

Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского
Серия «Юридические науки». Том 27 (66). 2014. № 1. С. 33-43.

УДК 340.15:347.79»17/19»

**ПРЕДПОСЫЛКИ К ПОДГОТОВКЕ И ПРИНЯТИЮ
«ВРЕМЕННЫХ ПРАВИЛ ДЛЯ ОБЩЕСТВА
КЕРЧЬ-ЕНИКАЛЬСКИХ ЛОЦМАНОВ» 25 НОЯБРЯ 1888 Г.**

Змерзлый Б. В.

*Таврический национальный университет имени В. И. Вернадского,
г. Симферополь*

В работе рассматривается комплекс теоретических и практических предпосылок, приведших к необходимости принятия 25 ноября 1888 г. «Временных правил для Общества Керчь-Еникальских лоцманов». В статье рассмотрены предыдущие нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность лоцманов в Керченском проливе. На основе использования архивных материалов указано, что к началу 1880-х гг. действовавшие правила о лоцманах Керченского пролива перестали соответствовать потребностям торгового судоходства, что в сложившихся обстоятельствах приводило к частным авариям и посадкам на мель судов.

Ключевые слова: Керченский пролив, лоцманы, нормативно-правовое регулирование.

Актуальность изучения особенностей регулирования судоходства в Керченском проливе обуславливается не только окончательной нерешенностью данной проблемы в взаимоотношениях независимой Украины и Российской Федерации, но и неоднократными попытками со стороны России в одностороннем порядке и в свою пользу решить ее, в том числе и на современном этапе. В связи с этим изучение особенностей становления теории и практики использования Керченского пролива, во всех ее аспектах, является одной из важных задач современной науки.

Следует указать, что к рассмотрению отдельных аспектов проблемы в своих трудах обращались такие ученые, как Белова О. И., Быстрова А. Р., Гайдабурс Т. М., Иванов Г. В., Ульяницкий В. А., Юраш Н. и другие [1-6]. Тем не менее исследований, посвященных изучению проблем регулирования деятельности лоцманов в Керченском проливе, на сегодняшний день нет.

Стратегическое значение Керченского пролива не требует особых, дополнительных доказательств. Еще в начале XVIII в. Российская империя придвинула свои границы к части Азовского побережья, что, тем не менее, не дало ей возможности вести самостоятельную торговлю в Черном море из-за нахождения в Керчи Турецкого флота. Лишь с событиями, связанными с присоединением Крыма, контроль над Керченским проливом, а следовательно, за проходом судов в Азовское море и выход их в Черное, переходит под контроль России. Указом от 14 февраля 1775 г. «Об учреждении Азовской Губернии, с разделением оной на две провинции Азовскую и Бахмутскую» за № 14252 Керчь и Ениколе вошли в состав обширной Азовской губернии [7, с. 5].

Следует сразу указать, что проход довольно мелким Керченским проливом всегда представлял собой весьма сложную задачу для судов, имеющих относительно большую осадку. К этому добавлялись подводные камни, новые мели и косы, сильные ветры и течения, а в зимнее время и покрытие пролива льдом. Исходя из этого, безопасно провести судно проливом мог только очень опытный лоцман. На первых порах, когда российское судоходство в проливе еще было незначительным, эту проблему, скорее всего, решали не только представители местного населения, но и поселившиеся в данном регионе отличные мореплаватели – греки. Данный процесс был заложен указом графу Орлову от 28 марта 1875 г. «О дозволении служившим во флоте под предводительством его Грекам поселиться в городах Керчи и Еникале с представлением им особых выгод». Им, в частности, предусматривалось: «1. Если пожелают они основать селение свое в городах Керчи и Еникале: то Мы Всемилостивейше на то соизволя, учиним свободной и вольной в тех местах порт». Кроме прочего, указ уравнивал греческое купечество в правах с российским и позволил им иметь суда [7, с. 101-104]. Очевидно, что поселившиеся в Еникале и Керчи греки чувствовали себя достаточно комфортно, так как, к примеру, в 1788 г. их насчитывалось 59 купцов и 199 мещан, а в 1794 г. 88 купцов и 205 мещан [8, с. 719-724]. (Напомним, что в этот период считалось лишь взрослое мужское население, платящее налоги). Указом от 8 октября 1802 г. Керчь и Еникале вошли в состав Таврической губернии [9, с. 288]. Лишь с развитием Керчи и товаропотоков через нее указом от 10 октября 1821 г. «Об утверждении постановления об открытии Керченского порта и штатов Карантинного и Таможенного округов» было создано Керчь-Еникальское градоначальство. Проблемы прохождения пролива нашли свое отображение и в данном документе. В нем, в частности, предусматривалась ставшая уже традиционной перегрузка с больших торговых судов товаров на небольшие каботажные суда для перевоза их порты Азовского моря [10, с. 877].

