

*УДК 340.15:347.79*

**ВВЕДЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ТРЕБОВАНИЙ К  
СЛУЖАЩИМ СОВЕТСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА В КОНЦЕ 1920-х –  
НАЧАЛЕ 1930-х ГГ.**

*Гурина Л. В.*

*Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского*

В статье рассмотрены проблемы введения квалификационных требований к служащим советского торгового флота самых различных категорий в конце 1920-х – начале 1930-х гг. Эти нормы были введены в процессе подготовки и издания Кодекса Торгового Мореплавания в 1929 г., однако не вошли в него. Тем не менее, в самом Кодексе нашли отображение лишь отдельные квалификационные характеристики в отношении капитанов торговых судов и их механиков. Отсутствие законодательного закрепления на кодификационном уровне именно квалификационных требований свидетельствует об их постоянном совершенствовании и изменении, в том числе в условиях развития, как технической стороны работы водного транспорта, так и социально-экономических и политических условий. С другой стороны, в регулировании проблемы статуса служащих торгового флота, благодаря принятию четких квалификационных требований, был намечен качественный прорыв, подготовивший условия для дальнейшего совершенствования всей правовой базы в этой отрасли.

*Ключевые слова:* статус служащих торгового флота, нормы, правовое положение, квалификационные требования.

Статус служащих торгового флота в современный период определяется международным, но и внутренним правом каждого государства. В России первым таким комплексным документом стал устав купеческого судоходства. Именно в этом документе были заложены комплексно основные нормы статуса судового экипажа, действовавшие в основном до 1917 г. В советский период статус служащих торгового флота в основном определялся кодексами торгового мореплавания. Первый из них был принят в 1929 г. и вобрал в себя ряд более ранних положений, однако был далеко не полным, оставив основное регулирование, в том числе и касающееся квалификационных требований, подзаконным нормативным актам. К сожалению, подробному изучению эта проблема, как в дореволюционный период, так и после него, не подвергалась. Среди немногочисленных работ в этом направлении можно упомянуть труды Скворцова А. Ю., Сидорченко В. Ф., Виноградова П. П., Кейлина А. Д., Змерзлого Б. В. [1–6]. Тем не менее многие вопросы развития правового статуса судового экипажа остаются малоисследованными.

Как уже было указано, четких требований к иным служащим торгового флота, кроме судоводителей и судовых механиков, в КТМ не было установлено законодательно. Тем не менее, требования эти были введены и опубликованы в Приложении к Бюллетеню ЦК Водников №2 под наименованием «Квалификационная характеристика работников морского транспорта». В данном документе, кроме требований к знаниям, умениям и опыту работы, также указывался тарифный оклад согласно штатному расписанию. Однако, учитывая, что это не имеет прямого отношения к нашему исследованию, мы лишь приведем их градацию. Сами же требования, изложенные в алфавитном порядке, были следующими.

**Багермейстер.** Характеристика та же, что и 1 помощника, но обязательное прохождение службы 1 помощника багермейстера; требовалось знание устава внутренней службы на судах торгфлота; должен отвечать требованиям, согласно уставу и специальным положениям и инструкциям для данной должности. В соответствующих случаях должен был иметь установленный диплом. Градация по оплате была следующей: на земснарядах до 250 кб. м.; от 250 до 360 кб. м.; свыше 360 кб. м.

Кроме того, кандидат должен был знать все вооружение судна, все потребности палубной службы и все обязанности лиц палубной команды, как общие, так и возлагаемые на каждого в отдельности; знать и уметь исполнять такелажные работы, руководить всеми работами палубной команды по поддержанию чистоты и исправности палубы и инвентаря; уметь обращаться со всеми грузовыми средствами, как то: лебедками, кранами, стрелами и т.д.; знать способы и приемы крепления судового инвентаря и грузов, подъем тяжестей и их острапливание, уметь производить постановку парусов и тентов, завозить верпы; знать приемы по отдаче и поднятию якоря и буксира при всяких условиях плавания; уметь производить плотницкие работы текущего характера и составлять краски; иметь опыт по производству работой зымяющей палубной команды, знать правила околки судна и производство выморозок; знать устав внутренней службы на судах торгового флота.

Градация в этом случае была такой: на судах коммерческого флота I, II и III гр., т.е. грузовых до 1.350 т. и товаро-пассажирских до 850 т.; на судах коммерческого флота IV, V и VI гр., т.е. грузовых свыше 1.350 т. и товаро-пассажирских свыше 850 т.; на буксирных парусных (моторных и паровых) судах; на ледоколах, земснарядах до 4.000 и. с.; паровых шаландах свыше 1.000 и.с.; на ледоколах свыше 4.000 и.с.; на портовых судах до 350 и.с. и паровых шаланд до 1.000 и.с.; на самоходных судах.

**Буфетчик на портовых судах.** Должен был знать сорта, также хорошо определять качество всевозможных продуктов питания; знать пункты закупки продуктов и уметь вести учет расхода продуктов; уметь составлять меню, давать задания поварам по изготовлению обедов, ужинов, завтраков и закусок и наблюдать за аккуратным и опрятным выполнением заданий. Заведовал всей столовой, сервировкой и бельем.

**Буфетчик без завпрода на судах коммерческого флота.** Характеристика та же.

**Буфетчик при завпрое на судах коммерческого флота.** Был ближайшим помощником ресторатора по закупке провизии и ее хранению; должен обладать познаниями и опытом, дающим возможность осуществлять наблюдение за изготовляемой пищей и выполнять всякого рода служебные поручения ресторатора; знаком с сервировкой и порядком по обслуживанию стола пассажиров.

**Водолаз.** Для работ под водой необходимо было окончание водолазной школы; требовалось полное знание водолазных препаратов и практический опыт по управлению ими; знание слесарного и плотничного ремесла для выполнения самых простых работ. Градация для них устанавливалась такая: ученик водолаза до спуска в воду; водолаз со стажем до 3 лет; водолаз со стажем свыше 3 лет; старшина водолазный.

