

340.15:347.79

УРЕГУЛИРОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К СУДОВОДИТЕЛЯМ И МЕХАНИКАМ СОВЕТСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА В 1920–1930-Х ГГ.

Гурина Л. В.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В работе указано, что установление профессиональных требований к судоводителям и механикам морского торгового флота СССР изначально базировалось на имперском опыте и законодательстве того же периода. В 1920–1930-х гг. были приняты и последовательно введены в действие уже советские требования следующими нормативными актами: Постановление СНК СССР от 2 августа 1924 г. «О судоводителях морского торгового флота, плавающего под флагом СССР»; Постановление СНК СССР от 2 августа 1924 г. «О судовых механиках морского торгового флота, плавающего под флагом СССР»; Приложение II к КТМ 1929 г.; Постановление от 23 сентября 1930 г. «Об изменении постановления о судоводителях и судовых механиках морского торгового флота Союза ССР» и Постановление СНК «Об изменении постановления о судоводителях и судовых механиках морского торгового флота Союза ССР» от 26 августа 1931 г. Последние два нормативных акта были продиктованы дефицитом указанных специалистов в стране, а потому вводили нормы, снижающие уровень профессиональной подготовки таковых.

Ключевые слова: судоводители, судовые механики, профессиональные требования, Кодекс торгового мореплавания.

Как известно, в Российской империи долгое время мало внимания уделялось правовому регулированию вопросов, связанных с положением и статусом служащих морского торгового флота. Основные положения, касающиеся данной проблемы, были заложены в Уставе купеческого водохозяйства 1781 г. [1, с. 158–187]. Лишь в начале XX в. произошли серьезные изменения, заключавшиеся в законодательном регулировании вопросов, связанных с получением званий судоводителей, шкиперов, механиков и т. д. Именно эти нормативно-правовые акты впоследствии стали базой для развития уже советских соответствующих норм.

Так, 6 мая 1902 г. был принят указ «Об изменении действующих правил о судоводителях на мореходных судах торгового флота». Им была установлена новая градация судоводительских званий и правила их получения [2, с. 328–331]. 6 июля 1908 г. был принят указ «об отсрочке введения в действие Положения о механиках на мореходных судах торгового флота» до 1 января 1909 г. [3, с. 451].

В начале 1909 г. на места разослали Перечень вопросов по реформе мореходного образования в империи в связи с новым законопроектом о судоводителях на мореходных судах торгового флота, в котором были объяснены предстоящие изменения и особенности обучения штурманов, механиков и т. д. [4, л. 141–145]. Отдельно в этот период также был разослан для обсуждения проект положения о судоводителях на мореходных судах торгового флота [4, л. 146–150]. Данные проекты были достаточно полными и содержали все необходимые сведения по предстоящей реформе. Так, в приложении № 6 находим программу испытаний на звание штурмана дальнего плавания. Она включала в себя такие предметы, как: 1. А) Навигация. Б) Морская астрономия. 2. Морская практика. 3. А) Метеорология

и применение к учению о море. Б) Океанография в связи с важнейшими сведениями по коммерческой географии. 4. Устройство и теория корабля. 5. Пароходная механика. 6. Указания, относящиеся к торговому мореплаванию. 7. Грузовая отчетность и коммерческая корреспонденция. 8. Судовая гигиена и подача первой помощи при несчастных случаях и заболеваниях. 9. Английский язык [4, л. 151–154].

Программа испытаний на звание штурмана малого плавания по общим разделам была такой же, лишь несколько разделов отличалось уже в самом названии, а именно: не морская астрономия а мореходная астрономия; не метеорология и применение к учению о море, а метеорология в применении к учению о погоде [4, л. 155–158].

Закон от 31 октября 1909 г. установил новые правила о судоводителях на мореходных судах торгового флота, которые действовали до 1927 г. [5, с. 906–910].

С установлением советской власти основным нормативным актом, регулировавшим вопросы профессиональных требований к служащим морского торгового флота СССР стал Кодекс торгового мореплавания (далее – КТМ).

