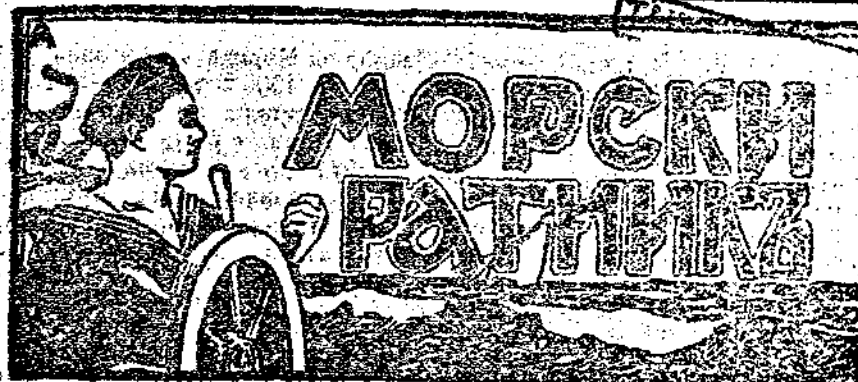




Органъ на Съюза на Българските Моряци

Абонаментъ: за година 60 лв., пол-
год. 30 лв., за странство 100 лв. +

Отдѣленъ брой 2 пеза

Урежда редакционенъ комитетъ

Всичко се адресира до Съюза
на Българските моряци:
ул. „Малка-Търговска“ 2- Варна

Изправенъ предъ съзрѣния фантъ съ законопроекта, миналъ на второ четене, Съюза на българските моряци повторно моли г-да министритъ и народнитъ представители — да спратъ законопроекта за търговското корабоплаване, понеже той е въ противоречие съ морскитъ закони и опитността на морскитъ държави.

Съюзътъ моли да се назначи нова комисия въ съставъ: отъ г-да инженеритъ отъ Пристаннищата Дирекция, които въ миналото сж били и сж сега ръководители на Търговското корабоплаване; представители на Морския Сговоръ, който обобщава морскитъ отрасли, като професионална организация и отъ Съюзътъ на българските моряци — който е обединявалъ всички истински моряци, които разполагаха понастоящемъ нашето знаме по моретата. Нека отъ тритъ отдѣлни служби — да има по равно число делегати — напр. по двама — и комисията да се председателствува отъ г-нъ директора на пристанищата, съ когото комисията ще има седемъ члена. Нека при този съставъ да се преработи законопроектътъ, защото Съюзътъ заявява на всеуслухание, че той нѣма дѣлъ въ този законопроектъ, неговата опитностъ е пренебрегната.

Дали законопроектътъ ще се спре или не — ний това не знаемъ — но едно знаемъ хората отъ Съюзътъ на моряцитъ: истинскитъ моряци знаятъ, че съ промареянето на законопроектътъ въ този видъ — морячеството ни ще бѣде изправено предъ катастрофи, които окончателно ще разбиятъ и потопятъ това, което имаме и което е истинскитъ моряци — сж запазили и сж командували до сега.

Мине ли законопроектътъ въ този видъ — минае въ българската история на третото царство — да се отбеляжи за назидание на бъдещитъ поколения, че българскитъ истински моряци нѣматъ дѣлъ въ този законъ! Това е последния зовъ на Съюзътъ къмъ отговорнитъ фактори за да се спре този пакостенъ законопроектъ.

Но, ако по една или друга причина — той стане законъ, Съюзътъ систематически ще го разпритинява въ зледищата на морската опит-

ностъ на морскитъ държави, ще изнесе всичкитъ „ръзни и неоправдани отклонения“ — предметъ на критиката на Морския Сговоръ отъ преди четири години — и съ всички сили ще заработи за парирането на всичко онова, което е въ разръзъ съ разумната морска мисль и практика.

По закона за търговското корабоплаване.

Този законъ, за който Съюза на българските моряци най-напредъ издигна гласъ, сънавайки добре неговото значение, има за цель да уреди материята на търговското корабоплаване и да опредѣли веднѣжъ за винаги отнѣшенята на търговскитъ моряци съ арматоритъ, тѣхнитъ права и задължения, както и утвържденията, които трѣбватъ да се грижатъ за администрирането на търговския флотъ у насъ.