**Дневальные.** Рабочие, наблюдающие за порядком и чистотой помещений, предназначенных для пользования судовой команды, заботились о своевременной подаче пищи; должны были знать обязанности матроса или кочегара 2 класса.

**Заведующий продовольствием.** Характеристика та же, что и буфетчика, но с большим объемом работ. Обслуживая товарно-пассажирские суда, завпрод должен был иметь опыт по обслуживанию буфетов для пассажиров, применяясь к их требованиям и запросам. Градация: на товарно-пассажирских судах II, III и IV гр., т.е. до 2.700 т.; на товарно-пассажирских судах V и VI гр., т.е. свыше 2.700 т.

**Капитан.** Характеристика та же, что и старшего помощника. Требовалось обязательное плавание старшим помощником. Для капитанов ледоколов, соответственно, – плавание старшим помощником на ледокольных судах; знать устав внутренней службы и полностью отвечать требованиям согласно устава. Градация для капитанов устанавливалась: парусно-моторных судов до 50 т.; парусно-моторных судов от 100 т.; портовых судов до 200 и.с.; портовых судов от 20 до 450 и.с.; портовых судов св. 450 и.с.; грузовых судов до 450 т.; товаро-пассажирских судов до 450 т.; буксирных судов до 200 и.с.; буксиров свыше 450 и.с.; грузовых судов от 200 до 850 т.; товаро-пассажирских от 850 до 1350 т.; грузовых судов от 1350 до 2400 т.; товаро-пассажирских от 1350–до 2700 т.; грузовых свыше 4000 т.; грузовых судов от 2400 до 4000 т.; товаро-пассажирских судов свыше 2700 т.; ледоколов до 1500 и. с.; ледоколов от 1500 до 4000 и.с.; ледоколов от 4000 до 6000 и.с.; паровых шаланд до 450 и.с.; паровых шаланд свыше 450 и.с.

**Кастрюльщик-камбузник.** Должен был уметь выполнять всю подготовительную работу по приготовлению пищи, как то: чистку овощей, мытье и рубку мяса, кипячение воды и тому подобное; знать уход за топкой камбуза и уметь поддерживать нужный огонь; знать уход за дымовыми трубами камбуза, уметь содержать в надлежащем состоянии ледник, уметь поддерживать порядок и чистоту кухни, кухонной утвари и посуды для судовой команды.

**Кладовщик.** Должен был знать слесарное и кузнечное дело, уметь заправлять инструменты и производить их ремонт; знать названия употребляемых материалов и инвентарного имущества для машины и оборудования судов; уметь определить качество материалов при приемке; знать правила хранения всех предметов и материалов, находящихся в кладовой, и уметь вести установленную отчетность. Градация для кладовщиков была простой: на судах торгового флота; на ледоколах и земснарядах.

**Кок (повар для команды).** От него требовалось знать кулинарное искусство варки и приготовления пищи в объеме, потребном командам судов; уметь определять качество провизии, производить прием провизии, уметь хранить и рационально использовать ее. Градация для кока устанавливалась: на судах коммерческого флота; на ледоколах, земснарядах и судах их обслуживающих; на портовых судах.

**Кочегары 1 класса.** Они должны были знать системы обслуживания котлов, знать действие паровых манометров, инжекторов, всевозможных паровых и водяных запорных винтелей, предохранительных клапанов котла, водопроводных и водомерных кранов и стекла; уметь производить заправку котла, держать нагонку пара до определенного давления по манометру, уметь производить промывку котла, заглушку, чистку дымогарных труб и дымников; знать правила ухода за котлами, форсунками, арматурой, знать условия обращения с топливом и поддерживать огонь в топках с соблюдением технических условий правильного сжигания топлива, поддерживать назначенное давление пара и уровень воды в котлах; уметь работать на кранах и лебедках и под наблюдением старших производить их ремонт; знание слесарного и котельного ремесла.

Градация для 1 класса кочегаров: на судах коммерческого флота; на земснарядах, ледоколах и судах, обслуживающих земснаряды; на портовых судах; кочегары доков и кранов; кочегары катеров и буксиров до 150 сил.

**Кочегары 2 класса.** В основании характеристика та же, что и кочегаров 1 кл., но с меньшим опытом и стажем; должны были производить подачу угля из угольных ям к топкам, уметь управлять лебедками. Градация для них: на судах коммерческого флота; на земснарядах, ледоколах и судах, обслуживающих земснаряды; на портовых судах.

**Старшие кочегары.** Характеристика та же, что и для кочегара 1 кл., но с большим опытом, т.к. по роду обязанностей они были ответственны за работу кочегаров 1 и 2 кл. Градация: на судах торгового флота; на земснарядах, ледоколах и судах, обслуживающих земснаряды; на портовых судах.

**Крановые (лебедчики) на судах коммерческого флота и лебедки земснарядов и ледоколов.** Претенденты на эту должность должны были быть вполне знакомы с механизмами кранов и лебедок (паровых электрических), применяемых на данном судне, уметь осуществлять уход за ними и производить текущий ремонт; уметь управлять лебедкой, как по указанию руководителя, так – в отдельных случаях – и самостоятельно. Градация для них: на судах коммерческого флота; на земснарядах, ледоколах и судах, обслуживающих земснаряды.

**Лоцман.** К занятию этой должности могли допускаться лица, имеющие продолжительный теоретический и практический стаж плавания и имеющие установленный для данной должности диплом; требовалось знание лоции и полное знакомство с фарватером, всеми опасными местами обслуживаемого района; знать условия и правила плавания; знать значение условных предостерегательных знаков, как береговых, так и портовых, уметь по ним определять глубины, знать правила сигнализаций, как дневной, так и ночной; знакомство с морскими качествами судов. Требовался продолжительный практический стаж работы в низших должностях и установленная теоретическая подготовка; знание одного из иностранных языков.