Общеизвестно, что КТМ СССР был утвержден Постановлением ЦИК СССР, СНК СССР от 14 июня 1929 г., при этом с введением его в действие отменялись:

3) Постановление СНК СССР от 2 августа 1924 г. «О судоводителях морского торгового флота, плавающего под флагом СССР» [6];

4) Постановление СНК СССР от 2 августа 1924 г. «О судовых механиках морского торгового флота, плавающего под флагом СССР» [7];

Приложение II к КТМ посвящено в первую очередь судоводителям и судовым механикам: к занятию судоводительских должностей на судах морского торгового флота СССР допускались лишь граждане СССР, обладающие дипломами на судоводительские звания морского торгового флота СССР и признанные по врачебному осмотру годными для занятия этих должностей (ст. 1).

Судоводительские звания морского торгового флота СССР, как и ранее, разделялись на шесть степеней: 1) капитан дальнего плавания с высшим дипломом; 2) капитан дальнего плавания; 3) штурман дальнего плавания; 4) капитан малого плавания; 5) штурман малого плавания и 6) судоводитель маломерного судна (ст. 2).

При этом малым плаванием признавалось плавание:

а) в Белом море, а также в водах Северного Ледовитого океана на восток – до меридиана мыса Тонкий (61° восточной долготы), на запад – в Атлантическом океане – до меридиана Трондгейм, на север – до 72 параллели;

б) в Балтийском море с его заливами, в Бельтах, в Зунде и Каттегате – до линии Скаген – Линдеснее и через Кильский канал до устья реки Эмс;

в) в Азовском море и в Черном море – до Константинополя;

г) в Каспийском море;

д) в морях Тихого океана: в Беринговом море – до Берингова пролива, в Охотском море – в Татарском проливе и в Японском море – до линии Мозампо – Нагасаки (ст. 3). Дальним же плаванием признавалось всякое плавание за пределы, указанные в ст. 3 (ст. 4).

Судоводителям предоставлялось:

а) капитану дальнего плавания с высшим дипломом и капитану дальнего плавания – командовать всякими морскими судами;

б) штурману дальнего плавания – командовать морскими судами в малом плавании, кроме пассажирских судов свыше 1300 рег. тонн валовой вместимости и морских ледоколов свыше 1800 инд. сил; занимать должность помощника капитана на всяком судне, за исключением должности старшего помощника капитана в дальнем плавании на пассажирских судах более 500 рег. тонн валовой вместимости;

в) капитану малого плавания – командовать всякими судами в малом плавании, кроме пассажирских судов свыше 1300 рег. тонн валовой вместимости и морских ледоколов свыше 1800 инд. сил; кроме того, ему предоставлялось право занимать должности младшего помощника капитана на всех судах как в малом, так и в дальнем плавании;

г) штурману малого плавания – командовать в малом плавании паровыми грузовыми судами до 100, парусными и парусно-моторными до 150 рег. тонн валовой вместимости и занимать должность младшего помощника капитана на всех судах как в малом, так и в дальнем плавании;

д) судоводителю маломерного судна – командовать в малом плавании паровыми грузовыми судами до 100, парусными и парусно-моторными судами до 150 рег. тонн валовой вместимости, а также при недостатке штурманов малого плавания занимать должности третьего помощника капитана на грузовых судах в малом плавании и младшего помощника капитана на портовых и рейдовых ледоколах. При этом под выражением «паровое судно» понималось судно с механическим двигателем (ст. 5).

К командованию судами, совершающими рейсы местного сообщения (часть 3 ст. 25 Кодекса торгового мореплавания СССР), допускались штурманы малого плавания и судоводители маломерного судна. Правила плавания в этих сообщениях устанавливаются НКПС по соглашению с Народным комиссариатом по военным и морским делам (ст. 6).

Граждане СССР, не имеющие дипломов на судоводительские звания морского торгового флота, но признанные по медицинскому осмотру годными для занятия соответствующих должностей, могли допускаться начальниками морских торговых портов СССР к командованию в малом плавании и в местном сообщении судами до 20 рег. тонн валовой вместимости (ст. 7).