Принятые тогда же дополнительные карантинные и таможенные правила хотя и ставили себе за цель обезопасить торговлю в регионе, однако вдобавок к перегрузке товаров значительно ее усложняли и удорожали сам процесс. А потому естественно, что многие шкиперы судов готовы были платить местным лоцманам за провод их судов проливом без перегрузки товара. В последующие годы государству пришлось создавать нормативно-правовую базу деятельности лоцманских обществ, в том числе и в Керчи. Указом от 8 ноября 1848 г. «О установлении в пользу лоцманов сбора за провод через Эникальския мелководия судов», предписывалось взимать с судовладельцев и шкиперов судов единообразный сбор, даже если те не брали лоцманов: «за проход из Черного моря в Азовское и обратно 8 рублей серебром и 2) Сбор сей взимается при входе судов из Черного в Азовское море» [11, с. 23].

Однако к более детальной регламентации деятельности лоцманов в Керченском проливе государство смогло обратиться лишь по окончании Крымской войны и в связи с возрождением активной торговли. 5 июня 1861 г. был принят указ № 37083 «О новых правилах для Еникальского лоцманского цеха», в котором законодатель попытался сконцентрировать весь имеющийся опыт эксплуатации пролива и организации деятельности лоцманских сообществ и государственных служб и учреждений. Так, измерение глубины мелководий фарватера в Еникальском проливе во вре-

мя навигации было возложено на командира военной брандвахты, полученные же данные он должен был показывать специальными сигналами. Сигнал, поднятый на брандвахте, повторялся на мачтах у таможни и Еникольского маяка, и не спускался до следующего изменения глубины. Эти сигналы производились по принятой в морском ведомстве системе и должны были объявляться к всеобщему сведению для указания шкиперам о невозможности пройти пролив, при определенном углублении судна, а также служить для решения всех споров между шкиперами и лоцманами.

Плата за провод лоцманами судов оставалась прежней – по 8 руб. с каждого судна. Деньги эти разделялись между лоцманами по мере их участия в работе, но обычно поровну. Эти деньги шкипера судов вносили в карантинном правлении, где получали от него карантинные документы, квитанцию об уплате лоцманских услуг и 2 купона на разноцветной бумаге, из них один купон выдавал шкипер лоцману, когда тот проводил судно в Азовское море, а другой – за обратное следование. Купоны подтверждались подписью шкипера на них с указанием, когда он был недоволен действиями лоцмана. Лоцманские деньги предписывалось выдавать лоцманам по количеству представленных ими купонов, но с задержкой в оплате по тем из них, на которых была жалоба шкипера, впрямь до изучения обстоятельств дела. Очередь для провода судов между лоцманами положение не предусматривало, им дозволялось свободно выезжать на своих судах навстречу идущим судам. Однако при этом не менее 1/5 общего состава лоцманов должны были находиться в оперативном распоряжении начальника лоцманской станции, в полной готовности ехать на судно, в том случае, если бы оно, имея надобность в лоцмане, не было им встречено.

П. 2 предписывал наличие у каждого лоцмана шнуровой книги, в которую, по прибытии его на судно, шкипер должен был вписать собственноручно углубление своего судна и по проводе, отмечать, что оно проведено благополучно или нет. Это делалось для того, чтобы в том случае, когда шкипер жаловался на лоцмана, то, сделав надпись об этом на обороте выдаваемого ему купона, он мог подать жалобу и требовать удовлетворения по прибытии в порт, или записать жалобу в книгу, которая находилась для этой цели на Еникольской военной брандвахте; или же подать жалобу через консульского агента своей страны в первом же порту, в котором шкипер пристанет по входе в Азовское море или по выходе из него. Жалобу, поданную консульскому агенту, необходимо было направлять местному начальству (обычно Керчь-Еникальскому градоначальнику) на рассмотрение и дальнейшее распоряжение, о котором впоследствии информировались консульский агент и жаловавшийся шкипер.

Предусматривались и санкции для шкиперов. Так, в положении указывалось, что за неверное показание шкипером углубления судна с него взыскивалось штрафа 10 руб. серебром за каждый утаенный дюйм. Предусматривался также за неплатеж лоцманских денег, установленных для всех без различия судов, или за следование с лоцманом, не имеющим патента, штраф со шкиперов в 75 руб. Этот штраф взыскивался таможенными управлениями в портах Азовского моря, куда приходили суда; для чего эти управления имели право требовать, для осмотра, квитанции, выдаваемые шкиперам, в получении с них лоцманских денег. Кроме того, за удержание лоцмана на судне более нужного времени, или за пределами лоцманскими, шкипер должен был заплатить 3 руб., если это время – менее суток, и 3 руб. за каждые последующие сутки.