**Лоцман-старшина.** К этим должностям допускались лица, имеющие диплом не ниже капитана малого плавания и достаточный практический стаж и опыт по должности лоцмана; знание одного из иностранных языков, знание правил плавания и сигнализации; знать в совершенстве и практически выполнять обязанности по управлению судном при всяких условиях плавания.

**Матросы судовые 2 кл.** Это рабочие, умеющие управлять рулем и грести веслами шлюпок; имеющие знакомство с такелажем судна; умеющие производить такелажные работы под наблюдением боцмана, отдачу и прием буксиров, тросов и их укладку; производить ледокольные работы и производить простые малярные работы; ставить паруса и тенты, по указанию выполнять работы по вводу судна в док и выходу из него; должны были иметь общее знакомство с компасом и могущие стоять на руле под наблюдением рулевого. Градация для них устанавливалась такая: на судах коммерческого флота; на портовых судах.

**Матросы судовые 1 кл.** Та же характеристика, кроме того, должны были иметь опыт по оснастным работам, знакомство с компасом, умение работать на паровом брашпите и управлять рулем; самостоятельно производить такелажные работы; уметь бросать лот и обращаться с лотом, знать разбивку лотлиня. При соответствующем инструменте должны были знать сигнализацию семафорными флажками и набор флажковых сигналов международного свода сигналов; знать обязанности трюмного матроса, уметь управлять шлюпкой под парусами и спускать шлюпку. Градация: на судах коммерческого флота; на портовых судах; на ледоколах; на непаровых судах.

**Матросы земснарядов 2 кл.** Та же характеристика. Кроме того, должны были иметь опыт по заводке якорей; уметь выполнять работы, связанные с постановкой снаряда на работы и сборке его по окончании работ.

**Матросы земснарядов 1 кл.** Характеристика та же, но рабочие с большим опытом и стажем.

**Матросы земснарядов старшие.** Та же характеристика. Кроме того, должны были уметь руководить работами по заводке якорей, иметь знания правил и приемов по постановке снаряда на работу и сборке его после работ, приемов съемки желобов, сбору понтонов, уборка стрел, уметь обращаться с рамой, производить про-

меры при работе снаряда, а также быть знакомым с несложными плотницкими работами по ремонту снарядов инвентаря.

**Матросы промерных и изыскательных партий.** Это рабочие, знакомые с обязанностями судового матроса; кроме того, должны были уметь выполнять работы, связанные с производством изыскательных работ, как то: обращение с цепью или лентой, грести и управлять лодкой, удерживая ее в нужном направлении, уметь обращаться с нивелировочной рейкой, владеть топором для затески вешек и кольшков.

**Матросы плавдоков и кранов.** Характеристика та же, что и судовых матросов, но требовалось знание особенностей работы на этих судах, главным образом при вводе в док и выводу судов из дока.

**Матросы ледоколов 2 кл.** В основном характеристика та же, что и матроса 2 кл. других судов, но требовалась приспособленность к условиям работы на ледоколе, а также знание и умение обращаться со специальным оборудованием верхней палубы ледоколов.

**Матросы ледоколов 1 кл.** В основании характеристика та же, что и судовых матросов 1 кл., но требовался стаж в прохождении обязанностей матроса 2 кл. на ледоколах и больший, чем у последнего, опыт.

**Матросы спасательных станций.** Характеристика та же, что и матроса 2 кл., кроме того, должны были уметь хорошо обращаться со спасательными принадлежностями станции и хорошо управлять шлюпкой под веслами и парусами.

**Матросы старшие во всех случаях, за исключением особо оговоренных.** Характеристика в основании та же, что и матросов 1 кл., но должны были обладать большим опытом и стажем; знать рулевое устройство всех систем; знать основные обязанности боцмана, т.к. в отсутствие последнего были его заместителем.

**Матросы непарового флота.** Характеристика та же, что матросов парового флота 2 кл. Градация для них: на непаровых судах флота; на непаровых судах при землечерпальном караване.

**Машинист 1 класса.** Для занятия этой должности следовало знать конструкцию обслуживаемых машин, в том числе с динамо-машинами, с механизмами грузовых приспособления и с рефрижераторными установками и их механизмами; во время хода машины следить за движущимися частями механизмов, насосов, помп, гребных колес, обеспечивая нормальную работу последним, и наблюдать за вспомогательными механизмами. Где не было электротехника – обслуживать и динамо-машину; знать слесарное, токарное и кузнечное ремесло и уметь выполнять работы по сборке, разборке и ремонту как машин, так и всех механизмов; знать монтаж частей машины и кочегарное дело; уметь выполнять ремонт арматуры и водопроводные работы; знакомы с устройством и расположением и вести наблюдение за исправным состоянием парового отопления, умывальников, баков, кранов, замков и прочих металлических вещей.

Градация для них: на кранах и доках; на судах торгового флота; на ледоколах, земснарядах и судах, обслуживающих земснаряды; на портовых судах.

**Машинист 2 класса.** В основе характеристика та же, что и машиниста 1 кл., но с меньшим объемом работ и ответственности в части управления машинами и механизмами. Градация для них: на земснарядах и обслуживающих судах земснаряды; на ледоколах; на судах коммерческого флота и буксиров; на портовых судах; на кранах и доках.

**Машинисты старшие.** В основании характеристика та же, что и для машиниста 1 кл. Кроме того, должен обладать знаниями по самостоятельному управлению главной и вспомогательными машинами и механизмами, а также осуществлять наблюдение за рефрижераторными установками.

Градация для них: на паровых судах коммерческого флота и буксирах; на земснарядах и судах, их обслуживающих; на ледоколах; на портовых судах.

**Мотористы 2 кл. судов коммерческого флота при дизельных установках.** В основном характеристика та же, что и машиниста 2 кл., но предъявляемые требования должны соответствовать особенностям дизельных установок, как в части знания их устройства, так и в части ухода за ними и производства ремонта.

**Мотористы 1 кл. судов коммерческого флота при дизельных установках.** В основном характеристика та же, что и машиниста 1 кл., но предъявляемые требования должны соответствовать особенностям дизельных установок, как в части знания их устройства, так и в части ухода за ними и производства ремонта.

