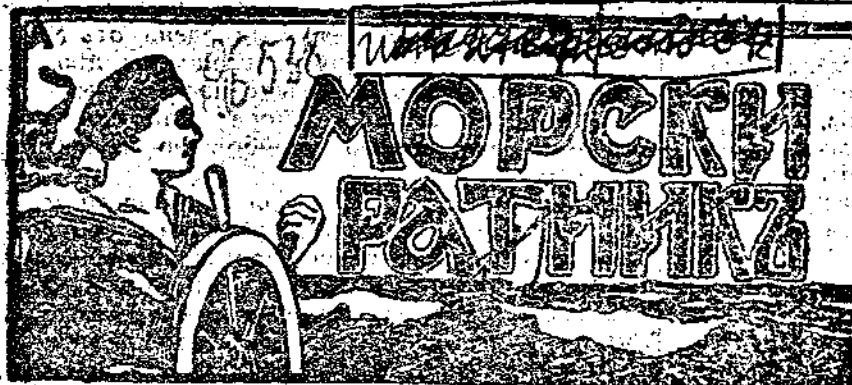




Органъ на Съюза на Българските Моряци

Абонаменти: за година 60 лв.; пол.
год. 30 лв., за странство 100 лв. г.

Отдѣленъ брой 2 лева

Урежда редакционенъ комитетъ

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

КЪМЪ ЧИТАТЕЛИТЪ

Преди петъ години „Морски Ратникъ“ излъже съ девиза: **МОРСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО**. Отъ тогава се започна изготвянето закона за морското търговско мореплаване. Всички, освенъ истинските моряци, които рѣшно застъпа този законъ, вземаха участие въ неговото изработване и преработване, до нато най-после го виждаме проиранъ на първо четене въ Народното Събрание.

Съюза на българските моряци, който първи поде инициативата за морска законодателство, следеше внимателно онова, което се вършеше съ него и на време каза своята дума съ редъ изложения, представени нждето грѣбва.

Днеска, когато законопроектъ за търговското корабоплаване (не мореплаване) е приетъ и на второ четене, ние виждаме, че не всичко, което Съюза на българските моряци бѣше препоръчалъ да бѣде направено, е взето подъ внимание.

Съюза на Българските моряци, виждайки ясно, че нашето родно мореплаване е застрашено да елѣзе въ единъ погрѣшенъ пътъ — изоставенъ отдавна отъ всички морски народи — рѣши да продължи издаването на своя органъ „Морски Ратникъ“, нато чрезъ него, направи достояние на всички заинтересувани онова, което представлява отъ себе си, въ своята последна форма, законопроектъ за „търговското корабоплаване“ и онова, което е било препоръчано да бѣде направено въ него отъ Съюза на Българските моряци.

Законопроектъ, въ този си видъ, въ който го намираме днеска, следъ приемането му на второ четене, не се отличава много отъ онзи, приетъ на първо четене, и следователно, грѣшитъ, допуснати въ него, не сѫ поправки, а рѣшки умѣстнитъ напомнящи на Съюза на моряците.

По този начинъ, ако законопроектъ стане законъ, намѣсто полза, ще нанесе ударъ на българското морячество и българското корабоплаване.

Загива, нашъ дългъ е да изнесемъ направо въ Народното Събрание на българските моряци

по законопроектъ, за да не бѣдемъ упрежнати въ послѣствие, че не сме направили нужното.

Обръщаме внимание на всички, отъ които зависи поправката на законопроектъ и прокарването му, нато законъ...

Нато втора побуда за възобновяване на М. Р. се явява и излизането на разни вестници и списания, които третиратъ въпроси отъ жизненъ характеръ за Съюза и българските моряци, които разглеждатъ въпроситъ по свои разбирания и оставатъ впечатления, че българското морячество се солидаризира съ тяхъ.

„Морски Ратникъ“ — органъ на Съюза на българските моряци, си остава стражъ на истинските интереси на българския морякъ и отблъсква всички странични домогания, отъ които и да идватъ тѣ.