Обаче, въ приетия на първо и второ четене законопроектъ за търговското корабоплаване ние не виждаме именно тази глава, която е най-съществената въ закона и безъ която закона си остава безжизненъ трупъ.

Каза се, че управление на пристанищата и администриране на търговски флотъ сж двѣ различни нѣща и трѣбва да се разграничатъ ясно и опредѣлено, така, както е въ всички останали морски държави. Ако това разграничение не се направи сега, когато се поставя основата на търговското ни корабоплаване, нека да не ни е чудно, че можемъ да изпадаме, и въ бъдеще въ положение, въ каквото се намирихме следъ катастрофата на парахода „Варна“, където интереситъ на семействата на загиналитъ не можаха да бѣдатъ запазени своевременно отъ респективнитъ пристанищни власти въ странство.

Сжщото е и съ всички останали текущи въпроси отъ чисто морски характеръ, които нѣматъ нищо общо съ управлението на пристанищата.

Защо се изоставя тази глава отъ закона, ние не знаемъ, но знаемъ, че безъ нея закона остава непълненъ, или още повече, безкрѣвенъ, защото за ония органи, които ще трѣбватъ да го въодушевяватъ, не е казано нищо.

Тази глава, която стои на чело на всички закони, както и на този, отъ където е преданъ нашиятъ, ние я печатаме по-нататъкъ въ „Морски ратникъ“ за да се види какво голѣмо опущение се прави съ нейното изхвърляне.

Втора голѣма грѣшка въ законопроекта е и тази, че законопроекта обхваща, освенъ пътува-

нията съ кораби по море, още и това — по рѣ-
китѣ и езерата. Намъ ни се струва, че тази е при-
чината да бжде той преименуванъ отъ законъ за
„търговското мореплаване“ въ закона за „тър-
говското корабоплаване“. Това е грѣшка отъ
голъмо значение, защото отъ кораби, плуващи по
рѣкитѣ и езерата, до кораби, плуващи по морето,
има грамадна разлика, кждето условията и меж-
дународнитѣ положѣния въ последнитѣ се разли-
чаватъ коренно отъ тия на първитѣ, за които въ
всички държави съществува съвършено отдѣленъ
законъ. Въ чл. 3 отъ законопроекта се говори за
„морски лица“, а не за „корабни“, „рѣчни“, или
„езерни“ лица. Следователно, ясно е, че законо-
проектъ смѣсва тия две разнородни плавания и
иска да ги подведе подъ еднакъвъ знаменателъ.

Друга голѣма непълнота въ законопроекта,
която ще даде поводъ на много тълкувания въ
последствие, се чувствува сжщо въ чл. 256 който
опредѣля понятието корабъ въ смисъла на за-
кона.

Въ текста, приетъ на първо четене (чл. 11),
понятието корабъ бѣше опредѣлено така: „ко-
рабъ, въ смисъла на този законъ, е всѣки пла-
ващъ сждъ, независимо отъ вмѣстимостта, мате-
риала, отъ който е построенъ и видътъ на двига-
тельтъ му, съ изключение на лодкитѣ, предназна-
чени за риболовъ въ териториалнитѣ води, или
за превозъ на пътници въ пристанищата, рейдо-
ветѣ и по крайбрѣжията“.

Това опредѣление на понятието търговски
корабъ не е пълно и за това се поиска да бжде
поправено, както следва: „Търговски морехо-
денъ корабъ е всѣки плавателенъ сждъ, движителъ
съ парна, или друга механическа сила, предназ-
наченъ за пътуване по море съ търгов-
ска целъ, който превозва пътници и стоки и е
записанъ въ списъцитѣ на едно отъ
пристанищата. Исклучение правятъ: любител-
скитѣ, яхт-клубнитѣ, спортнитѣ, служебнитѣ, спа-
сителнитѣ, учебнитѣ лодки, както и тия, които ра-
ботятъ въ пристанищата“. Но намѣсто да бжде
възприета тази поправка, която премахва много
неудобства, този членъ го намираме въ законо-
проектъ, приетъ на второ четене (чл. 256) пре-
мѣстенъ на края и измѣненъ така: „корабъ, въ
смисъла на този законъ е всѣки плаващъ сждъ,
който извършва търговска или риболовна служба,
независимо отъ вмѣстимостта, матери-
ала, отъ който е направенъ и видътъ на двига-
теля му“.

