

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ СУЕЦЬКОГО КАНАЛУ:  
ЗАКОН №161 / 59 ПРО ЛОЦМАНСЬКУ ПРОВODКУ В ПОРТУ СУЕЦ  
АРАБСЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ ЄГИПЕТ**

**LEGAL REGULATION OF THE OPERATION OF THE SUEZ CHANNEL:  
LAW №161 / 59 ON PILOTING IN THE PORT OF SUEZ  
OF THE ARAB REPUBLIC OF EGYPT**

**Мельник В.,**  
*аспірантка Інституту законодавства  
Верховної Ради України*

**Анотація:** У науковій статті зроблено правовий аналіз положень Закону №161 / 59 про лоцманську провoдку в порту Суец Арабської Республіки Єгипет. Його положення регулювали практично всі технічні сторони використання Суецького каналу з боку суден всіх націй. Ним встановлювалося, що лоцманська провoдка в порту Суец є обов'язковою для всіх суден, що входять в зону лоцманської провoдки, що виходять з неї і маневрують в ній. Лоцманські збори збиралися також відповідно до цього закону. Закон встановлював, що уряд або Адміністрація каналу, на службі якого є лоцман, не несуть відповідальності ні за які збитки або пошкодження, понесені з вини лоцмана в період лоцманської провoдки. Судно повністю відповідає за всі збитки або пошкодження, завдані як самому судну, так і третім особам, навіть якщо це сталося з вини лоцмана. Судно також повністю відповідає, за винятком надмірної провини лоцмана, за всі збитки або пошкодження, завдані лоцманському боту під час лоцманської провoдки або маневрування при прийомі або зняття лоцмана. Зроблено висновок, що Закон регулює такі питання як прибуття і рух суден, їх стоянка в гавані, зміна місця стоянки, пожежа на судні, дії в разі течії; плавання суден, що не входять в канал; попередня заявка для транзитного проходу; виконання формальностей для транзитного проходу каналом; підготовка до входу в канал, радіозв'язок, радіотелефонія; відхід суден і їх рух по каналу; швидкість руху суден; плавання вночі; максимальні розміри і осадка суден, їх мореплавання; обов'язки лоцмана; відповідальність капітанів суден; використання буксирів адміністрації Суецького каналу та ін. У цьому правовому акті знайшли своє відображення як норми, що діяли і раніше в частині їх подальшого вдосконалення і конкретизації, а також було введений ряд нових, в основному другорядних, уточнюючих.

**Ключові слова:** Суецький канал, міжнародно-правовий статус, правове регулювання, націоналізація, правовий статус

**Annotation:** The scientific article provides a legal analysis of the provisions of the Law №161 / 59 on pilotage in the port of Suez in the Arab Republic of Egypt. Its provisions regulated virtually all technical aspects of the use of the Suez Canal by ships of all nations. It established that pilotage in the port of Suez is mandatory for all vessels entering the pilot area, leaving it and maneuvering in it. The pilotage meeting was also convened in accordance with this law. The law established that the government or the Administration of the channel in which the pilot is employed shall not be liable for any damages or damages incurred through the fault of the pilot during the pilotage. The vessel is fully liable for any damage or injury caused to both the vessel itself and third parties, even if it is the fault of the pilot. The vessel shall also be fully liable, except for the excessive fault of the pilot, for any damage or injury caused to the pilot's boat during the pilotage or maneuvering during the reception or removal of the pilot. It is concluded that the Law regulates such issues as the arrival and movement of ships, their parking in the harbor, change of parking, fire on the ship, actions in case of leakage; navigation of vessels not included in the canal; preliminary application for transit passage; execution of formalities for transit passage through the channel; preparation for entering the channel, radio communication, radio telephony; departure of vessels and their movement along the canal; speed of vessels; swimming at night; maximum size and draft of vessels, their navigation; duties of a pilot; responsibility of ship captains; use of tugs of the Suez Canal administration, etc. In this legal act were reflected as the rules that operated before in terms of their further improvement and specification, as well as introduced a number of new, mostly secondary, clarifying.