Моряци, на поста си!

М. Р.

ИЗЛОЖЕНИЕ

на съюза на Българските моряци по законопроектъ за Търгов. корабоплаване.

Понеже закона за търговското корабоплаване застъга, преди всичко, моряцитъ отъ търговския флотъ Съюза на Българските моряци, въ желанието си, да се даде едно по-правилно решение на въпроса за създаването и у насъ подходящо морско законодателство, намира за палежаще, да се направитъ известни поправки въ представения законопроектъ, както следватъ по-долу, съ надежда, че ще бѣдатъ взети подъ внимание при неговото разглеждане:

1-во. Понеже въ мотивитъ, придружаващи представения законопроектъ за търговското корабоплаване, на първо мѣсто е поставенъ този — за необходимостта отъ административенъ надзоръ върху Българското търговско корабоплаване, естествена последица е — да се опредѣли начинъ по който трѣбва да бѣде уредена тая административна власть, което именно е пропуснато въ представения законопроектъ, когато тази материя стои на чело на всички закони за търговското мореходство.

Тѣй като въ всички чуждестранни за търговското мореходство, търговското законодателство се намира подъ ведомството на морската — отдѣлъ търговски, необходимо е то да е административно отдѣление —

Министерството на железниците, пощите и телеграфите, на което е поверено то у насъ.
Въ първата глава на закона, следователно трябва да бъдат определени ясно и категорично длъжностите и правата на всички лица, натоварени съ администрацията на търговския флот у насъ, като се направи едно разграничение отъ понятията: „управление на пристанищата и администриране на търговския флотъ“. (Гледай приложения преводъ отъ италианския законъ).

Отдѣлъ 2-ри. Глава 1-ва въ законопроекта — За морските лица — италианския текстъ (чл. 17) определя понятиято „морски лица“ по следния начинъ, което определение трябва да бъде взето, като по-точно, а именно: Названието „морски лица“ обхваща всички лица, които споредъ естеството на морската професия подлежатъ на действията на настоящия законъ“.

Къмъ чл. 3-ти буква „В“ трябва да се забележи, както е направено и въ италианския текстъ: „че за плаването и за полицията въ езерата, рѣкитѣ и блатата, ще бъде изработенъ специаленъ законъ“. И тогава понятиято морски лица ще бъде оправдано.

Въ чл. 11-ти. Не е вѣрно определено понятиято **търговски корабъ**, което трябва да бъде по-ясно, както това ни дава Руското законодателство, защото така, както е, ще създаде много практически затруднения и нередовности.

Руския текстъ гласи: За морски търговски корабъ се признава всѣки плавателенъ съдъ, който се движи съ платна или механическа сила, предназначенъ за пътуване по море съ търговска целъ, който превозва пътници и стоки и е записанъ въ списъците на едно отъ пристанищата, съ изключение на любителските, яхт-клубните, спортните, служебните, спасителните, учебните, лодки, както и за тѣх, които работятъ въ пристанищата, защото не отговарятъ на горното определение и не могатъ да бъдатъ признати за търговски кораби.

Трѣбва да се забележи също, че кораби по-малки отъ 20 р. т., както е въ Русия, 10 ласти (1 ласть 2 р. т.), ще се регистриратъ.

Чл. 37 да бъде направенъ, както следва: Никой нѣма право да управлява търговски корабъ, ако не е признатъ за това споредъ определения на настоящия законъ.

Това трѣбва да се каже, защото закона дава право и на други морски лица, които не сж капитани да управляватъ кораби.

Забележката на чл. 38 да се попълни: кораби отъ 20 до 50 т., за да не става причина за спъването развитието на крайбрежното ни плаване, което е отъ голѣмо значение за страната ни.

Чл. 40 да се направи както следва:

а) да е навършилъ 21 годишна възраст;

б) да има завършено морско образование за капитанъ на крайбрежно плаване въ нѣкое учебно заведение въ странство или въ царството. Или да е издържалъ споредъ определена програма отъ Министерството изпитъ за такъвъ предъ специална държавна комисия;

в) да има действително плаване по море, като помощникъ капитанъ на близко крайбрежно плаване 36 месеци.