Въ този му видъ чл. 256 извърля последнитѣ
редове на чл. 11 и прибавя: „търговска и рибо-
ловна целъ“. Прибавя се сжщо и необходимата
забележка, която гласи, че специаленъ админист-
ративенъ правилникъ ще опредѣли службата и
прилагането на закона за кораби по-малки отъ 10
регистрави тона.

Руското законодателство, което е имало предъ
видъ условията, които не се различаватъ по нищо
отъ нашитѣ, предвижда 20 регистрави тона, зашто
то не е имало за целъ да сплва развитието на
мѣстното корабоплаване, което не може да на-
предне, ако се остави вмѣстимостъ до 10 рег. тона,
която вмѣстимостъ е много малка и не може да
се използва корабъ съ такава вмѣстимостъ по на-
шето крайбрѣжие ефикасно и доходно.

Ето защо, необходимо е да се възприеме 20
регистрави тона, която вмѣстимостъ е вече подхо-
дна и има смисълъ да се жертвуватъ съгласията за

такъвъ корабъ. Закона за Морската търговия, кой-
то е въ сила у насъ отъ 1908 год. (чл. 22) гласи:
„Водението на морски журналъ не е задължител-
но за плаването по езера и рѣки и за пътува-
нията съ кораби, които носятъ по-малко отъ 50
тона и които не се отдалечаватъ отъ брѣговетѣ
на царството“. Значи, закона за морската търго-
вия по сжщество не признава за морски търгов-
ски корабъ ония кораби, които носятъ по-малко
отъ 50 тона и се равняватъ на 20 регистрави ко-
раби, нѣма защо да се поставя за норма 10 р.
тона, което ще бжде една прѣчка за нашето род-
но корабоплаване и ще лиши масса опитни моря-
ци отъ препитание по нашето крайбрѣжие.

Тѣзи и още много други дефекти има въ за-
конопроектъ за търговското корабоплаване, които
трѣбва да бждатъ поправени, ако искаме да ту-
римъ една здрава основа, върху която ще се гра-
ди бждащото ни корабоплаване и, ако не желаемъ
да сплжемъ това, което имаме.

Часть първа Административни наредби

ОТДѢЛЪ ПЪРВИ

За администрацията на търговския флотъ

ГЛАВА ПЪРВА

Чл. 1. Администрацията на търговския флотъ
~~въ царството се намира подъ ведомството на Ми-
нистерството на железницитѣ, пошитѣ и телегра-
фитѣ.~~

Чл. 2. Крайбрѣжието на Царството е раздѣ-
лено на морски области, а тия последнитѣ на мор-
ски окржжия.

Числото на областитѣ и окржжията, тѣхнитѣ
границы и седалища сж опредѣлени въ таблицата,
приложена къмъ настоящия законъ.

Чл. 3. Административнитѣ и технически служ-
би на търговския флотъ се състоятъ отъ единъ
корпусъ цивилни чиновници, наречени пристанищ-
ни капитанства, състоящи се отъ:

Пристанищни капитани, пристанищни офицери
и опытномошени пристанищни чиновници.

Числото, чинътъ и годишнитѣ заплати на
гореказания персоналъ се опредѣлятъ съ бюджетъ.

Чл. 4. Въ всѣко седалище на областта ще
стои по единъ пристанищенъ капитанъ.

Въ всѣко седалище на окржжието, освенъ
това въ което е седалището на областта, ще има
по единъ пристанищенъ офицеръ.

Въ останалитѣ по-важни пунктове въ област-
та ще има пристанищни управления въ подчине-
нието на седалището на окржжието.

Чл. 5. Въ пунктове, кждето нѣма учредени
пристанищни управления, службата се предава
до офисъ на другото сходно държавно учреждение.

Чл. 6. Чиновницитѣ въ пристанищнитѣ управ-
ления се назначаватъ съ министерска заповѣдъ.

Чл. 7. Учрежденията, управляващи търговския
флотъ, носятъ името пристанищни капитанства и
се снабдяватъ съ прислужници, пазачи и моряци
съгласно правилника.