**Keywords:** Suez Canal, international law status, law regulation, nationalization, law

**Постановка проблеми та актуальність дослідження.** Зі здобуттям Єгиптом реальної незалежності та націоналізацією Суецького каналу йому довелося самостійно розробляти відповідні нормативні акти, пов'язані з його експлуатацією. У той же час, основою їх, безумовно, стали норми, розроблені, впроваджені та апробовані колишнім концесіонером.

Після підписання 26 липня 1956 р. декрету про націоналізацію «загальної компанії морського Суецького каналу» все її майно, усі права та зобов'язання передавалися державі, а всі існуючі органи і комісії її управління розпускалися. При цьому передбачалося, що акціонери і власники установчих акцій отримають відшкодування за свої акції. Це рішення призвело спочатку до дипломатичної кризи, а надалі і до збройної агресії щодо Єгипту. Важливими кроками до подолання кризи стали резолюція ООН, її Ради Безпеки, угода від 13 липня 1958 р. між Єгиптом та колишньої Компанією Суецького каналу. Із підписанням і виконанням цієї Угоди Суецький канал став виключно єгипетською державною власністю. Всі раніше прийняті міжнародні та інші акти, за винятком Конвенції 1888 р. скасовувалися. Починалася нова історія Суецького каналу, який отримав зовсім інший правовий статус.

**Стан розробки дослідження.** Науковий аналіз сучасних проблем, історії створення, функціонування Суецького каналу з 1869 р. проводили у роботах М. Бур'ян, Д. Гальський, А. Ніколаєв, О. Розін, В. Савенков, Р. Харківський, А. Хизрієв, П. Юр'єв та ін. науковці.

**Виклад основного матеріалу.** Основним комплексним нормативним актом, що регулював практично всі технічні сторони використання Суецького каналу з боку суден всіх націй став Закон №161 / 59 про лоцманську проводку в порту Суец Арабської Республіки Єгипет.

Ним встановлювалося, що лоцманська проводка в порту Суец є обов'язковою для всіх суден, що входять в зону лоцманської проводки, що виходять з неї і маневрують в ній. Лоцманські збори збиралися також відповідно до цього закону (ст. 1) [2].

Зона лоцманського проведення суден у порту Суец визначалася уявною лінією, що з'єднує мис Рас-Адаб з селищем Аю-Муса, і включала в себе зону узбережжя, розташовану на північ від цієї лінії до входу в Суецький канал (ст. 2) [2].

При цьому, від обов'язкової лоцманської проводки звільнялися: а) військові кораблі; б) судна Арабської Республіки Єгипет, що не займаються комерційними перевезеннями; в) судна Адміністрації Суецького каналу; г) судна чистої місткістю до 300 тон по системі обміру прийнятої на Суецькому каналі; д) судна, які використовуються всередині порту Суец і зареєстровані в департаменті торгового флоту Управління портів та маякової служби (ст. 3) [2].

Закон встановлював, що уряд або Адміністрація каналу, на службі якого є лоцман, не несуть відповідальності ні за які збитки або пошкодження, понесені з вини лоцмана в період лоцманської проводки. Судно повністю відповідає за всі збитки або пошкодження, завдані як самому судну, так і третім особам, навіть якщо це сталося з вини лоцмана. Судно також повністю відповідає, за винятком надмірної провини лоцмана, за всі збитки або пошкодження, завдані лоцманському боту під час лоцманської проводки або маневрування при прийомі або зняття лоцмана [1, 12].

Будь-яке судно, яке підлягає, згідно з цим законом, обов'язковій лоцманській проводці, але не звернулося до послуг лоцмана, зобов'язано сплатити, крім звичайного лоцманського збору, штраф в розмірі 500 єгипетських фунтів (ст. 11) [2].