Чл. 41-ви да се преправи както следва:

а) да е навършилъ 22 годишна възраст;

б) да има завършено морско образование за капитанъ на далечно крайбрежно плаване въ нѣкое учебно заведение въ странство или въ царството. Или ако притежава свидетелство за капи-

танъ за близко крайбрежно плаване, да е издържалъ изпитъ споредъ утвърдена отъ Министерството програма предъ специална държавна комисия за, такъвъ за какъто претендира;

в) да е плавалъ по море като помощникъ капитанъ на далечно крайбрежно плаване 36 месеци.

Следва да се поправи чл. 42-ри както следва:

а) да е навършилъ 24 годишна възраст;

б) да има завършено морско образование въ странство или въ царството за капитанъ на далечно плаване. Или, ако притежава свидетелство за капитанъ отъ далечно крайбрежно плаване, да е издържалъ изпитъ за капитанъ за далечно плаване предъ държавна комисия по определена за тая целъ програма.

в) да има действително плаване като помощникъ капитанъ на кораби отъ далечно плаване 24 месеци.

Поправките на чл. чл. 40, 41 и 42 получаватъ по този начинъ най-правилното си разрешение, понеже съ това се цели поощряването на младите, желаещи да стигнатъ степенята капитанъ, като следватъ и въ странство, отъ кждето ползватъ, както за тѣхъ, така и за родното корабоплаване, ще бъде отъ голѣмо значение за насъ българитѣ. По този начинъ българския търговски флотъ ще може да се снабди съ капитани, които познаватъ устройството на чуждестранните търговски флоти и съ познанието на нѣколко чужди езици ще допринесатъ много за плаванията въ Западна Европа като същевременно не се отказватъ и възможността на всички други да постигнатъ това, като се явяватъ последователно на отгъда могатъ да добиятъ която и да било степенъ на капитанъ въ нашитѣ кораби.

Въ чл. 43-ти думата „висше“ да се замени въ „военно“, понеже никжде нѣма висше търговски морски академии, понеже най-висшата степенъ на търговско мореходство е капитанъ на далечно плаване, съ права да управлява кораби отъ всѣкакъвъ тонажъ и по всички морета. Висши морски заведения има само за военните флоти, въ които се изучаватъ предмети отъ чисто военноморски характеръ.

Чл. 50-ти ще получи една по-правилна редакция, като се корегира както следва: Екипажъ е наличния съставъ на служащите въ кораба.

Въ чл. 52-ри буква „г“, кждето се говори за пилотитѣ, трѣбва да се прибави и думата „практици“, тоестъ пилоти-практици — и да се допълни че пилотитѣ съ цензъ на капитани, се ползватъ съ правата на офицери на кораба, защото и италианския текстъ говори за пилоти-практици.

Чл. 53-ти да се попълни, като се прибави, че първи помощници на капитана могатъ да бъдатъ ония, които притежаватъ дипломъ за капитани на перспективно плаване, което кораба извършва.

Това се прави защото първитѣ помощници сж замѣстници капитана на кораба въ всѣко отношение и сж кандидати за корабоначалници.

Въ чл. 61-ви е необходима следната поправка: пунктъ 3-ти, огнярь може да бъде този, който е плавалъ поне една година като вжглищаръ въ търговски параходъ, и е издържалъ предвидения въ чл. 13-ти отъ закона за контрола на парнитѣ котли и резервуари, изпитъ.

Къмъ чл. 63-ти да се прибави забележка: на кораби,

тель, машинистъ може да бжде морско лице съ право на машинистъ-практикъ, съгласно закона за парните котли и резервуари.

Въ чл. 106-ти, между думите: „които се преследват за“ и „престъпленията“, да се прибави думата „углавни“.

Цѣлата глава 11-та „за пристигане на корабитъ“, трѣбаа да се поправи споредъ закона за полицията на крайбрѣжията и пристанищата.