Чл. 8. Пазачитѣ и моряцитѣ се назначаватъ
по начина, указанъ въ правилника.

ство е повърена на Царските консулства и консулски агенства.

ГЛАВА ВТОРА

За персонала на пристанищните капитанства.

Чл. 10. Пристанищните капитани съставляват с изпълнителната власт по администриране търговския флот, съ службата въ пристанището, скелитъ, рейдовете, плажоветъ, моловетъ и мостоветъ, находящи се въ областта; както и каналитъ и рововетъ, които влизатъ въ нея.

Пристанищните офицери изпълняватъ въ своето окръжие, своитъ административни функции, които споредъ закона не сж запазени за пристанищния капитанъ.

Чл. 11. Пристанищните капитани изпълняватъ функциитъ на общественни органи, подписватъ ония актове, които настоящиятъ законъ имъ дава право.

Актоветъ съставени отъ тѣхъ иматъ обществена или наказателна сила.

Настоящето важи и за пристанищните офицери, които сж съставени въ окръжието.

Чл. 12. Опълномощенитъ пристанищни чиновници или делегати, изпълняватъ онова, което е предвидено въ правилницитъ за тѣхъ.

Чл. 13. Пристанищните капитани и офицери изпълняватъ и службата на съдебна полиция за всичко, определено за тѣхъ въ настоящия законъ, въ изпълнение на тия си функции, могатъ да изискватъ направо съдействието на публичнитъ власти.

Чл. 14. Пристанищните капитани въ окръжията въ който се намира седалището на областта и пристанищните офицери въ респективното окръжие, разрешаватъ спороветъ, които не надминаватъ 5000 лв. въ следнитъ случаи:

А. — За причинени повреди отъ сблъскване на корабитъ, било при завързването си или заставането имъ на котва, било при изпълнение на каквито и да било маневри въ басейнитъ на пристанището, доковетъ или залива.

Б. — За обезщетения и възнаграждения при даване помощъ на кораби, намиращи се въ опасностъ.

В. — За възнагражденията, дължими на пилотитъ-практици, влекачитъ, лодкаритъ и преносвачитъ на баластъ, както и за наемването на понтонитъ за скаблене, налафатиране (конопатене), висящи мостове и въобще за въоръжаване и разоръжаване на кораби.

Г. — За заплати, храна и въобще за изпълнението на договоритъ за наемването, между капитанитъ, офицеритъ и екипажа.

Чл. 15. Пристанищните капитани и офицери, за събиране глобитъ пристъпватъ безъ всякакви съдебни формалности, следъ като сж изслушали странитъ, даже и въ отъгъствието на тая, която не се е явила, но редовно е била призована.

Тѣ трѣбва за всичко да съставятъ нужнитъ протоколъ, на основание на който се прави установлението, което замѣстятъ изпълнителнитъ. Това постановление не подлежи на обжалване.

Чл. 16. Въ случаетъ, кждѣто сумата надминава 5000 лв., пристанищните капитани и офицери трѣбва да се стараятъ да помиратъ странитъ къмъ взаимно съгласие и, ако не успѣятъ, съставятъ про-

токолъ съ мнение, като компетентни лица, изтъквайки фактитъ и го отнасятъ до съдебнитъ власти.

Понятието

„Заповѣдь по ведомството“ въ законопроектъ за Търговското корабоплаване

Въ законопроектъ, съ чл. 47 е дадено преголѣмо значение на заповѣдитъ по ведомството. Тѣзи заповѣди по ведомството сж представени, като най-висшиятъ морски институтъ. Тѣмъ имъ е дадена силата на най-висшата морска инстанция. Тѣмъ имъ сж дадени правата и знанията на всичкитъ морски отрасли... И оттамъ — щастливцитъ, попаднали подъ тѣзи „заповѣди“, чл. 47-й ги е отдѣлил въ специална категория, въ категория корабоначалници, които се освобождаватъ отъ изпитъ предъ Държавната изпитна комисия.