Для получения диплома на судоводительские звания морского торгового флота требовалось состояние в гражданстве СССР и, кроме того:

а) на звание судоводителя маломерного судна и штурмана дальнего или малого плавания: 1) достижение 21 года; 2) сдача испытания в правительственной испытательной комиссии (ст. 19) и 3) выполнение соответствующего плавательного ценза на морских судах (ст. 10);

б) на звание капитана дальнего или малого плавания: 1) получение диплома на звание штурмана соответствующего плавания и 2) выполнение необходимого плавательного ценза на морских судах;

в) на звание капитана дальнего плавания с высшим дипломом: 1) получение диплома на звание капитана дальнего плавания и 2) защита самостоятельной научной работы в особой правительственной комиссии. Исключения из правил настоящей статьи для лиц, обладающих специальным военно-морским образованием, устанавливались НКПС по соглашению с Народным комиссариатом по военным и морским делам (ст. 9).

Для выполнения плавательного ценза требовалось: 1) на звание судоводителя только парового или только парусного маломерного судна – 13 месяцев плавания в составе палубной команды на паровых или парусных судах по принадлежности в дальнем или малом плавании; на звание же судоводителя всякого маломерного судна (как парового, так и парусного) – 24 месяца плавания на паровых и 24 месяца на парусных судах, причем как в первом, так и во втором случаях в счет ценза на парусных судах принимаются 10 месяцев плавания на рыбачьих парусных лодках, занимающихся промыслом в море; 2) на звание штурмана малого плавания – 24 месяца плавания в составе палубной команды с тем, чтобы не менее 6 месяцев плавания были совершены на парусных судах, причем если плавание имело место не на парусных судах, то общий срок плавания увеличивался до 13 месяцев; 3) на звание капитана малого плавания – 18 месяцев плавания с дипломом штурмана малого плавания в должности помощника капитана; 4) на звание штурмана дальнего плавания – плавание с дипломом штурмана малого плавания в должности помощника капитана в течение 24 месяцев, из которых не менее 6 месяцев в дальнем плавании; 5) на звание капитана дальнего плавания – 24 месяца плавания с дипломом штурмана дальнего плавания в должности помощника капитана, из которых не менее 12 месяцев в дальнем плавании.

При этом сроки учебно-практического плавания учащихся в морских судоводительских техникумах водных путей сообщения, предусмотренного учебными планами и выполняемого на рабоче-учебных судах и на иных судах морского торгового флота СССР в групповых организованных плаваниях со специальными руководствами, засчитывались в полуторном размере (ст. 10).

Что касается судовых механиков, то к занятию должностей судовых механиков на судах морского торгового флота СССР допускались граждане СССР, обладающие дипломами на звание судовых механиков морского торгового флота СССР и признанные по врачебному осмотру годными для занятия этих должностей (ст. 11). Звание судовых механиков морского торгового флота СССР разделяется на 3 разряда: механик 1, 2 и 3 разрядов (ст. 12). Судовым механикам предоставлялось:

а) механикам 1 разряда – самостоятельно управлять судовыми главными механизмами на всех судах;

б) механикам 2 разряда – самостоятельно управлять судовыми главными механизмами до 1200 инд. сил включительно, а равно занимать должность второго механика на всех судах, кроме пассажирских судов свыше 1200 инд. сил в дальнем плавании, а также ледоколов той же мощности;

в) механикам 3 разряда – самостоятельно управлять судовыми главными механизмами на судах до 300 инд. сил включительно и на всех судах местного сообщения, а также занимать должность второго механика на судах до 1200 инд. сил. При этом деление судов, снабженных главными двигателями внутреннего сгорания или иными главными механическими двигателями, по силам их двигателей предоставлялось НКПС (по Центральному управлению морского транспорта) (ст. 13).

Граждане СССР, не имеющие дипломов на звание судового механика морского торгового флота, но признанные по врачебному осмотру годными к занятию соответствующих должностей, могли быть допускаемы начальниками морских

торговых портов СССР к управлению судовыми механизмами до 50 инд. сил (ст. 14).