Въ законопроекта е испусната цѣлата частъ 3-та, която третира въпроса за морето и плажовете; административната полиция и сигурността на пристанищата; за юридическата полиция въ пристанищата и рейдовете; за лодките и другите плаващи съдове, предназначена за служба въ пристанищата; за пилотитъ и други, която глава трѣбаа да бжде оставена въ закона, като се измѣни и поправи споредъ съществуващия такъвъ за полицията на крайбрѣжията и пристанищата, който трѣбаа да представлява нераздѣлна частъ отъ закона за търговското корабоплаване.

Въ чл. 133 се говори за помирителни съдилища въ първостепеннитъ пристанища. По право би било да се уредятъ третейски такива, понеже първата работа се изпълнява отъ пристанищнитъ капитани и, ако не се постигне споразумението, тогава въпроса се отнася до съда. Следователно, въпроса е за такива съдилища, **защото ако съ помирителни, тѣ нѣматъ право да издаватъ решения, щомъ странитѣ не желаятъ да се помирятъ**, както това е казано въ чл. 148-ми. Членоветъ на този съдъ не могатъ да бждатъ предварително фиксирани, защото дѣлата, които ще се разглеждатъ отъ тѣхъ сѣ отъ характеръ, който не търпи протакане и това е именно цѣльта за учредяването на такива съдилища.

По чл. 134-ти **Началникъ на пристанището се делегира въ права, безъ да се споменува нѣжде въ законопроекта за задълженията сѣция, както и не е опредѣленъ кой може да бжде Началникъ на пристанище, както това е направено за всички „морски лица“**.

Цѣлата частъ 2-ра отъ законопроекта има нужда отъ основна поправка, като се вземе подъ внимание закона за гражданското съдопроизводство и гражданския наказателенъ законъ за престъпления отъ общъ характеръ, а колкото се отнася за престъпленията отъ общъ характеръ, представляваме въ преводъ француския дисциплинаренъ наказателенъ законъ за търговската флота, който върваме ще бжде взетъ подъ внимание, като по-новъ.

При това дължимъ да забележимъ, че при опредѣляне размѣра на глобитъ не трѣбаа да се взема цифрата, както е посочена въ чуждитъ закони и да се превръща въ левове по курса, а да се вземе подъ внимание каква частъ отъ тая сума представлява отъ заплатата на служащия или чиновника: цѣла, половина, четвъртъ и т. н., понеже заплатитъ, получавани отъ нашитѣ чиновници, далече не сѣ въ състояние да покриятъ глобата наложена на тѣхъ даже въ размѣръ на 1/3 частъ отъ заплатата.

Въобщее, законопроекта е измѣненъ много отъ своята основа и за това за препорѣчване е, тъй като основата е вече подложена на измѣнение въ Италия, да се почака до като излизе новия поправенъ текстъ, за да не става нужда да се правятъ въ послѣдствие нови измѣнения, когато това може да бжде направено своевременно при поставянieto началото на нашето законодателство за родното корабоплаване.

К-нь В. Каракостовъ

Родното корабоплаване и нашиятъ износъ.

Днесъ, когато вниманието на цѣлиятъ български народъ и правителство е насочено за намиране начинъ, да се помогне на износа на зърненитъ произведения, а най-вече на нашиятъ производител, самъ по себе си се налага въпроса и за засилването на нашето корабоплаване.

Нашето корабоплаване е тѣсно свързано, преди всичко съ износа на нашитѣ собствени произведения, предимно — зърненитъ храни.

Обаче, грѣшката направена въ миналото си остава и до сега неоправена. На своето време на тази грѣшка, може би, не се е гледало съ достатъчна сериозност, но днеска, когато тя заплашва съществуването на нашиятъ народъ и развитието на нашето корабоплаване, тя трѣбаа да бжде отстранена наедно съ нейнитѣ лоши послѣствия. Тази грѣшка се състои въ начина, по който е ставало и продължава да става субсидирането на нашитѣ параходи.