Споредъ сѣщия членъ, достатъчно е нѣкое лице да служи дълги години въ канцеларитъ, като началникъ на отдѣлна частъ; да стои съ завързани кораби на кея или на шамандура, като тѣхенъ груповъ началникъ, или да се числи, като командиръ „на отрядъ“, или „на отдѣление“, — и това лице автоматически вече придобива правото да получи командването на корабъ въ даде то плаване... изъ всички океани!... Безъ изпитъ, предъ Държавната изпитна комисия — чл. 47 дава право да се повѣри корабъ, екипажъ, стѣжа, пасажери въ ржце на лице, съ морски познания отъ съмнително естество. А, че познанията му сж отъ съмнително естество — личи отъ а „mosterlogiata“ уговорка, която — признавайки го „слабъ“ въ морската наука и практика — изисква отъ него да има действително плаване отъ 26 месеца.

Разумнитъ изпити, практически и теоритически, върватъ едновременно, ржка за ржка: най-напредъ ще се представи извършения плавателенъ цензъ, а следъ това ще се държи теоритически изпитъ: такава е практиката на морскитъ народи!... Освенъ това понятието „заповѣдь по ведомството“ винаги предполага личната воля на единъ началникъ, който може да действа по свое усмотрение и да облагодетелствува съ произволство този или онзи. Или даже, ако това не е личната воля на единъ, то може да бжде колективната воля на повече лица, излѣзли само отъ едно съсловие, отъ едно ведомство, въ което нѣматъ достѣтъ онѣзи прѣко-звизинтересовани морски лица, чиито функции се свързватъ, като въ центъръ, въ Пристанищната Дирекция, компетентнитъ критерий по въпроса за търговското корабоплаване. Пристанищната Дирекция, върховниятъ критерий по търговското мореплаване — е отстранена отъ своитъ легитимни функции съ чл. 47.

„Заповѣдта по ведомството“ не може да бжде институтъ, който има правото да повѣрва имота и живота на хората въ ржце на лица, които нѣматъ санкцията за това отъ цѣлия комплексъ-морски сили. А комплексътъ — морски сили, изразенъ въ всичкитъ морски отрасли и институти, е единствения изразителъ на общата морска мисль въ страната ни. И само този комплексъ отъ морскитъ лица, сили и институти — е надеждниятъ органъ, който има правото да провѣрва знанията на онѣзи, които искатъ да ставатъ корабоначалници. Този комплексъ на морско знание за

сега е съсредоточен във Пристанищната Дирекция, и оттам — тя е, която има правото да проверява знанията на кандидатите за корабонаначалници, независимо от къде идват те: дали те идват от държавни морски училища, или пък някъде — от странство. Тъкмо и за това — ето какъ царска Русия разрешава въпроса със своите флотски офицери:

Флотски корабен офицер — макар и дворянин — въ какъвто и чинъ да е билъ, въ военната флота, щомъ искаше да премине на служба въ търговския флотъ, той бѣше длъженъ да се подложи на изпитъ предъ Държавната изпитна комисия, съблюдавайки всичките постановления на морско-търговския законъ. И, подъ императивътъ на това категорично постановление — офицери те трѣбваше да се явяватъ предъ Държавната изпитна комисия, макаръ даже да бѣха обиколили и цѣлия святъ въ корабна длъжностъ. По военно-флотско или дворянско достойнство — никому не даваха дипломи, защото надъ комисията отъ военно-флотското ведомство и флотското дворянско съсловие съществуваше друга по-висша инстанция — Държавната изпитна комисия, която е комплексъ на всичките съсловия, върху които тя е суверененъ арбитъръ и критерий.

Държавната изпитна комисия е тъй също и сборъ на всичките морски лица и морски институти, които действуватъ независимо отъ „морското полицейско ведомство“, което има съвсѣтъ специална работа, и оттамъ — „заповѣди по ведомството“ въ никой случай не могатъ да покриятъ и защитятъ интересите и капиталите на останалите институти, които боравятъ, като самостоятелни единици. А тъкмо за тези самостоятелни единици: арматори, параходни дружества, корабособственици, стари морски капитани, морски осигурителни дружества: Register Lloyd, Velitas, търговски камари и Пристанищна Дирекция — не се държи никаква сметка въ „заповѣдите по ведомството“. Къмъ това, като се прибави, че съ общата практика на „заповѣди по ведомството“ навсякъде сж се издигали най-протежирани — то ще имаме пълната картина за несъстоятелността на чл. 47, който е едно вопиющо противоречие съ морската разумна действителност. И оттамъ — имаме заключението: щомъ законопроектътъ иска подготвени корабонаначалници, нека да се заличи чл. 47 и нека всички кандидати да бждатъ изправяни предъ Държавната изпитна комисия, която въ всѣки моментъ е пъленъ синтезъ на цѣлата морска мисълъ и на всичките съсловия въ страната!