Без шкоди умовам ст. 11 капітан будь-якого судна, що підлягає обов'язковій лоцманській проводці, в разі входу, виходу або маневрування в зоні лоцманської проводки без лоцмана піддається штрафу в розмірі від 100 до 200 єгипетських фунтів, якщо тільки він діяв, внаслідок дії обставин непереборної сили (форс-мажор), якщо не отримав на те дозволу від відповідних органів влади.

У разі повторного порушення капітан судна може піддатися тюремному ув'язненню на термін не менше одного року (ст. 14) [2].

Основною частиною розглянутого нами закону стали «Правила плавання в гавані Порт-Саїд. Прибуття і рух суден», дещо модернізовані, в порівнянні з Правилами 1935 р. Так, зокрема, капітанам усіх суден, що мають на борту радіостанцію, пропонувалося, як тільки вони підійдуть на досить близьку для радіозв'язку відстань, повідомити своїм агентам такі відомості: назву і національну приналежність судна (якщо судно мало іншу назву, її також необхідно повідомляти); чи бажає судно пройти транзитом або тільки зайти в порт; заплановані час приходу і тривалість стоянки; чи має воно на борту небезпечний вантаж (ст. 1) [2].

При наближенні до першої пари буїв, виставлених на вхідному морському каналі, що веде до порту Порт-Саїд, судно, яке хоче увійти в нього, має піднімати спеціальний сигнал для виклику лоцмана, або ви-

кликати лоцмана по радіотелефону [1, 13]. Традиційно, після прибуття на судно лоцман повинен був вручити капітану 1 примірник цих Правил, бланк декларації про мореплавство і лоцманську квитанцію (ст. 2.1). Капітан судна, в свою чергу, зобов'язаний заповнити лоцманську квитанцію, декларацію про мореплавство судна і повернути їх лоцманові, коли останній залишає судно.

При вході в канал капітан судна, згідно з вказівками лоцмана, повинен підняти на видному місці такі сигнали: а) позивні свого судна прапорами Міжнародного зводу сигналів; б) розпізнавальний сигнал судна (нафтоналивне, з вантажем вибухових речовин, тощо); с) карантинний прапор, якщо це необхідно (ст. 2.2) [2].

Після чого портова влада вказує місце стоянки судна сигналами, що піднімаються на сигнальній матчі на будівлі Адміністрації каналу, по радіотелефону або усно з буксира або шлюпки, висланих назустріч судну. У відповідь судно повинно підняти відповідний вимпел (ст. 2.3) [2].

При вході, перешвартуванні або відході, заведення швартових капітан зобов'язується проводити судовими шлюпками або за допомогою швартових шлюпок фірми, зазначеної Адміністрацією каналу (ст. 2.4) [2].

Судна на ходу в водах каналу повинні керуватися Правилами попередження зіткнень суден у морі (ст. 3.1). В межах Порт-Саїд запропоновано рухатися з мінімальною швидкістю, при якій можливе управління судном. При проході повз суден, що стоять на швартовах, капітан повинен без коливань зупинити машини, щоб уникнути обриву швартових, наслідком чого може з'явитися аварійна пригода (ст. 3.2) [2].

Правила стоянки в гавані Порт-Саїд встановлювали, що капітан несе відповідальність за швартування свого судна (ст. 4.1), він повинен, особливо, вживати заходів щодо виконання інструкцій і наступних параграфів (ст. 4.2) [2].

Якщо судно стоїть на швартових бочках, треба стежити за тим, щоб швартови добре тримали. У разі, коли два судна стоять на одній бочці, то при відході одного з них інше повинно перевірити надійність свого кріплення і при необхідності потруїти або підібрати свої швартови [1, 14].

Швартови, протравлені для проходу барж або буксирів, повинні бути якомога скоріше обтягнуті знову (ст. 4.3) [2].