Всѣка субсидия, преди всичко трѣбаа да преследва опредѣлена цель. За насъ тя трѣбаа да бжде насърчително средство за износа на нашитѣ зърнени произведения и развитието на нашето родно корабоплаване.

Начина, по който продължава да се субсидиратъ нашитѣ параходи, като имъ се плаща субсидия за всѣка пропжтувана миля, независимо, дали парахода пътува празенъ, или пъленъ, насърчава, разбира се, само **пътуването**, безъ да се взема предвидъ, дали това пътуване принася **пътно на държавата или на местното икономическо водство**.

Така, българскитѣ параходи, независимо отъ своятъ тонажъ и товаръ, получаватъ по договоръ съ държавата, опредѣлена субсидия за всѣка линия, която изпълняватъ по отдѣлно.

Ясно е, че този начинъ на субсидиране съ нищо не насърчава, както развитието на нашето корабоплаване, така и износа, който преимуществено, трѣбва да става съ наши параходи, защото, ако бѣше обратното, нѣмаше да се дойде до днешното положение, което е повече отъ плачевно.

Ето защо, ако искане да помогнемъ, както на нашето корабоплаване, така и на нашия производител на зърнени произведения, трѣбаа да замѣнимъ незабавно този начинъ на субсидиране пропжтуваната миля — съ субсидиране на **тонъ-миля**, т. е. да се плаща не на пропжтувана миля, а на тонъ изнесенъ стока, на дадено разстояние.

Въ този случай, ясно е, че за да може нашиятъ износъ да стане съ наши параходи, парходното дружество, което иска да използва облагитъ на държавата въ видъ на субсидия, ще трѣбаа да разполага съ параходи, годни за този износъ, а като нѣма такива, ще трѣбаа да се снабди съ тѣхъ.

Въ случая, парходното дружество щѣше да получи субсидия за онѣзи товари, които е изнесло и, ако иска да получи повече, ще се стреми да увеличи превознитѣ си средства и да изнесе повече.

Държавата въ случая ще спечели чуждата валута на навлата, която ще остане въ страната, а производителят ще получи подходяща цена на своитѣ произведения, понеже тази субсидия, плащана на **тонъ-миля**, ще даде възмож-

ностъ ценитъ на хранитъ да не се подбиватъ и да не се спекулира съ тяхъ, а родното корабоплаване ще се обогати съ годни за този износъ параходи.

Това е, което трѣбва да се направи, ако милѣмъ за родното корабоплаване и това на българския производител.

Повече подробности ще дадемъ по въпроса въ следнитъ броеве.

Морячеството ни

отново е разпѣнато на кръсть

Нашето морячество отново е пренебрегнато. Онѣзи истински моряци, които денонощно браздятъ морето при слънце и при вѣтъръ, зие и лѣте, при хубаво време и при бури — тѣзи истински моряци, които при всичкитъ незгоди и радости развѣватъ нашето знаме по далечнитъ морета и създаватъ благосъстояние за отечеството си, днесъ при създаването на законодателството за корабоплаването — тѣ пакъ сж пренебрегнати, точно, както бѣше преди четири години.

Обединени въ Съюза на българскитъ моряци, подъ покровителството на Н. В. Царя — тѣ не бѣха удостоени да бждатъ поканени да кажатъ своята дума по онова законодателство, което трѣбва да бжда плътъ отъ плътта имъ и крѣвъ отъ крѣвята имъ.

Хора, чужди на тѣхнитъ работа, знание, практика, идеали, физиология и психология, и хора форменно профани въ морско-търговското дѣло, сж изработили свой законъ за корабоплаването, който тѣ сж представили да се прокара въ Народното Събрание. Сжщитъ тѣзи хора не се посвѣниха да отречатъ Съюзътъ на българскитъ моряци, който можеше да имъ бжде цененъ и полезенъ съ съветитъ си при изработването на законопроекта. Тѣ отрекоха Съюзътъ, като го игнорираха: най-мощната морска сила въ страната ни бѣ пренебрегната.