**Старший моторист коммерческого флота дизельных установок, моторист портовых моторных катеров и парусно-моторных судов (машинист).** Должен был быть знаком с конструкцией моторов и двигателей внутреннего сгорания, управлять ими в ходу и производить разборку и сборку; знать слесарное и токарное дело; уметь производить ремонт моторов и вспомогательных механизмов, знать уход за динамо-машиной и уметь проводить вновь и исправлять электрическую сеть.

**Старшие механики товаро-пассажирских и буксирных теплоходов, земснарядов, ледоколов и др. судов.** Во всех установленных для того случаях для занятия этой должности требовался диплом или свидетельство. Механик, являясь на судне ответственным лицом по машинному и котловому хозяйству, должен был знать конструкцию всех машин, котлов, приспособлений и оборудования обслуживаемого судна; знать уход за ними и в надлежащих случаях уметь самому осуществлять таковой. Познания механика должны были быть в объеме, дающем возможность следить за работой, инструктировать и давать практические указания подчиненной ему нижней команде. Он также должен был быть хорошо знаком в пределах инструкций и положений с правилами и условиями приемки котлов, машин, механизмов, с их установкой и проводкой; уметь определять дефекты машин, котлов и всякого другого механического и электрического оборудования. При постановке судна на ремонт уметь определять степень и сроки ремонта по котлам, машинам и механизмам и составлять дефектные ведомости; уметь осуществлять руководство производством ремонта и в подлежащих нужных случаях самому выполнять таковой; иметь опыт и знания по устранению и исправлению повреждений как корпусов судна, так и механизмов при авариях; знать и уметь вести журнал и выполнять работу по ведению установленной отчетности; хорошо читать чертежи и выполнять чертежные работы, а также уметь производить снятие диаграмм и определять по ним работу машины.

Градация для них: плавучих элеваторов; грузовых судов до 450 р.т.; портовых судов до 200 и.с.; грузовых судов от 450 до 850 р.т.; товаропассажирских до 450 р.т.; грузовых судов от 850 до 1.350 р.т.; товаропассажирских от 450 до 850; портовых судов от 200 до 450 и.с.; грузовых судов от 1.350 до 2.400; товаропассажирских судов 850-1.350; ледоколов до 1.500 и.с.; портовых судов свыше 450 и.с.; грузовых судов от 2.700-4.000 р.т.; ледоколов от 1.500-4.000 и.с.; товаропассажирских судов от 1.350-2.700 и.с.; грузовых судов свыше 4000 р.т.; ледоколов от 4.000-6.000 и.с.; мех. (машинист) плавучих кранов до 100 т.; мех. (машинист) плавучих кранов от 50 до 100 т.; мех. (машинист) плавучих кранов свыше 100 т.; ледоколов свыше 6.000 и.с.; мт. мех. п/ш свыше 450 и.с.; ст. мех. п/ш до 450 и.с.; буксирных судов до 200 и.с.; буксирных судов от 200 до 450 и.с.; буксирных судов свыше 450 и.с.; товаропассажирских судов свыше 2700 т.; на земснарядах до 250 кв. м.; на земснарядах от 250 до 360 кв. м.; на земснарядах свыше 360 кв. м.

**1-й помощник старшего механика.** В основе характеристика та же, что и старшего механика. К нему могли не предъявляться требования, как с старшему меха-

нику в отношении знаний по приемке и самостоятельной установке котлов, машин и других механизмов.

В текущей же работе 1-й пом. механика был прямым заместителем старшего механика. В надлежащих случаях – иметь установленный диплом или свидетельство. Градация для них: буксиров от 200 до 400 и.с.; буксиров свыше 450 и.с.; грузовых судов до 450 р.т.; портовых судов до 200 и.с.; грузовых судов от 450-850 р.т.; товаро-пассажирских судов от 850-2.400; грузовых судов от 850-2.400; грузовых судов от 2.400-4.000; грузовых судов от 4.000 и выше; товаро-пассажирских судов от 450-1.350; товаро-пассажирских судов от 2.700 и выше; товаро-пассажирских судов от 4.000 и выше; ледоколов до 1.500 и.с.; ледоколов от 1.500-4.4000 и.с.; ледоколов от 4.000-6.000 и.с.; ледоколов свыше 6.000 и.с.; парусно-моторных судов свыше 100 т.; парусно-моторных судов от 50 до 100 т.; паровых шаланд до 450 и.с. – 10; паровых шаланд свыше 450 и.с. – 11; портовых судов от 200-450 и.с. – 9; портовых судов свыше 450 и.с. – 10; земснарядов свыше 360 куб.м. – 11; земснарядов до 360 куб.м. – 10.

**2-й помощник механика.** Должен был обладать познаниями, обеспечивающими возможность самостоятельного несения вахты, в связи с чем требовалось вполне достаточное знакомство с обслуживаемыми машинами, котлами и механизмами, умение управлять ими и производить ремонт и обнаруживать дефекты и производить съему диаграмм. Трбовалось знание слесарного и токарного дела и умение читать чертежи.

Градация для них: грузовых судов до 450 т.; грузовых судов от 450-850; грузовых судов от 850-2.400; грузовых судов от 2.400-4.000; грузовых судов от 4.000 и выше; товаро-пассажирских судов до 450 т.; товаро-пассажирских судов от 450-1.350; товаро-пассажирских судов от 1.350-2.700; товаро-пассажирских судов свыше 2.700; буксирных судов до 200 и.с.; буксирных судов свыше 450 и.с.; буксирных судов от 200 до 450 и.с.; ледоколов от 1.500 и.с.; ледоколов от 1.500-4.000; ледоколов от 4.000-6.000; ледокол свыше 6.000; портовых судов до 200 и.с.; портовых судов от 200-450 и.с.; портовых судов свыше 450 и.с.; паровых шаланд до 450 и.с.; паровых шаланд свыше 450 и.с.; земснарядов свыше 360 куб.м.; земснарядовы до 360 куб. м.