Для получения диплома на звание судового механика морского торгового флота СССР требовалось, кроме состояния в гражданстве СССР: 1) достижение 21 года; 2) сдача соответствующего испытания в правительственной испытательной комиссии (ст. 19) и 3) выполнение необходимого практического ценза (ст. 17). Исключения из этих правил для лиц, обладающих специальным военно-морским техническим образованием или высшим техническим образованием, устанавливались НКПС по Центральному управлению морского транспорта по соглашению с Народным комиссариатом по военным и морским делам и наркомпросами союзных республик по принадлежности (ст. 16).

Для выполнения практического ценза требовалось:

а) на звание судового механика 3 разряда – 24 месяца работы на машиностроительных заводах или механических мастерских, из которых не менее 6 месяцев по ремонту двигателей внутреннего сгорания. Сверх 24 месяцев работы на заводах или в мастерских требовалось 12 месяцев плавания на морских судах с механическими двигателями с исполнением обязанностей по уходу за судовыми механизмами или 6 месяцев работы на морских и, кроме того, 9 месяцев работы на речных или озерных судах с механическими двигателями свыше 500 инд. сил. Из общего числа месяцев плавательного ценза необходимо иметь не менее 3 месяца плавания на морских или речных судах с главным двигателем внутреннего сгорания;

б) на звание судового механика 2 разряда – 24 месяца плавания с дипломом механика 3 разряда в должности механика на морских судах с механическими двигателями, причем не менее 12 на морских судах свыше 200 инд. сил;

в) на звание судового механика 1 разряда – 24 месяца плавания с дипломом механика 2 разряда в должности механика на морских судах с главными механическими двигателями, причем не менее 12 на судах свыше 1000 инд. сил. При этом для получения при повышении в разряде права на управление как паровыми главными механизмами, так и главными двигателями внутреннего сгорания требовалось взамен указанных в пп. «б» и «в» 24 месяцев 30 месяцев плавания, из которых не менее 6 месяцев при соответствующих механизмах.

Указанные в п. «а» этой статьи 6 месяцев работы по ремонту двигателей внутреннего сгорания могли быть заменены 6 месяцами работы на машиностроительных заводах или в механических мастерских, а 3 месяца плавания на морских или речных судах с главным двигателем внутреннего сгорания – 3 месяцами плавания на судах с главными паровыми механизмами. В случаях подобной замены дипломы выдавались на право управления главными судовыми механизмами только на паровых судах.

В отношении учащихся в морских судомеханических техникумах водных путей сообщения 24 месяца работы на машиностроительных заводах или в механических мастерских заменялись выполнением учащимися полного курса работ в учебных мастерских этих техникумов по установленным программам, а учебно-практическое их плавание, предусмотренное учебными планами и выполненное на рабоче-учебных судах и на иных судах морского торгового флота СССР в групповых

организованных плаваниях со специальными руководителями, засчитывалось в полуторном размере.

В отношении учащихся в высших технических учебных заведениях по специальности морского судостроения 24 месяца работы на машиностроительных заводах или в механических мастерских заменялись отбыванием установленной заводской практики, предусмотренной учебным планом, а учебно-практическое плавание их, выполняемое на судах морского торгового флота СССР по специальной инструкции и со специальными руководителями, засчитывалось в полуторном размере (ст. 17).

При этом правила исчисления плавательного ценза в отношении судоводителей и практического ценза в отношении судовых механиков устанавливались НКПС по Центральному управлению морского транспорта по соглашению с Комиссариатом по военным и морским делам и ЦК профсоюза работников водного транспорта (ст. 18).

Порядок производства испытаний на звание судоводителей и судовых механиков, состав правительственных комиссий, предметы, программы и правила испытаний устанавливались НКПС по соглашению с ЦК профсоюза рабочих водного транспорта (ст. 19).

Лица, получившие звание судоводителей и судовых механиков до вступления в действие этих правил, приравнивались к лицам, получившим соответственно звание судоводителей и судовых механиков в порядке этих правил, согласно особому расписанию, издаваемому НКПС (ст. 20).