И оттамъ — представения въ този си видъ законопроектъ, носи нещастие за нашитъ истински моряци и за нашето отечество.

Като изнасяме горното, ний се обръщаме къмъ г-да министритъ и народнитъ представители, да спратъ гласуването на трето четене закона за корабоплаването, понеже въ този видъ, той е въ рѣзко противоречие съ основнитъ положения на морскитъ закони.

Гласуванъ въ този си видъ, той ще бжде една язва, една непрекъсната и открита рана върху тѣлото на истинския морякъ; той ще бжде една непрекъсната върволица отъ бждащи морски нещастия отъ размѣрътъ на случката съ парахода Варна; нещастия, които съвършенно ще погребатъ това, което имаме, а моряцитъ ни ще разпрѣсне по всички морета... подъ чужди знамена.

Нека поне се чуе гласътъ на Съюзътъ на българскитъ моряци!

Съюзътъ сменя отговорността

Законопроектътъ за Търговското корабоплаване, редактиранъ въ предложения видъ, — е мириранъ съ опасни последици за търговското мо-

мъгливи термини, предпоставки и изрази, които въ бждащото ще донесатъ катастрофални резултати.

Съюзътъ на българскитъ моряци сменя отъ себе си всѣка отговорностъ за бждащия катастрофаленъ развой на търговското мореплаване, ако се приложи законопроекта въ настоящия си видъ. Нека въ историята на нашето морячество да се отбележи, че Съюзътъ не е билъ попитанъ колкото е билъ най-нуженъ; нека се знае, че въ законопроекта Съюзътъ нѣма дѣлъ въ бждащитъ нещастия, които ще се струпатъ на главата на зараждащото ни се морячество.

Учебното плаване

Изразътъ „учебно плаване“, помѣстенъ въ законопроекта е разтегливъ и въ този си видъ, той ще има вредно приложение. Англичанитъ по този въпросъ сж — абсолютно прецизни. Въ своятъ законъ за цензътъ по плаването тѣ ясно и недвусмислено казватъ: „Признава се плаването само, ако то е фактическо плаване и то въ съставътъ на екипажътъ, въ deck — capacity.“

Deck-capacity означава, че плаването трѣбва да се извършва само въ ПАЛУБНА ДЛЪЖНОСТЪ. Ако кандидатътъ за корабоначалникъ е въ съставъ на екипажътъ като: огнярь, вжглецаръ, готвачъ, камариеръ, рестораторъ — плаването му не се признава. Тѣй сжщо и никакво друго плаване не се признава, освенъ онова — ясно и определено — въ deck-capacity.

При тази категоричностъ на английския законъ и онзи на другитъ морски държави — необходимо е щото и нашитъ изрази „учебно плаване“ да приематъ ясно и определено формулиране. По поводъ на този мъгливъ изразъ въ законопроекта, въ следния брой ще се повърнемъ по-нашироко за да го изнесемъ въ правилната му форма. Защото има се опасностъ — и пасажеритъ въ корабитъ да се снабдятъ съ документи за „учебно плаване“.

Съюзни вести

Предвидъ зачестилитъ се контрабанди отъ страна на нѣкои лица на екипажа въ параходитъ на Б. Т. П. Д-во, Варненския клонъ отъ Съюза на българскитъ моряци е взелъ решение да изключва всѣки провиненъ членъ въ контрабанда.

— о —

Всѣки съюзенъ членъ е длъженъ да получава органа на Съюза и да се отчита най-редовно за това.

Реданционни

Редакционния комитетъ при Съюза на българскитъ моряци, предупреждава всички, които изпращатъ дописки, или статии за вестника, да ги адресиратъ до централното управление на Съюза, подписани отъ автора имъ.

Централното управление на Съюза ще решава тѣхното напечатване, ако не е противно на интереситъ на Съюза.

— о —

На всѣки клонъ отъ Съюза ще се изпращатъ само тогнъ а