Капітани суден, ошвартованих в порту, зобов'язані рахуватися з порадами капітана порту щодо поданих кінців, особливо, якщо очікується погана погода і капітан порту вважає за потрібне провести перевірку надійності кріплення швартових і швартових скоб і при необхідності посилити їх (ст. 4.4) [2]. Якщо судно ошвартоване кормою до берега, капітан судна зобов'язується постійно тримати на контролі осадку корми, щоб запобігти дотик ґрунту (ст. 4.5) [2].

У нічний час судна, що стоять на швартовах або маневрують, повинні нести встановлені вогні, а судна, пришвартовані під прямим кутом до берега, повинні нести білий вогонь на самому носі судна на такій висоті, щоб його було добре видно (ст. 4.6). Без спеціального дозволу, судам не дозволялося мати у борту більше двох барж, що стоять лагом (ст. 4.7.). Також забороняється проводити випробування прожектора і повертати машину для прогрівання під час відсутності лоцмана або не попередивши його, якщо він знаходиться на борту (ст. 4.8.). Крім того, правила забороняють виводити машину з робочого стану для особливих цілей без попереднього повідомлення Адміністрації каналу, а при розбиранні її – посилити швартови, щоб забезпечити судно на випадок раптового погіршення погоди (ст. 4.9) [2].

Також капітан зобов'язується постійно мати на борту достатню кількість членів екіпажу не тільки для перешвартувань, але також і для забезпечення роботи протипожежних засобів та аварійних насосів при ліквідації пожежі або для боротьби з течєю (ст. 4.10). Встановлювалося, що капітан порту або його представник мають вільний доступ на судно, щоб забезпечити виконання всіх правил, перевірити мореплавність судна і особливо, упевнитися, що на борту немає небезпечних вантажів (ст. 4.11) [2].

Судна, що стоять на швартовах біля причалів Адміністрації каналу в гавані Порт-Тауфік, були підпорядковані тим же правилам, що діють в Суецькому каналі, а також приписами п. 7 і 8 цієї статті.

Що стосується зміни місця стоянки, то закон встановлював, що капітан, такого судна, зобов'язаний повідомити про це управління порту, вказавши час, коли судно буде готового до перестановки; попередити, знадобитися йому допомога буксира чи ні [1, 15]. Перестановка здійснюється в термін, встановлений управлінням порту, а на керуючу компанію покладалася своєчасне присилання лоцмана (ст. 5.1) [2]. Традиційно, що витрати, пов'язані зі зміною місця стоянки на прохання капітана судна, відносяться за рахунок судна (ст. 5.2), як і витрати, пов'язані зі зміною місця стоянки, викликані неповними або невірними показаннями капітана судна (ст. 5.3) [2].

Як і в попередніх розглянутих нами актах, при перестановці судна за наказом капітана порту, така перестановка і надання буксира безкоштовні (ст. 5.4) [1, 16].

Що стосується попередньої заявки для транзитного проходу, встановлювалося, що судна, бажаючи пройти по каналу, можуть зробити попередню заявку про це, яка має бути отримана Адміністрацією каналу не

пізніше, ніж за 5 днів до дати передбачуваного прибуття судна. У заявці має бути зазначено: назва судна і його національна приналежність, тип судна (контейнеровоз, ро-ро, тощо), осадка судна.

Судна, які зробили попередню заявку і прибули в межах терміну, встановленого циркулярами Адміністрації Суецького каналу, отримували перевагу перед іншими суднами на включення першими в караван, що формується в заявлену дату.

У разі скасування або зміни заявки, потрібно було сповістити про це Адміністрацію каналу не пізніше, ніж за 24 години. До зазначеної раніше дати, так як в іншому випадку з судна стягувався додатковий збір у розмірі 20 фунтів.

Судна, які прибули без попередньої заявки, включалися в найближчий караван при наявності вільних місць або приєднувалися до наступного каравану.