Что касается состава Еникольского лоцманского цеха, то заведывание им возлагалось на особое лицо, знакомое с морским делом, по выбору и с утверждения Керчь-Еникольского градоначальника, и с назначением ему содержания по 400 руб. серебром в год, из 10% сбора с лоцманов. В цех Еникольских лоцманов принимались, по предварительном испытании, все способные люди, без различия происхождения и места приписки. Экзамен проводили назначенные градоначальником 3 флотских офицера (в том числе командир лоц-судна, как непрременный член), заведующий лоцманским цехом и 2 депутата от общества лоцманов. По испытании, комиссия выдавала аттестат в познаниях и затем градоначальник выдавал проэкзаменованным патенты на право водить суда.

Важным было положение, согласно которому, каждый поступающий в общество лоцман обязан был представить, в обеспечение возможных на него взысканий и штрафов 150 руб. Эти средства отсылались, для приращения процентами, в кредитное учреждение. Разрешалось и представление 5% банкового билета или вкладным билетом Государственного банка. Кроме того, при поступлении в цех, лоцман должен был доказать, что он может на собственные средства завести лодку. Все такие лоцманские лодки должны быть выкрашены однообразно, носить особый отличительный флаг и иметь на носу шлюпки № принадлежащего хозяину патента, означенный крупными цифрами. На этих лодках учениками или работниками разрешалось быть детям лоцманов, вольным матросам и другим лицам. Устанавливался и предельный возраст лоцманам: не моложе 18 и не старше 60 лет. Те из лоцманов, которые по преклонным годам и болезням не могли далее нести службу, увольнялись, с разрешения градоначальника, от лоцманской обязанности. Также цеху лоцманов было дано право избирать из своего состава старосту, через каждые 3 года. Старосты утверждались градоначальником, по представлению заведующего лоцманским цехом.

Устанавливалась и форменная одежда. Так, в продолжение навигации все лоцманы должны были иметь одинаковую одежду, сшитую в летнее время, из нанки или бумажного ластика, черного цвета, а в остальное время года, – из сукна такого же цвета, по такой форме: полукафтан двубортный с откидным воротником и гладкими медными пуговицами; шаровары обыкновенные, в сапоги; фуражку с кожаным козырьком, и выпушкой из желтого сукна, по верхнему краю околыша и по верхнему кругу фуражки; на оконечностях воротника кафтана имеется медное изображение якоря, а на левой стороне груди – медный же, овальный знак, посередине которого изображены якорь, № какой будет значится на патенте лоцмана, а вокруг надпись: «Лоцман Керчь-Еникольского лоцманского цеха». Для отличия же старосты на его знаке была надпись: «Староста Керчь-Еникольского лоцманского цеха», и он должен иметь на воротнике и обшлагах клапаны. 9. В случае выбытия лоцмана из цеха или смерти его патент и знак отбирались и хранились у заведующего лоцманским цехом.

Что касается ответственности лоцманов, то они должны были отвечать каждый сам за себя, и за причинение судну убытка – платить вознаграждение, для чего и устанавливался при их поступлении вклад по 150 руб. Общество не имело права отказывать в принятии новых лоцманов, но и не отвечало за проступки своих членов. В то же время количество лоцманов не должно было превышать действительной в них потребности, и определялось по усмотрению градоначальника. Лоцманов, ули-

ченных в преступлениях и развратном поведении, заведующий цехом имел право исключать из списков, на основании общественного приговора цеха и с разрешения градоначальника.

Лоцманы могли подвергаться денежному штрафу в 10 руб., по усмотрению начальства, в таких случаях: за отказ, без законной причины, ехать на судно, требующее лоцмана; за требование от шкиперов, кроме купона, денежной платы; когда лоцман будет пьян во время исполнения своей обязанности; если он оставит судно еще в пределах лоцманских; когда передаст свой патент другому.

Для покрытия общих по лоцманскому цеху расходов устанавливался 10% сбор с получаемой вообще с шкиперов платы за провод судов. К сбору причислялись также деньги, уплачиваемые шкиперами, на основании утвержденного 8 ноября 1848 г. мнения госсвета, в том случае, когда они вовсе не берут лоцманов для прохода своих судов. Расход сбора производился на следующих основаниях: а) заготовление мачт, флагов, шаров и других лоцманских принадлежностей, а также лоцманских медных знаков и выдаваемых шкиперами квитанций, с купонами, производство содержания заведующему лоцманским цехом по 400 руб. в год. Остаток отчислялся в особый капитал для пособия лоцманам; б) при выходе из цеха, по собственному желанию лоцмана, при безупречной службе, а также при увольнении по старости или болезни, ему выдавалась из 10% сбора, сполна, вся причитающаяся ему часть денег, сколько приходилось по разделении суммы того сбора на количество лоцманов, а также деньги, представленные в обеспечение взысканий, сколько причиталось по день увольнения из цеха. В случае же смерти лоцмана на службе его семья получала все то, что причиталось бы лоцману при увольнении его в день смерти; в) лоцманы, исключаемые из общества за преступления, лишались права на получение причитающейся им 10% суммы; г) расходование 10% суммы, в том числе и особого капитала для пособия лоцманам, предоставляется разрешению градоначальника, по общественным приговорам лоцманского цеха.

