom moreplavanii (Liz i Bighen). Pervod s anglijskogo. – S.-Peterburg. Tip. Torgovogo Doma S. Leont'eva i Koki., Nikol'skaya, 37. – 1885.
2. Riksdagens Skrifvelse N:o 155. 9 N:o 155. Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 17 maj 1904. - Andra Kammaren den 17 - Riksdagens skrifvelse till Koningen, i anledning af väckta motioner angående ändringar i gällande sjöfartslagstiftning. (Lagutskottets utlåtande n:o 53.) Till Konungen. - Riksdagens Skrifvelse N:o 155. 9 N:o 155. – URL: rskr_1904_155.pdf Riksdag Skrifvelse № 155 (Riksdagskrivelse 1904:155) | Шведский риксдаг (www-riksdagen-se.translate.goog) (дата обращения: 03.09.2024)
3. Privatnoe morskoe pravo na osnovanii sushchestvuyushchago shvedskago Zakonodatel'stva. Sochinenie HAMBRE 1870 g. perevel Kollezhsij Sovѣtnik" Golovachov". – Sanktpeterburg". Pechatano v tipografii Morskogo ministerstva, v Glavnom Admiraltejstve. 1872.
4. Lov om Sjøfarten af 20. Juli 1893. - Norges Sjøfartstidende's Forlag, 1893. – 196 s.; Norvezhsij zakon o moreplavanii (Norsk Lov om Sjøfarten) 20 iyulya 1893 g. Pod redakciej CHlena Soveshchaniya V. S. Sadovskogo. – S.-Peterburg. Tipografiya V. Kirshbauma, Dvorcovaya ploshch., d. M-va Finansov. 1902. 149 s.
5. Lag- Utskottets Utlåtande N:o 13. Utlåtande 1877:LU13. Lag- Utskottets Utlåtande N:o 13. 1 Tf:o 13. Ank. till Riksd. Kansli den 9 Mars 1877, kl. 1 e. m. – URL: [Lag- Utskottets Utlåtande N:o 13 \(Utlåtande 1877:LU13 Lagutskottet\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](http://Lag- Utskottets Utlåtande N:o 13 (Utlåtande 1877:LU13 Lagutskottet) | Sveriges riksdag (riksdagen.se) (дата обращения: 03.09.2024) (дата обращения: 03.09.2024)
6. Riksdagens Skrifvelse N:o 155. 9 N:o 155. Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 17 maj 1904.— Andra Kammaren den 17 — Riksdagens skrifvelse till Koningen, i anledning af väckta motioner angående ändringar i gällande sjöfartslagstiftning. (Lagutskottets utlåtande n:o 53.) Till Konungen. - Riksdagens Skrifvelse N:o 155. 9 N:o 155. – URL: rskr_1904_155.pdf Riksdag Skrifvelse № 155 (Riksdagskrivelse 1904:155) | Шведский риксдаг (www-riksdagen-se.translate.goog) (дата обращения: 03.09.2024)
7. Svod anglijskih morskikh torgovyh postanovlenij izdaniya 1871 goda. Perevel s anglijskogo Lejtenant Andrej Delivron. – Sanktpeterburg. 1872. – 412 s.
8. Ustav torgovogo moreplavaniya ital'yanskogo korolevstva. S ukazaniem sootvetstvuyushchih postanovlenij russkogo zakonodatel'stva. – Sanktpeterburg. 1877.
9. Germanskie zakony o trgovom moreplavanii (findelsgesetzbuch von Mai 1897, 4 Buch §§ 477-905), Seemannsordnung 1902, etc.). Pod redakciej CHlena Soveshchaniya V. S. Sadovogo i Deloproizvoditelya Soveshchaniya S. P. Veselago. – S.-Peterburg. Tipografiya T-va «Narodnaya pol'za». 1902. – S. 163-184..