Виконання формальностей для транзитного проходу каналом також лише дещо уточнено новим законом, в порівнянні з попереднім положенням. Так, встановлено, що судна, які мають намір проходити Суецьким каналом, повинні не пізніше ніж за 48 год. до прибуття в район очікування, повідомити по радіо наступні дані [3, 17]:

- назву судна і його національну приналежність (якщо судно було перейменовано, то необхідно вказати і його колишню назву);
- чисту і валову місткість судна за обмірним свідоцтвом для Суецького каналу і дату його видачі;
- чисту і валову місткість судна по судовому свідоцтву і дату його видачі;
- проходило судно по каналу раніше і чи є на судні з часу останнього проходу каналом конструктивні зміни щодо розмірів і місткості судна.

Якщо ж змін не було, то в цій телеграмі слід вказати «дані без змін».

З метою належної підготовки та виконання транзитного проходу судна або плавзасобу, які повинні проходити канал в супроводі ескورتу (буксирів), слід сповіщати Адміністрацію Суецького каналу про свій підхід принаймні за чотири доби.

Капітан судна, який бажає пройти по каналу, повинен був зареєструватися в конторі Адміністрації каналу і оплатити різні збори за прохід каналом, зазначені в ст. 24 Правил.

Також капітан зобов'язаний дати представникам Адміністрації каналу всі відомості, що стосуються вимірювання місткості, плати зборів тощо, які могли їм знадобитися у зв'язку з проходом судна по каналу. Природно, що капітан судна повинен виконувати всі вимоги влади АРС.

Відповідно до міжнародних звичаїв встановлено, що лоцманам надається належне житлове приміщення. На час проходження каналом судно також надавало житло для двох електриків, які обслуговують прожектор, і місце для швартувальників (4-6 осіб для суден водотоннажністю до 70000 т. і 8-10 осіб. для суден водотоннажністю більш ніж 70000 т.) (ст. 8) [2].

Підготовка до входу в канал забезпечується наступними вимогами.

Усі судна перед входом в канал повинні прибрати трапи і утлегарь, завалити шлюпки всередину і опустити стріли, що заважають дивитися вперед (ст. 9.1) [2].

На випадок швартування в каналі у відповідних місцях на палубі повинно знаходитися наготові для подачі не менше 6 гнучких плавучих швартових (манільських, конопляних, тощо) і повинні бути вжиті заходи для їх швидкого заведення і кріплення.

Проте слід мати на увазі, що на танкерах, судах для перевезення зріджених газів (як нафтових, так і природних) або будь-яких інших судах, що перевозять легкозаймисті вантажі [1, 18], категорично заборонено застосування синтетичні швартови, здатних під час роботи з ними викликати іскру. Залежно від розмірів судна належить завжди тримати готовими до спуску на воду швартові шлюпки, щоб мати можливість без зволікання завести швартови за пали (ст. 9.2) [2].

Показчик положення керма і лічильник числа оборотів машини повинні знаходитися на містку на такому місці, щоб лоцман міг бачити їх показання, не сходячи з місця (ст. 9.2а). Станові якоря повинні бути наготові до віддачі, а до входу в канал необхідно переконатися в тому, що головна машина, рульове управління, машинний телеграф, лічильник числа оборотів і показчик положення керма знаходяться в належному робочому стані (ст. 9.3). Як і раніше, встановлено, що до входу в канал, капітан судна повинен упевнитися в тому, що палубні вантажі, занурені так, щоб не впливати на стійкість судна і не заважали його управлінню і огляду (ст. 9.4); а на судні, що йде в баласті, повинні бути заповнені водою всі баластні танки в обсязі, зазначеному представниками адміністрації каналу (ст. 9.5) [2].

Капітан судна зобов'язаний довести до відома представників Адміністрації каналу в порту Порт-Саїд або гавані Порт-Тауфік, що його судно обладнане а) спеціальним прожектором [1, 19]; б) щогловими люстрами. При цьому, як і раніше, відповідність апаратури вимогам Правил по забезпеченню безпеки плавання в каналі вночі покладено на представників Адміністрації каналу.