Примечаниями к правилам значилось, что они вводятся в действие, в виде опыта, на 3 года, после чего градоначальник должен был представить свое мнение об изменении или дополнении их, согласно местным обстоятельствам. Кроме того, извлечение из этих правил требовалось перевести на английский, итальянский, новогреческий, немецкий, французский, и, при взыскании в карантине со шкиперов лоцманских денег, засчитывается каждому из них, а кроме того напечатано, на обороте квитанции, выдаваемой шкиперам, вместе с лоцманскими купонами [12, с. 814-817].

Таким образом, в 1861 г. были установлены единые правила для деятельности лоцманов в Керченском проливе. В 1874 г. в наиболее мелком месте пролива был прорыт канал, что должно было значительно улучшить как пропускную способность пролива, так и его безопасность. Тем не менее этого не случилось. Во многом это было вызвано несовершенством правил 1861 г., их несоответствием сложившейся в Керчи и в лоцманском цехе обстановкой. Так, к примеру, заведующий Еникольским лоцманским цехом Прасолов, в рапорте от 6 сентября 1881 г. на имя градоначальника, сообщал, что 5 сентября в 10 ч. утра греческий барк «Дмитриос» шкипер Плевматикос, имея углубление в корме 17 фунтов, идя под парусами из Азовского моря, пройдя 2-ю вежу, стал на мель на откосе канала, на нем был лоцман. Галанин Е. По

объяснению шкипера, барк стал на мель потому, что не слушался руля. По отгрузке части груза прошел на Керченский рейд. Того же 5 сентября английский пароход «Камут», шкипер Кук, имея углубление 18,5 фунтов идя из Азовского моря в 10 ч. утра у 3-й вехи стал на мель. На пароходе лоцманом был Атаманаки А., который предупредил шкипера, что он не пройдет; но шкипер Кук настоятельно требовал провода. По отгрузке части груза 6 числа пароход пришел в Керченский рейд [13, л. 4].

Учитывая возрастающую частоту таких случаев, а также начавшихся конфликтов, с участием шкиперов английских пароходов, градоначальник возложил проведение тщательного расследования на чиновника особых поручений. В своем рапорте, в сентябре 1881 г., он писал, что в г. Еникале образовалась компания для перегрузки глубокосидящих заграничных судов под фирмою купца А. Францеско, Подесто, Звороно, Кифала и других лиц, заключивших между собой условие на распределение процентов прибыли. Эта компания на каждое заграничное судно в момент остановки его на якоре посылает своих агентов с предложением соответственных, видам услуг, иногда даже ранее прибытия на него лоцмана. Агенты эти довольно часто, несмотря на уверение лоцмана о том, что судно могло пройти по каналу без перегрузки, склоняют шкиперов к заключению с ними контрактов на перегрузку, включая в них условие, что выговоренная по контракту сумма должна быть выплачена шкипером и в том случае, если судно пройдет по каналу без перегрузки. Это подтверждалось и контрактами: «1. Подесто с капитаном Английского парохода «Асмодис» 1 сент. на перегрузку за 45 фунт. стерлингов, – г. Кифала, с капитаном такого же парохода «Притория» – Бакет, тоже на перегрузку за 35 фунт. стерлингов с капитаном парохода «Мейкатер» за 15 фунт. стерлингов за одно только уравнивание его корпуса... и многими другими, – суда же, как поименованные, так и другие, подобные им, проведены лоцманами по каналу без перегрузки, а шкипера их понесли условленные расходы». Чиновник сделал вывод, что занятия компании, за отсутствием конкуренции, приняли характер монопольный. Вследствие чего, а равно и по случаю роста морской промышленности лоцман Атаманаки, имея собственные перегрузные лодки, неся убытки по их содержанию, обратился к Францеско с просьбой о принятии в компанию, в ее распоряжение, принадлежащих ему лодок, хотя за вознаграждение которым могли покрываться производившиеся на них расходы, но получил отказ.

Вследствие чего Атаманаки и вынужден был, в подрыв интересов компании, заняться сам перегрузкой иностранных судов, производя, впрочем, операцию эту в такое время, когда не состоял очередным лоцманом по проводу судов по каналу и для шкиперов был частным лицом. Таким образом, 5 августа на возвращавшемся из Азовского моря на английском пароходе «Раздхил» встретились 2 лица: с одной стороны, представитель интересов компании Подесто Г., с другой – Атаманаки, преследующие одну и ту же цель – «заработать». Вследствие возникшего между ними соперничества, последствия которого высказались со стороны Подесто Г. в отдаче своему баркаснику приказа «вместо лоцмана провести пароход по каналу», и послужили причиной ссоры, о которой Подесто Г., съехав с парохода на берег, не заявил ни старосте лоцманов, ни заведующему цехом. Капитан же этого парохода, оставшись довольным как проводившим его пароход по каналу ломаном Целенда, так и услугами Атаманаки, удостоверил это выданным им, в то же время, собственноручными расписками.