**3-й помощник механика.** Должен был знать назначение и действие всех машин, котлов и др. механизмов и уметь производить их ремонт; знание слесарного, токарного и кузнечного ремесла; знать обязанности службы всей машинной команды; обладать достаточными знаниями и опытом для самостоятельного управления машиной во время вахты, вообще же нес такуюю под наблюдением ст. механика или 1-го помощника механика. Трбовалась практическая подготовка в должности машиниста 1 класса. Градация для них: товаро-пассажирских до 450 т.; товаро-пассажирских от 450-1.350 т.; товаро-пассажирских свыше 2.700 т.; ледоколов до 1.500 и.с.; ледоколов от 450-1.350 т.; ледоколов свыше 4.000 и.с.; портовых судов свыше 450 и.с.; паровых шаланд свыше 450 и.с.; земснарядов свыше 360 куб.м.; буксирных судов свыше 450 и.с.; грузовых судов до 850 т.; грузовых судов от 2.400 до 4.000 т.; грузовых судов свыше 4.000 т.;

**4-й помощник механика.** В основании характеристика та же, что и для 3-го пом. механика, но лица с меньшим практическим стажем. Градация для них: коммерческих судов IV гр., т.е. грузовых свыше 4.000 т.; товаро-пассажирских свыше 2700 т.; грузовых судов от 2.400 до 4.000 т.; товаро-пассажирских судов от 1.350 до 3.700 т.

**Наметчики изыскательных партий.** Кроме обязанностей матроса промерных и изыскательных партий, наметчик должен был хорошо уметь производить со шлюпки промеры рейкой, лотом или другими приспособлениями по сигналу, а также производить промеры со шлюпки по тросу.

**Повара пассажирских судов.** Требовалось знание кулинарного дела в объеме, обеспечивающем приготовление обедов, ужинов, завтраков, холодных закусок и сладких блюд, уметь выпекать хлеб. Должен был иметь опыт по составлению меню; уметь определять качество продуктов и знать способы их хранения.

**Старший повар.** Та же характеристика, что и у повара, но требовался больший практический стаж и опыт, необходимый для руководства работой и инструктирования подчиненных ему работников по кухне.

**Подшкипер (помощник боцмана).** Та же характеристика, что и матроса 1 кл. Должен был быть хорошо знаком с названием всех материалов, инвентаря и предметов судового оборудования, знать их назначение и способы хранения; уметь составлять краски.

**Плотник судовой.** Та же характеристика, что и матроса 1 кл. Должны были знать плотничное ремесло в объеме, необходимом для самостоятельного производства работ по ремонту корпуса и судна и его частей, изготовлению судового инвентаря; знать способы и правила производства работ по заделыванию пробоин. Градация: на судах торгового флота; на ледоколах; на земснарядах и судах их обслуживающих.

**Прислуга каютная.** Рабочие (работницы) физического труда, умеющие производить уборку от пыли сора классных помещений, уборных, ванн, могущие корректно обращаться с пассажирами и способные переносить условия морского плавания.

**Служители кают и уборщики.** Характеристика та же.

**1-й помощник капитана.** Характеристика та же, что 2 пом., но с большим стажем плавания; умение самостоятельно управлять судном; знать устав внутренней службы на судах торгфлота и отвечать всем требованиям согласно устава. Градация для них: буксирных судов до 200 и.с.; буксирных судов от 200 до 450 и.с.; буксирных судов свыше 450 и.с.; грузовых судов до 450 т.; портовых судов до 200 и.с.; грузовых судов от 450 до 850 и.с.; товаро-пассажирских от 450 до 1.350 т.; ледоколов до 1.500 и.с.; грузовых судов от 2.400 до 4.000 т.; товаро-пассажирских от 1.350 до 2.700 т.; ледоколов от 1.500 до 4.000 и.с.; ледоколов от 4.000 до 6000 и.с.; ледоколов свыше 6.000 и.с.; портовых судов свыше 450 и.с.; парусных и парусно-моторных судов от 50 до 100 т.; парусных и парусно-моторных судов свыше 4.000 т.; портовых шаланд до 450 и.с.; портовых шаланд свыше 450 и.с.; грузовых судов свыше 4.000 т.; товаро-пассажирских судов свыше 2.700 т.

**2-й помощник капитана.** Характеристика та же, что и 3 пом., но с большим плавательным стажем и практикой; умение вести установленную отчетность, производить грузовые операции и правильно распределять грузы по трюмам; знать устав внутренней службы на судах торгового флота и отвечать всем требованиям согласно устава. Градация для них: буксирных судов до 200 и.с.; грузовых судов до 450 р.т.; парусных и парусно-моторных судов свыше 100 т.; портовых судов до 200 и.с.; буксирных судов от 200 до 450 и.с.; буксирных судов свыше 450 и.с.; грузовых судов от 450 до 850 р.т.; портовых судов от 200 до 450 и.с.; грузовых судов от 850 до 2.400 т.; товаро-пассажирских до 450 и.с.; портовых судов свыше 450 и.с.; грузовых судов от 2.400 до 4.000; товаро-пассажирских от 1.450 до 1.350 т.; товаро-пассажирских свыше 2.700 т.; грузовых судов свыше 4.000 р.т.; товаро-пассажирских от 1.350 до 2.700 т.; ледоколов до 1.500 и.с.; ледоколов от 1.500 до 4.000 и.с.; ледоколов от 4.000 до 6.000 и.с.; ледоколов свыше 6.000 и.с.; паровых шаланд до 450 и.с.; паровых шаланд свыше 450 и.с. – 450 и.с.