У разі невідповідності апаратури вимогам правил, про несправності або виходу з ладу, прохід судна по каналу вночі може бути заборонений (ст. 9.6) [2]. Що стосується засобів зв'язку, то встановлювалося, що всі судна перед входом в канал повинні мати свою радіотелеграфну і / або радіотелефонну апаратуру в хорошому робочому стані. Крім того, судна повинні бути обладнані легкокерованою з містка станцією УКВ, що працює в частотному діапазоні 156-174 МГц. При відсутності станції УКВ на судні вона повинна бути орендована на час проходження каналом у Адміністрації Суецького каналу (ст. 10.1) [2].

Як і раніше, встановлено, що при проходженні каналом капітани суден зобов'язані надавати свою радіостанцію в розпорядження Адміністрації каналу. Точно також лоцмани мали можливість отримувати і відправляти на адресу Адміністрації безкоштовно службові радіограми.

Відхід суден і їх рух по каналу визначався такими нормами. Капітани суден викликають лоцмана шляхом підняття на видному місці сигналу, зазначеного в Додатку IV, за 1 год. 30 хв. до передбачуваного часу повної готовності судна до відходу (ст. 11.1). При цьому, зняття з швартових могло бути розпочато тільки після прибуття лоцмана на борт. Судно могло слідувати за призначенням лише тоді, якщо з боку Адміністрації не було сигналів про заборону виходу (ст. 11.2) [2].

Окремо в Правилах було встановлено плавання в водах каналу. «Водами каналу» в цих Правилах вважаються води власне каналу, проходи, що ведуть до каналу, води, що належать Адміністрації каналу і безпосередньо примикають до каналу, а також порт Порт-Саїд, за винятком гавані для рибальського флоту в цьому порту (п. 1).

Прохід по Суецькому каналу відкритий для всіх націй, якщо ці судна задовольняють умови, викладені в цих Правилах. Однак Адміністрації Суецького каналу зберігає за собою право відмовити у наданні дозволу на вхід в канал або наказати буксирування або супровід тим судам, які будуть визнані небезпечними або заважають судноплавству (див. ст. 18, п. 3) (ст. 14.1). Будь-яке судно або плавзасіб, що знаходиться в водах каналу, несе відповідальність за ті збитки, прямі або непрямі, які вони можуть заподіяти Адміністрації каналу, причому капітан судна, судовласник або оператор<sup>1</sup>, не повинні вважати, що ця відповідальність знімається з них, якщо вони кинуть своє судно або інший плавучий засіб незалежно від того, чи знаходиться воно на плаву або в затонулому стані.

Крім того, капітан судна або судовласник гарантує Адміністрації каналу, що якщо він заподіє збитки прямі або непрямі, третій особі, він бере на себе всю відповідальність за це, не пред'являючи жодних претензій Адміністрації каналу. Капітан судна або судовласник відмовляється від права пред'явлення позову Адміністрації каналу за шкоду, яка може понести його судно водах каналу з вини третьої особи (ст. 14.3) [2].

Класичною в морському праві є норма, згідно з якими капітан судна всі накази кермовому, в машину і буксир повинен віддавати сам, керуючись при цьому порадами лоцмана [1, 24]. Якщо з метою прискорення маневрування капітан дозволить лоцманові самому віддавати накази, то маневри, виконані і в цьому випадку, вважалися як виконані за наказом капітана, за які він один несе повну відповідальність. Особливо підкреслюється, що саме капітан є єдиним відповідальним обличчям за все пошкодження чи будь-яку аварію, що сталася під час руху або маневрування судна вдень або вночі.