Из чего чиновник сделал вывод, что нанесения ему лоцманом Целенда оскорбления, как заявляло об этом консульство, не подтвердилось. Что же касается английского парохода «Стаинсакуго», то в момент остановки его на якоре прибыл туда ранее лоцманов агент компании Магула, и выпрашивал у капитана за перегрузку 60 фунтов. Капитан найдя эту сумму высокой, съехал на берег искать возможности для перегрузки за более низкую цену и сошелся с Атаманаки за 25 фунтов, но не в то время когда Атаманаки стоял в очереди по проводу судов по каналу. Английский же пароход «Меркатер», требовавший только уравнивания корпуса, уплатил не лоцманам, как это пишет консульство, а компании 15 фунтов. По производству этих работ были сведения на еникольской брандвахте [13, л. 6-8 об.].

Впрочем, никаких мер для разрешения ситуации не было принято, и уже в следующем году, с началом навигации, ситуация с посадками пароходов на мель стала повторяться. Так, 24 апреля 1882 г. в 5 ч. пополудни английский пароход «Магдалина» со шкипером Стормом Д. при углублении 17,5 фунтов, входя в канал из Азовского моря и имея на борту лоцмана Панайоти А., стал на мель. 25 апреля в 7 ч. утра другой английский пароход со шкипером Пандор, без лоцмана, при входе в канал стал на мель, после этого в 6 ч. вечера свеверогерманский пароход «Октава» со шкипером Гайе, идя из Азовского моря при углублении 17,3 фунта, имея на борту лоцмана Афанасия Велензи, между второй и третьей парою вех также стал на мель. 26 апреля градоначальник вынужден был приказать командиру брандвахтного парохода «Батюшка», капитан-лейтенанту Артюхову донести о причинах этого и свободен ли канал для движения судов [14, л. 5].

В этой ситуации должен был оправдываться и заведующий Еникольским лоцманского цехом. 28 апреля 1882 г. он писал градоначальнику, что лоцманы вынуждены проводить суда с осадкой 17 фунтов и более. В то же время на момент посадки судов на мель воды в канале было на 1 фунт менее обычного, но при сильном течении в промежутки от 5 до 10 ч. дня вода прибывала на 0,5 фунта, благодаря чему судам с осадкой 17 фунтов и несколько дюймов проходить по каналу было возможно. Все такие суда – пароходы, в основном английские. Учитывая, что они с острым килем, то, даже несколько цепляя мягкое илистое дно, они проходили. В то же время из прошедших по каналу пароходов с грузом, имевших осадку 17 и более фунтов, более 20 проведены были лоцманами, выдающими себя за лоцманов Азовского моря. На приходивших после них пароходах шкиперам было известно, что такие-то пароходы приходили с осадкой более 17 фунтов, а потому настоятельно требовали от лоцмана провода, не обращая внимания на поднятый сигнал в 16 фунтов. Шкиперы английских пароходов «Арно», «Эмели», имевшие углубление 17,5 фунтов, когда лоцманы решительно отказывались их вести, прошли сами и хотя до половины пути задевали килем по дну канала, но будучи острокильными, шли на керченский рейд без остановки. При таких обстоятельствах лоцманам поневоле приходилось провожать пароходы с осадкой более, чем указывал пароход «Батюшка». Офицером с этого парохода промер был сделан кругом стоявшего парохода «Октава», когда тот уже, не поставив руля, сошел со створной линии и приткнулся к мели за окраиной канала. На створной же линии 25 апреля глубина канала была 17,5 фунта, доказательством чему был пароход «Верите» прошедший в тот день канал благополучно при углублении 17, 5 фунта

[14, л. 4-4 об.]. Что же касается парохода «Октава», то капитан «Батюшки» позже отмечал, что лоцманы не обращают никакого внимания на показываемую глубину канала [14, л. 16].

В свою очередь, керченская таможня сообщала градоначальнику 3 мая 1882 г., что шкипер английского парохода «Роберт Ннган» Робертсон, признавая себя виновным в нарушении устава о Еникальских лоцманах, отказался исполнять требование корабельного смотрителя об уплате 75 руб. штрафа, основанное на отношении градоначальника от 9 апреля № 945, оправдываясь тем, что уплатил лоцманские деньги 8 руб. за вход и выход с Азовского моря и имеет квитанцию, а также что он по приходе требовал на пароход лоцмана, но тот не прибыл, о чем и была подана им английскому вице-консулу Колледжу в Керчи жалоба. Ввиду изложенного и 5 ст. правил для Еникальского лоцманского цеха, приложенных к ст. 1215 (прим. 5), т. 11 уст. Торг. по прод. 1876 г., таможня Керчи не признавала за собой право произвести взыскание со шкипера Робертсона штрафа установленного указной статьей, так как: 1) взыскание этого штрафа возлагается означенной статьей на таможенные учреждения в портах Азовского моря куда приходят суда; 2) по ст. 1469 таможенного устава шкипера кораблей, отходящих из портов Азовского моря с отпускными товарами прямо за границу, пропускались через Керченский пролив свободно [14, л. 8-8 об.].