**3-й помощник капитана.** Для занятия должностей требовался диплом или свидетельство об окончании техникума и документы о прохождении практического плавания, согласно существующего на сей счет закона. Должен был знать устав

внутренней службы на судах торгового флота и отвечать всем требованиям, согласно устава. Градация: буксирных судов свыше 450 и.с.; грузовых судов до 850 т.; товаро-пассажирских судов до 450 т.; ледоколов до 1500 и.с.; грузовых судов от 850 до 2.400 т.; товаро-пассажирских судов от 450 до 1.350 т.; грузовых судов от 2400 до 4000 т.; товаро-пассажирских судов свыше 2.700 т.; грузовых судов свыше 4.000 т.; товаро-пассажирских судов от 1.350 до 2.700 т.; ледоколов от 1.500 до 4.000 и.с.; ледоколов свыше 4.000 и.с.; портовых судов свыше 450 и.с.; паровых шаланд свыше 450 и.с.

**4-й помощник капитана.** В основном характеристика та же, что и 3-го помощника, но требовался меньший практический стаж. Градация: грузовых судов от 2.400 до 4000 т.; товаро-пассажирских судов от 1.350 до 2.700 т.; грузовых судов свыше 4.000 т.; товаро-пассажирских судов свыше 2.700 п.т.; ледоколов от 4.000 и.с. и выше.

**1 помощник багермейстера.** Характеристика та же, что и 2-го помощника, но с большим стажем и практикой, умение самостоятельно управлять снарядом, знать устав внутренней службы на судах торгфлота и отвечать требованиям согласно устава и специальных инструкций и положений для данной должности. В соответствующих случаях должен был иметь диплом об окончании морского техникума. Градация: на земснарядах до 360 кб.м.; на земснарядах свыше 360 кб.м.

**2-й помощник багермейстера.** Характеристика та же, что 3-го пом., но с большим практическим стажем и в соответствующих случаях должен иметь диплом об окончании морского техникума. Градация: на земснарядах до 360 кб.м.; на земснарядах свыше 360 кб.м.

**3-й помощник багермейстера.** Для занятия должности требовалось знание производства землечерпальных работ, умение управлять снарядом во время работы; знание устройства основных механизмов и оборудования земснарядов; знать правила плавания и устава внутренней службы на судах торгового флота и отвечать требованиям, согласно устава. В части остальных познаний должен был отвечать требованиям, установленным для данной должности специальными положениями. Должность применялась на земснарядах свыше 360 кб.м.

**Радист.** Для занятия должности радиста необходимо было свидетельство об окончании курса радиотехники; знание конструкций приборов, умение управлять ими, производить необходимый ремонт, принимать на слух русские и иностранные телеграммы и вести отчетность по установленной форме.

**Старший радист и радист на промысловых судах.** Та же характеристика, что и у радиста, но с большим стажем и практикой.

**Старший рулевой.** Та же характеристика, что и матроса 1 кл., но с большим опытом и стажем. Кроме того, должны были знать рулевое устройство всех систем и осуществлять проводку судов в проливах и при подходах к портам.

**Смазчик.** Рабочие, имеющие практический опыт и знание основных частей машин и устройство механизмов (главных и вспомогательных), умеющие под руководством производить сборку, разборку и ремонт механизмов, арматуры, водопровода и парового отопления; знание кочегарного и слесарного дела; уметь производить смазку трущихся частей и заправку масленок обыкновенных и автоматических, менять набивку сальников и вести наблюдение за исправной работой машины и механизмов.

Градация: на судах коммерческого флота; на портовых судах; на земснарядах и судах, их обслуживающих, шаландах, ледоколах; на судах коммерческого флота с дизельными установками.

**Старшины спасательных станций.** Требовался продолжительный стаж в должности матроса спасательных станций. Должны были хорошо управлять лодкой,

как под парусами, так и без них при всякой погоде; знать правила и приемы спасения людей, судов и имущества; при плавании ориентироваться по компасу и естественным приметам; знать правила плавания и сигнализации и отвечать требованиям специальных для данной должности инструкций.

**Старшины плавучих кранов (кранмейстеры).** Являлись старшими на судне. Должны были знать правила плавания и сигнализации, быть вполне знакомым как с конструкцией обслуживаемого судна, так и с его оборудованием; уметь использовать все приспособления кранов и иметь достаточный опыт по производству всевозможных подъемных работ; уметь определять дефекты и неисправности судна и всего его оборудования, составлять дефектные ведомости и в нужных случаях руководить ремонтом; быть знакомым с установленной для данной должности отчетностью и уметь ее выполнять. Градация: плавучих кранов до 50 т.; то же до 100 т.

**Старшины плавучих элеваторов.** В основном характеристика та же, что и для старшины плавучих кранов, но предъявляемые требования должны были соответствовать особенностям данного судна.

**Старшины непарового флота.** Были старшими на судне, а потому должны были знать обязанности боцмана и уметь управлять судном во время хода; знать правила и способы крепления буксира и быть знакомыми с правилами плавания и сигнализации; знать правила погрузки и уметь распределять груз на судне. Требовалось прохождение службы в должности матроса 1 класса. Градация: на мусорных баржах; на пактронах; на баржах грузоподъемностью до 500 т.; то же выше 500 т.; на непаровых шаландах земснарядов.

**Старшины катеров.** Были старшими на судах. Требовалось уметь управлять судном при всяких условиях и при всякой погоде; знать правила плавания и сигнализации, а также устав внутренней службы на судах морского флота и отвечать требованиям устава, касающимся данной местности. Градация: моторных катеров; катеров до 60 и.с.

**Старшины промерных партий.** Требования: знать обязанности службы рабочих промерных партий при всякого вида работах; уметь производить по указанию технического персонала подготовительные работы при изысканиях, как то: осмотр состояния промерной цепи, заготовлять с соответствующими надписями кольца и др. знаки и т.п.; знать приемы и руководить работами по установке в указанных местах реперов и свай; знать назначение и название применяемых на изыскательных работах инструментов и принадлежностей; уметь выполнять в процессе работ поручения технического персонала изыскательских партий.

**Суперкарго.** Должен быть знаком с приемом и сдачей грузов, ведением грузовой отчетности и грузовых книг; знать правила погрузки судов и распределения грузов по трюмам; требовалось знание устава внутренней службы на судах торгфлота.