Който се страхува отъ Държавната изпитна комисия — той съ този си страхъ потвърждава, че му липсватъ знания. . . Защото при нашата печална доморасла военна-флотска действителност — каква е най-голямата ни единица? Миноносецътъ? Тридесет-метровиятъ миноносецъ, отъ типътъ на онѣзи, които изчезнаха изъ всичките флоти и минзха въ музеите имъ? . . Следъ миноносецътъ идатъ на сцената нѣколко моторни лодки — шасиори, а после — катерите. . . Имаме ли кораби за открито море, кораби достойни за плаване, за да говоримъ за „плавателни отряди“? И защо чл. 47 делегира такива големи и отговорни права при минимума съответно съдържание? Съдържание — равно на онова, което въ чуждите флоти отдавна е повѣрено въ ръцете на морски-фелдфебели — корабниците? И защо „начални-

кътъ на отряда“, който никога не е стигналъ съ корабите си даже до Цариградъ — да има автоматически правото да получи командване на далечно плаване, когато фактическото му 26-месечно плаване извънъ Черно море — може да е било само плаване, като юнга? Има ли логика?

Тѣй също пакъ — до колко е несъстоятелно положението на „заповѣдите по ведомството“, явява и отъ следното противоречие, изразено по най-очебиющъ начинъ въ сѣщия членъ:

Докато на офицерите, като учители, се принаватъ тѣхните непогрѣшими знания на отлични моряци, отъ друга страна къмъ учениците на офицерите — кондуктори и корабници — сѣщия членъ, буква „г“, се отнася много строго къмъ тѣхъ и ги изпраща предъ Държавната изпитна комисия, която имъ изисква действително плаване. Офицерите безъ изпитъ, долните чинове съ изпитъ! Защо има две мѣрила?

Но, ако това не е едно съзнателно решение за да се привилегирова само известенъ кръгъ хора, то е тогава най-малкото — едно нежелателно опущение, което, по силата на здравата морска логика, трѣбва да бжде поправено въ смисълъ: или всички офицери и долни чинове да бждатъ освобождавани отъ изпитъ — или пъкъ — всички да се изпращатъ предъ Държавната изпитна комисия, защото едниятъ и другиятъ сж рожба на „заповѣдите по ведомството“, подчинени на единъ и сѣщъ „институтъ“.

Нима презъ дългиятъ периодъ отъ време на съществуването на бившия воененъ флотъ и сегашната морска и рѣчна полиция — не се оказали единъ корабникъ или кондукторъ, достоянъ да плава порайъ брѣга съ корабче-оарнастъ отъ 20 тона и възъ основа на това негово знание — да бжде освободенъ отъ изпитъ?

Тѣй също и противното — нима всички въ корабни офицери, попаднали подъ „щастливата звезда“ на чл. 47 сж били въ дългото минало и въ настоящето все отлични моряци, та само възъ основа на уговорката на чл. 47 — да имъ се повѣрва имота и живота на български и чужди граждани?

Ако учителите сж допуснали тѣхните ученици да се изпращатъ предъ Държавната изпитна комисия, логическо следствие и заключение е: законопроектътъ да изпрати и тѣхните учители предъ изпитната комисия, и ако за учениците се изисква 4-годишно действително плаване — нека и учителите да се нареждатъ подъ знаменателя на 4-годишното плаване, защото и двѣте категории лица предъ лицето на Държавната изпитна комисия не сж нищо друго, освенъ кандидати, на които утре Държавата ще повѣри или не имота и живота на своите и чуждите граждани.

И, въ правилно застъпване на тази материя по командването на корабите подъ търговското знаме, чл. 47 трѣбва да се изхвърли, като крайно пакостенъ за развоя на бждашето ни морячество, понеже изъ основа подрива стабилността на морските познания, откривайки вратата на единъ голѣмъ произволъ.

„Морски Ратникъ“ изнася морските истини, такива каквито си сж.