Следует, очевидно, указать, что лоцманами в апреле 1882 г. было проведено 377 купеческих судов. В их пользу собрано 3016 руб., значит следовало из них раздать 36 лоцманам 2714 руб. 40 коп. [14, л. 6]. Таким образом, за апрель 1882 г. было выдано лоцманам каждому по 75 руб., 40 коп. [14, л. 10 об.]. Как видим, несмотря на массу вопросов, возникавших к деятельности лоцманского цеха и лоцманов, они зарабатывали весьма приличные деньги. Вот только порядка это при прохождении канала не прибавляло. Так, уже 12 мая в 18 ч. неизвестный пароход без флага, проходя из Азовского моря по каналу, у первой пары вех снес красную вежу. По наведенным справкам, это был английский пароход «Долтон» под проводкой азовского лоцмана Панаги-Миссури, при котором часто случались беспорядки [14, л. 11]. Исходя из чего, начальник лоцманов вынужден был обратиться к английскому вице-консулу впредь обращаться к шкиперам английских судов в его цех [14, л. 12]. Кстати говоря, вежу так и не нашли, а сама она стоила казне 50 руб., о чем и уведомили вице-консула [14, л. 13].

Это был далеко не единственный случай, когда суда проводили не Еникальские лоцманы. Так, 26 мая английский пароход «Изабелла» в 14 ч., идя из Азовского моря, был встречен дежурными лоцманами, но лоцмана не взял, так как на нем был выдающий себя за лоцмана Азовского моря керченский мещанин Василий Георги. Проходя канал, пароход снес первую черно-пеструю вежу. 27 мая в 7 ч. английский пароход «Уните», также шедший из Азовского моря, встречен был дежурными лоцманами, но лоцмана не взял, так как на его борту был выдающий себя за лоцмана Азовского моря керченский мещанин Георги К. Проходя канал, он снес первую красно-пеструю вежу, а третью – черно-пеструю – разбил. Эти лица неоднократно проводили суда с такими нарушениями. Они подписывали со шкиперами договор о проводке на 100 и 150 руб., выдавая себя за лоцманов, а шкипера потом жаловались на чрезмерные цены [14, л. 68]. В 7 ч. 29 мая 1882 г. еще один английский пароход – «Вене», со шкипером

Виттенем, идя из Азовского моря, не взял Еникальского лоцмана, хотя катер с дежурными лоцманами его встретил, так как на пароходе был греческоподданный Маркопуло П., который уведомил шкипера, что он сам коренной лоцман. Правда, войдя в канал между банками, пароход сел на мель [14, л. 18].

Дополнительные трудности в деятельности лоцманов создавали и местные рыбаки. Так, 20 мая 1882 г. в своем обращении к градоначальнику Керчи лоцмейстер писал, что рыбаками и прочими частными лицами ставятся вешки и прочие знаки для собственных нужд, схожие с лоцмейстерскими знаками. Такие знаки вводили в заблуждение мореплавателей и становились причиной аварий. Он просил распорядиться рыбопромышленникам, чтобы они таких знаков не ставили [14, л. 14]. Опасность эта была вполне реальной, и весьма усложняла и так интенсивное судоходство. В мае 1882 г. прошло через канал 231 судно [14, л. 19], а всего, по состоянию на 1 июля 1882 г., лоцманы провели в Азовские порты за этот год 862 судна, вернулось 670 [14, л. 31]. В июне же прошло каналом еще 173 [14, л. 32], в июле было проведено 118 [14, л. 50], в августе 83 [14, л. 55], в сентябре – 264 судна [14, л. 63].

Всю вторую половину 1882 г. ситуация в проливе не менялась в лучшую сторону. Так, 23 июля поступила жалоба греческих шкиперов градоначальнику на работу лоцманов, которые не исполняли свои обязанности, а греки платили регулярно и терпели убытки [14, л. 45]. Лоцманский цех отписывался, что греки сами не правы [14, л. 46].

4 сентября 1882 г. греческое судно «Святой Николай», придя с Азовского моря с грузом зерна, при свежем ветре, придя к каналу, хотя и подняло флаг требования лоцмана, но не дожидаясь их, не останавливаясь, под всеми парусами стало проходить каналом. Учитывая, что предыдущими ветрами часть вех была сорвана, судно сбилось с линии и стало на мель. Сильный ветер его бил об грунт, руль повредился, шкипер для спасения судна и груза выбросил 200 четвертей зерна, а часть перегрузил на каботажные лодки. После чего пришел в Керчь и заявил об аварии [14, л. 72].

Или же 11 сентября в 8 утра английский пароход «Aktivity», идя из Таганрога, был встречен лоцманами, но лоцмана не взял, имея на борту константинопольского грека за лоцмана. У 3-й вехи он был снесен течением на край канала, сел на мель. Шкипер съехал на берег за каботажными перегрузными лодками [14, л. 73]. Впрочем, в общем потоке следующих через пролив кораблей процент посадок на мель был относительно невысок, ведь известно, что в октябре 1882 г. прошло 132 судна [14, л. 77].