**Электрик на паровых судах с электрифицированными механизмами.** Должен был быть достаточно знаком с динамо-машиной и электромоторами, электрифицированными грузовыми средствами; уметь производить монтаж электромоторов и динамо-машин, производить их ремонт и управлять электромоторами и производить ремонт электрической сети.

**Хлебопек.** От него требовалось умение в условиях морской обстановки готовить хлеб, как ржаной, так и пшеничный, не исключая выпечки сдобного и сладкого хлеба; уметь изготавливать сухари из разных сортов хлеба [7, л. 14–19; 8, с. 1–11].

Приведенные данные позволяют увидеть четкие требования к каждому из перечисленных членов экипажей судов. Кроме того, давая градацию их, мы таким обра-

зом видим насыщение экипажей судов тем или иным персоналом. Безусловно, что эти требования не были окончательными и дополнялись еще в течение 1930-х гг.

Так, к примеру, согласно приказу заместителя НКВТ от 26 октября 1935 г. №17/ЦЗ. «Об упорядочении обслуживания электрического оборудования судов», во-первых, начальникам всех пароходств морского флота немедленно провести в жизнь следующие мероприятия: а) ответственность за состояние электрооборудования судов пароходства возложить на старшего инженера по электротехнике в механико-судовой службе пароходства. Старший инженер по электротехнике пароходства мог быть назначен только из числа инженеров-электриков, имеющих не менее годового плавательного стажа в качестве судового электрика или не менее 2-х лет практической работы с судовыми электроустановками. В помощь старшему инженеру по электротехнике следовало установить в пароходстве штат инспекторов в зависимости от объема флота пароходства; б) все назначения электромехаников и электриков на суда производить только с неременного письменного согласования старшего инженера по электротехнике пароходства, который проверял дипломы и т.д., производил технические проверки назначаемых работников и давал окончательное заключение о технической пригодности и возможности приема их;

в) на судах устанавливались должности электромехаников 1-го и 2-го разряда, являющихся старшими лицами судового экипажа с присвоением им соответствующих прав. В части оклада и выплаты тонно-милльных электромехаников 1-го разряда приравнивали ко 2-м механикам (1-м пом. механика), электромехаников 2 разряда к 3-м механикам.

Судовых электриков в части оклады и выплаты тонно-милльных приравнивали к старшим судовым мотористам, или машинистам.

г) на судах установили следующие штаты персонала обслуживающего электрооборудование: 1. На наливных и пассажирских судах с суммарной мощностью электроустановок свыше 500 кВт. – 1 электромеханик 1-го разряда и 2 электрика. На тех же судах исключительно внутреннего плавания – 1 электромеханик 1-го разряда и 3 электрика.

2. На наливных и пассажирских судах с суммарной мощностью электроустановок от 250 до 500 кВт и на сухогрузных судах с суммарной мощностью 250 кВт – 1 судовой электромеханик 1 разряда и один электрик. На тех же судах с суммарной мощностью от 100 до 250 кВт. – 1 судовой электромеханик 2 разряда и 1 электрик.

3. На неэлектрифицированных наливных судах внешнего плавания – 1 электромеханик 2-го разряда.

4. На неэлектрифицированных пассажирских судах с числом пассажиров свыше 150 чел. и на неэлектрифицированных сухогрузных судах грузоподъемностью свыше 8000 т. – 1 электрик.

5. На всех остальных судах ответственность за состояние электрооборудования возлагается на 3-го механика.

д) должности электромонтеров 1-го и 2-го разряда следовало замещать лицами, имеющими соответственно диплом электромехаников 1-го или 2-го разряда. Допустить замещение тех же должностей лицами, имеющими свидетельства электромеханика практика. Должности судовых электриков – замещать лицами, проработавшими по ремонту судового электрооборудования в мастерских пароходства не менее 1 года или окончившим школу ФЗУ при мастерских пароходства;

е) ввести в действие прилагаемые: а) правила по обслуживанию электрооборудования танкеров, б) инструкции электрикам по обслуживанию электрооборудования танкеров; в) инструкции электрикам по обслуживанию электрооборудования пассажирских и сухогрузных судов.

Во-вторых, начальникам портов следовало принять немедленно к руководству следующий порядок выдачи дипломов и свидетельств электромеханикам:

а) диплом судового электромеханика II-го разряда выдавать лицу, имеющему свидетельство о сдаче испытаний в специальной квалификационной комиссии за курс электромеханического отделения морского техникума и проплававшему со свидетельством на судах не менее 1 года в качестве электрика;

б) диплом судового электромеханика I разряда выдавать лицу, имеющему диплом электромеханика не менее 2-х лет в качестве электромеханика 2 разряда. При этом, лица, имеющие диплом инженера-электрика, получали диплом судового электромеханика 2-го разряда после плавания в качестве электрика в течение года и диплом электромеханика 1-го разряда после плавания с дипломом 2-го разряда в течение полугода;

в) свидетельство судового электромеханика-практика выдается лицам, выдержавшим испытание в объеме программы курсов (раздел III п. «б») в специальной квалификационной комиссии;

г) указанные дипломы и свидетельства выдавать управлениям портов на основании документов о соответствующем образовании и стаже.

В-третьих, начальникам всех морских пароходств и начальнику отдела подготовки кадров т. Строганову следовало провести в жизнь следующие мероприятия: а) помимо существующего электромеханического отделения Ленинградского Мортехникума, организовать с 1936 г. такое отделение при Бакинском Мортехникуме; б) организовать при соответствующих мортехникумах 6-ти месячные курсы по повышению квалификации судовых электромехаников практиков с отрывом от производства по специальной программе, утвержденной Центральным управлением морского флота. Начало работ курсов – декабрь 1935 г. для первой группы направленных и июль 1936 г. для второй группы.

На курсы следовало принимать или допускать к испытаниям по программе курсов исключительно лиц, имеющих общий плавательный стаж в качестве электриков не менее пяти лет.