Що стосується, небезпечних подій в каналі, то законом передбачалося, що в разі вимушеної зупинки судно, якщо за ним слідує інші судна, повинно привернути їх увагу сигналом з п'яти або шести коротких звуків, повторюючи його через короткі проміжки часу. Цей сигнал означає: «Я зменшую хід і можливо буду змушений зупинитися або пришвартуватися». Судно, що зупинилося несподівано вночі, крім того, негайно повинно було замінити білий гакабортний вогонь червоним. У разі посадки на мілину капітан судна повинен був негайно підняти сигнал, зазначений в додатку IV цих Правил, і повідомити по радіо, потрібно буксир чи ні, якщо потрібно, то вільний чи ні прохід буксира, чи потребує судно ліхтеровці, тощо (ст. 21.1) [1, 98].

Законом також встановлюється, що якщо під час проходження каналом міжнародний простір судна буде використано, хоча б навіть частково, для перевезення нафтопродуктів або бункера, то обсяг його додається до чистої місткості судна. Це додаток, як виняток з Правил, не є постійним, і обсяг цих приміщень додається до кубатури чистої місткості судна тільки в тих випадках, коли вони дійсно використовуються для перевезення вантажу або палива (ст. 22.3) [2].

З метою контролю, службовці Адміністрації каналу отримали право упевнитися, що ні пасажирів, ні вантаж не перевозяться в тих приміщеннях, які не увійшли в обмір чистої місткості, позначеної в спеціальному вимірювальному свідоцтві судна, а також перевірити, чи вся кубатура судна, що підлягає обміру, увійшла в обмір і занесена в це свідоцтво. Крім того, вони мають право перевірити правильність зробленого раніше обміру (ст. 22.4). При цьому палубний вантаж, який не є частиною судна, в обмір не включався (ст. 22.5) [2].

Усі судна, що не мають дійсного спеціального вимірювального свідоцтва на чисту місткість, передбаченого Міжнародною комісією 1873 р. підлягають обміру за правилами Адміністрацією каналу відповідно

до правил, встановлених цією комісією. Визначена таким чином чиста місткість судна ставала тимчасовою підставою для обчислення зборів до моменту, поки в наступний рейс судно не надасть спеціального вимірального свідоцтва, виданого компетентними адміністративними органами.

**Висновок.** Розглянуті Закон №161 / 59 про лоцманську проводку в порту Суец Арабської Республіки Єгипет, а також правила плавання в гавані Порт-Саїд регулюють такі питання як прибуття і рух суден, їх стоянка в гавані, зміна місця стоянки, пожежа на судні, дії в разі течії; плавання суден, що не входять в канал; попередня заявка для транзитного проходу; виконання формальностей для транзитного проходу каналом; підготовка до входу в канал, радіозв'язок, радіотелефонія; відхід суден і їх рух по каналу; швидкість руху суден; плавання вночі; максимальні розміри і осадка суден, їх мореплавство; обов'язки лоцмана; відповідальність капітанів суден; використання буксирів адміністрації Суецького каналу та ін.

Позитивно характеризуючи цей правовий акт, можна лише вказати, що в ньому знайшли своє відображення як норми, що діяли і раніше в частині їх подальшого вдосконалення і конкретизації, а також було введений ряд нових, в основному другорядних, уточнюючих. При цьому, очевидно, слід вказати і на той факт, що роль Суецького каналу не обмежується лише обслуговуванням світової торгівлі за допомогою обслуговування суден різних типів. Це значення виходить за рамки цього для обслуговування спільноти зони каналу (Порт-Саїд, Ісмаїлія і Суец), а також інших мухафаз Єгипту.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Глущенко А. Место и роль радиосвязи в модернизации России (1900 – 1917 гг.). Часть 1 из 5. СПб.: ВМирЭ, 2005. 193 с.
2. Закон №161 / 59 про лоцманську проводку в порту Суец Арабської Республіки Єгипет [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.webtran.ru/translate/english>.
3. Материалы по морскому праву зарубежных стран. Вып. 5. М.: ЦРИА «Морфлот», 1979. 270 с.