Впрочем, в том числе и учитывая последующие события, можно предположить, что между лоцманами, шкиперами и хозяевами местных перегрузных лодок существовало определенное негласное соглашение, которое за счет значительных поборов с шкиперов могло прикрываться и местными руководителями среднего звена. Так, даже после того, как лоцман Бурынин посадил на мель пароход «Миранда», шкипер претензии не выдвинул, а груз перегрузили и корабль вышел на рейд [14, л. 86].

Огласку получило другое дело. Лоцман А. Велензи взял 100 руб. за провод английского парохода «Мило», об этом стало известно от английского вице-консула [14, л. 89]. Велензи даже дал расписку в получении этих денег, а консул указывал, что этот случай не единичный и просил градоначальника разобраться, а расписку предоставил [14, л. 90]. Пытаясь оправдаться, лоцман объяснял, что раньше него туда прибыли хозяева каботажных лодок и уверили капитана, что без перегрузки ему не обой-

тись. Слушать же лоцмана, что корабль пройдет, капитан не стал и т. д. [14, л. 93]. Оправдывая показания лоцмана, глава лоцманского цеха приплетал сюда действия уже упоминаемого керченского купца Франциско, с его поверенным Муратовым А., которые владели перегрузочным бизнесом. Муратов, имея паровой катер, прибывал на каждый иностранный корабль раньше лоцманов и там предлагал свои услуги [14, л. 95]. Шкиперы же платили лоцманам сверх положенных 8 руб. за провод судна только за то, что они давали гарантию беспрепятственного прохода судна каналом, так как требуемые перегрузчиками суммы были более значительны [14, л. 97]. Так считал глава цеха, представлявший взятки лоцмана лишь в виде добровольной награды со стороны шкипера.

Понимая, что ситуацию нужно решать, градоначальник поручил заняться перегрузчиками чиновнику по особым поручениям [14, л. 97]. Его вывод был прост – лоцман нарушил устав [14, л. 102 об.]. По предписанию градоначальника от 29 декабря 1882 г. лоцман Велензи был уволен из цеха с отобранием патента, нагрудного знака и шнуровой книги. Несмотря на это, начальник цеха просил его вновь принять, так как знал его с лучшей стороны, уже 16 лет служившего лоцманом беспорочно и имевшего 2 медали «За усердие» [3, л. 106]. Подобные серебряные медали были пожалованы 11 ноября 1883 г. лоцманам Манераки П., Буринину К., Богданову Д. [3, л. 117].

Как видно из приведенных примеров, служба в лоцманском цехе была не только почетной, но и весьма выгодной благодаря не только официальным заработкам, но и еще большим нелегальным. Неудивительно, что стать членом цеха было сложно. Нам известно, что градоначальнику писал некий Феодов И. А. о том что он 3 года ждал вакансии в лоцманском цеху, но когда такая появилась, на это место взяли керченского мещанина Иоську Зака [14, л. 23]. Такое же письмо пришло и в МВД [14, л. 24]. Обнаружена также жалоба вдовы Радовой М. Я., что ее сына не аттестуют на лоцмана, а многие после него уже подавшие документы это звание получили [14, л. 25]. При этом ее покойный муж был лоцманом. После того как градоначальник взял это дело под свой контроль, сына вдовы испытали, знания он имел удовлетворительные, но не знал ни одного иностранного языка, а потому и не был допущен к работе [14, л. 35]. Нужно указать, что было много желающих вступить в цех, в том числе и из опытных моряков, как, например, Васильев Г. А. (июль 1882 г.) [14, л. 38]. Однако большинству из них отказали.

Вполне осознавая ненормальность сложившейся ситуации с проводкой лоцманами судов через Керченский пролив, капитан 2 ранга Прасолов (начальник лоцманов) в начале июля 1882 г. в своем рапорте градоначальнику признал, что устав Еникальского лоцманского цеха, утвержденный в 1861 г., требует изменения [15, л. 2 об.]. Кроме того, Прасолов представил разработанный проект нового устава, что и послужило началом длительного периода его разработки и утверждения.

Таким образом, из представленного материала можно сделать вывод о том, что практически на всем протяжении эксплуатации Керченского пролива с конца XVIII в. вплоть до 1880-х гг., регулирование деятельности лоцманов находилось на достаточно низком уровне, не обеспечивая должной безопасности при прохождении пролива, а также подвергая шкиперов судов необоснованным и весьма существенным дополнительным расходам. Такое положение дел усложняло не только сам процесс торгового

судоходства, но и негативно отражалось на внешней торговле Российской империи, делая ее порты и внутренние морские и водные пределы менее привлекательными для иностранных судов. В начале 1880-х гг. данное положение дел становилось не терпимым не только в Керчь-Еникальском градоначальстве, но и со стороны высшего руководства внешней торговлей, что привело к необходимости разработки и внедрения качественно новых правил регулирования деятельности лоцманских обществ.