Кроме того, следовало, всех плавающих старших электриков, не подошедших по состоянию образования под получение диплома электромеханика, допускать к продолжению плавания без свидетельства электромеханика-практика до 1 января 1937 г., после чего не имеющих свидетельства перевести в судовые электрики [9, л. 49–50]. В помощь новой категории служащих торгового флота были изданы «Правила обслуживания электрооборудования танкеров морского торгового флота СССР» [9, л. 51–52], «Инструкция по обслуживанию электрооборудования танкеров морского торгового флота СССР (для электромехаников, электриков и 3-х механиков)» и другие нормативные акты [9, л. 52–55].

#### **Список литературы:**

1. Скворцов А. Ю.. Правовой статус капитана в международном плавании: Автореф. дис.... канд. юрид. наук. СПб., 1999.
2. Сидорченко В. Ф. Капитан морского судна. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2001. – 307 с.
3. Виноградов П. П., Кейлин А.Д., Под ред.: Солодилов А.П.: Морское право. Издательство Водный транспорт. – М., 1939. – 248 с.
4. Александр Кейлин. Советское морское право. – Из-во: Водтрансиздат, 1954. – 543 с.
5. Внешнеторговый транспорт. Под общей ред. А. Д. Кейлина. – М.-Л.: Международная книга, 1938. – 347 с.
6. Змерзлый Б.В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX в. / Б.В. Змерзлый. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. – 512 с.
7. Государственный Архив Республики Крым. Ф. Р-1599, оп. Л., д. 63. Заявления, удостоверения и переписка с ЦУМОРОм о замене дипломов на звание судостроителей и судовых механиков старого

образца, выданных Отделом торгового мореплавания быв. Министерства торговли и промышленности на дипломы установленной формы НКПС. 23.01.1929-5.11.1929 г. – 42 л.

8. Квалификационная характеристика работников морского транспорта. Приложение к Бюллетеню ЦК Водников №2. – Издание ЦК водников. Ответственный редактор А.П. Яковлев, 4-я тип. «Мосполиграф», Москва, Ярмацкий, 6. – 11 с.

9. Государственный Архив Республики Крым. Ф. Р-1599, оп. 1, д. 171. Приказы, циркуляры НКВТ, Управления Черноморского пароходства и докладные записки СНК Крым АССР НКВТ, Крымскому обкому ВКП(б), Южному центральному морскому управлению о реконструкции Ялтинского порта и приписных к нему пунктов, о перенесении Ялты из группы портов 3 разряда в группу 2 разряда. 31.07.1935–31.12.1935 г.

**Gurina L. Introduction of qualifying requirements to the office workers of soviet mercantile fleet at the end of 1920th - beginning 1930th** // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean federal university. Juridical science. – 2015. – Т. 1 (67). № 2. – P. 15–27.

In the article the problems of introduction of qualifying requirements are considered to the office workers of soviet mercantile fleet of the most different categories at the end of 1920th – beginning 1930th. These norms were entered in the process of preparation and edition of Code of Trade Seagoing in 1929, however entered him. Nevertheless in Code found a reflection only separate qualifying descriptions in regard to the captains of trade courts and their mechanics. Absence of the legislative fixing at Code level exactly of qualifying requirements testifies to their permanent perfection and change, including in the conditions of development of both technical side of work of water-carriage and socio-economic and political terms. On the other hand, in adjusting of problem of status of office workers of mercantile fleet, due to the acceptance of clear qualifying requirements, a quality breach was set preparing terms for further perfection of all legal base in this industry.

**Keywords:** status of office workers of mercantile fleet, norm, legal position, qualifying requirements.

#### Spisok literaturyi:

1. Skvortsov A. Yu.. Pravovoy status kapitana v mezhdunarodnom plavanii: Avtoref. dis.... kand. yurid. nauk. SPb., 1999.
2. Sidorchenko V.F. Kapitan morskogo sudna. – SPb.: Yurid. tsentr Press, 2001. – 307 s.
3. Vinogradov P.P., Keylin A.D., Pod red.: Solodilov A.P.: Morskoe pravo. Izdatelstvo Vodnyiy transport. – M., 1939. – 248 s.
4. Aleksandr Keylin. Sovetskoe morskoe pravo. – Iz-vo: Vodtransizdat, 1954. – 543 s.
5. Vneshnetorgovyy transport. Pod obschey red. A. D. Keylina. – M.-L., Mezhdunarodnaya kniga, 1938. – 347 s.
6. Zmerzlyiy B.V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudohodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v kontse XVIII – nachale HH v. / B.V. Zmerzlyiy. – Simferopol: ChP «Predpriyatye Feniks», 2014. – 512 s.
7. Gosudarstvennyiy Arhiv Respubliki Kryim. F. R-1599, op. L., d. 63. Zayavleniya, udostovereniya i perepiska s TsUMORom o zamene diplomov na zvanie sudostroiteley i sudovyyih mehanikov starogo obraztsa, vyidannyih Otdelom torgovogo moreplavaniya byiv. Ministerstva torgovli i promyshlennosti na diplomyi ustanovlennoy formy NKPS. 23.01.1929-5.11.1929 g. 42 l.
8. Kvalifikatsionnaya harakteristika rabotnikov morskogo transporta. Prilozhenie k Byulleteny TsK Vodnikov №2. – Izdanie TsK vodnikov. Otvetstvennyiy redaktor A.P. Yakovlev, 4-ya tip. «Mospoligraf», Moskva, Yarmyanskiy, 6. – 11 s.
9. Gosudarstvennyiy Arhiv Respubliki Kryim. F. R-1599, op. 1, d. 171. Prikazyi, tsirkulyaryi NKVT, Upravleniya Chernomorskogo parohodstva i dokladnyie zapiski SNK Kryim ASSR NKVT, Kryimskomu obkomu VKP(b), Yuzhnomu tsentralnomu morskomu upravleniyu o rekonstruktsii Yaltinskogo porta i pripisnyih k nemu punktov, o perenesenii Yaltyi iz gruppyi portov 3 razryada v gruppuy 2 razryada. 31.07.1935-31.12.1935 g.