Список литературы:

1. Белова О. І. Міжнародно-правові аспекти державної морської політики України та юридичні проблеми її реалізації : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня к.ю.н. : спец. 12.00.11 «Міжнародне право» / О. І. Белова. – Київ, 2008. – 16 с.
2. Бистрова А. Р. Керченська протока: проблеми не тільки екологічні, а й міжнародно-правові / А. Р. Бистрова // Зовнішня торгівля: право та економіка : наук. журн. – 2008. – № 1 (36). – С. 119-122.
3. Гайдабурс Т. М. Правовий статус та режим чорноморських проток : дис. на здобуття наук. ступеня к.ю.н. : спец. 12.00.11 «Міжнародне право» / Т. М. Гайдабурс. – К. – 220 с.
4. Иванов Г. В. Особенности правового регулирования лоцманской проводки судов как договора оказания возмездных услуг : автореф. дис. на соискание учён. степени к.ю.н. : спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / Г. В. Иванов. – М., 2006. – 34 с.
5. Ульяницкий В. А. Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII веке / В. А. Ульяницкий. – М. : Типография А. Гатцула, 1883.
6. Юраш Н. Международное регулирование безопасности судоходства / Н. Юраш // 10 лет Главной государственной инспекции Украины по безопасности судоходства. – 2004. – С. 10-12.
7. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года. – СПб., 1830. – Т. XX. 1775-1780.– 1034 с.
8. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года. – СПб., 1830. – Т. XXIII. С 1789 по 6 ноября 1796 г. – 969 с.
9. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года. – СПб., 1830. – Т. XXVII. 1802-1803. – 1122 с.
10. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года. – СПб., 1830. – Т. XXXVII. 1820-1821. – 983 с.
11. Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1849. – Собрание второе. Т. XXIII. Отделение второе. 1848. – 161 с.
12. Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1863. – Собрание второе. Т. XXXVI. Отделение первое. 1861. – 1057 с.
13. Государственный Архив в Автономной Республике Крым (ГААРК), ф. 162, оп. 2, д. 917. Дело о противозаконных пропусках лоцманами Еникальского цеха через Еникальский канал иностранных судов. 3.07.1881 – 11.09.1881 г. 24 л.
14. Там же, ф. 162, оп. 2, д. 1010. Рапорты заведующего Еникальским лоцманским цехом о приходе и расходе денежных сумм, о приеме на работу и т. п. Список лоцманов. 11.11.1887 г. 158 л.
15. Там же, ф. 162, оп. 2, д. 1013. Об учреждении Керчь-Еникальского лоцманского цеха и об изменении его устава. 9.06.1882 – 13.09.1889 г. 245 л.

Змерзлий Б. В. Передумови до підготовки і ухвалення «тимчасових правил для суспільства Керч-Єнікальських лоцманів» 25 листопада 1888 р. / Б. В. Змерзлий // Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки. – 2014. – Т. 27 (66). № 1. – С. 33-43.

У роботі розглядається комплекс теоретичних і практичних передумов, що призвели до необхідності прийняття 25 листопада 1888 р. «Тимчасових правил для Суспільства Керч-Єнікальських лоцманів». У статті розглянуті попередні нормативно-правові акти, що регулюють діяльність лоцманів у Керченській протоці. На основі використання архівних матеріалів вказано, що до початку 1880-х рр. діючі правила про лоцманів Керченської протоки перестали відповідати потребам торгового судноплавства, що в обставинах, що склалися, призводило до аварій і посадок на мілину суден.

Ключові слова: Керченська протока, лоцмани, нормативно-правове регулювання.

**BACKGROUND OF THE PREPARATION AND ADOPTION OF A «TEMPORAL RULES
FOR SOCIETY KERCH-YENIKALE PILOTS» 25 NOVEMBER 1888**

Zmerzlyi B. V.

Taurida National University named after V. I. Vernadskyi, Simferopol

In the article the complex of theoretical and practical preconditions, which led to the necessity of adoption on 25 November 1888 «Provisional rules for Society of the Kerch-Yenikale pilots» was examined. In the article the previous normative-legal acts which regulate the activity of the pilots in the Kerch Strait were considered. Based on the use of archival materials specified, that to the beginning of the 1880s, the acting rules of the pilots of the Kerch Strait has ceased to match the needs of the merchant shipping, which in the current circumstances has led to the frequently accidents and ships grounding. In Kerch formed a semi-legal group, with participation of certain pilots of workshop, which engaged of overload the ships grounding or required the significant funds for the safe transfer of ships by the strait. This situation was complicated the merchant shipping and led to unreasonable costs of foreign ships skippers, considerably rising in price of goods which were brought by the sea.

Key words: Kerch Strait, pilots, normative-legal regulation.