Однако принятие КТМ 1929 г. еще не означало, что заложенные в нем нормы останутся неизменными на длительное время. Более того, следует отметить, что нормы, установленные КТМ в отношении судоводителей и механиков, стали подвергаться доработке и уточнению уже в 1930 г. Так, к примеру, 23 сентября 1930 г. было опубликовано Постановление «Об изменении постановления о судоводителях и судовых механиках морского торгового флота Союза ССР» (ст. 519).

Им предписывалось внести следующие изменения в Постановление о судоводителях и судовых механиках (приложение II к КТМ СССР):

Во-первых, пп. «а» и «д» ст. 3 излагались в следующей редакции:

[3. Малым плаванием признается плавание:...]

«а) в Белом море, а также в водах Северного полярного моря на восток – до меридиана мыса Тонкий (61° восточной долготы), на запад – до меридиана Норд-Кап, на север – до 72 параллели»;

«д) в морях Тихого океана: в водах Японского и Охотского морей на юг – до параллели Мозампо-Нагасаки, на север – до параллели мыса Елизаветы на Сахалине, а также плавание от порта Петропавловск вдоль берегов Камчатки как с восточной, так и западной стороны и от побережья Камчатки до Командорских островов».

Во-вторых, ст. 5 получила такую редакцию:

«5. Судоводителям предоставляется:

а) капитану дальнего плавания с высшим дипломом и капитану дальнего плавания – командовать всякими морскими судами;

б) штурману дальнего плавания: 1) командовать в дальнем плавании – грузовыми морскими судами не свыше 2500 и пассажирскими не свыше 1500 регистровых тонн валовой вместимости; в малом плавании – грузовыми морскими судами всякого тоннажа, пассажирскими не свыше 2000 р. т. валовой вместимости; ледоколами не свыше 3000 индикаторных сил; 2) занимать должность помощника капитана на всяком судне как в малом, так и в дальнем плавании;

в) капитану малого плавания: 1) командовать всякими судами в малом плавании, кроме пассажирских судов свыше 2000 р.т. валовой вместимости и ледоколов свыше 3000 индикаторных сил, и 2) занимать должность младшего помощника капитана на всех судах как в малом, так и в дальнем плавании;

г) штурману малого плавания: 1) командовать в малом плавании судами до 300 регистровых тонн валовой вместимости, 2) занимать должность младшего помощника капитана на всех судах как в малом, так и в дальнем плавании;

д) судоводителю маломерного судна: 1) командовать в малом плавании грузовыми судами до 200 регистровых тонн валовой вместимости, 2) временно при недостатке штурманов малого плавания – занимать должности третьего помощника капитана на грузовых судах в малом плавании и младшего помощника капитана на портовых и рейдовых ледоколах».

В третьих, п. «а» получил такую редакцию:

[9. Для получения диплома на судоводительские звания морского торгового флота требуется состояние в гражданстве Союза СССР и кроме того:...]]

«а) на звание судоводителя маломерного судна и штурмана дальнего ли малого плавания: 1) достижение 19 лет, 2) сдача испытания в особой квалификационной комиссии (ст. 19) и 3) выполнение соответствующего плавательного ценза на морских судах (ст. 10)».

В четвертых, ст. 10 также получила новую редакцию:

«10. Для выполнения плавательного ценза требуется:

1) на звание судоводителя только парового или только парусного маломерного судна – 24 месяца плавания в составе палубной команды на паровых или парусных судах по принадлежности; на звание же судоводителя всякого маломерного судна (как парового, так и парусного) – 18 месяцев плавания на паровых и 18 месяцев – на парусных судах, причем как в первом, так и во втором случае в счет ценза на парусных судах засчитывается не более 6 месяце плавания на рыбачьих парусных лодках, занимающихся промыслом в море;

2) на звание штурмана малого плавания – 24 месяца плавания в составе палубной команды с тем, чтобы не менее 6 месяцев плавания были совершены на парусных судах, причем если плавание имело место не на парусных судах, то общий срок плавания увеличивается до 30 месяцев;

3) на звание капитана малого плавания – 12 месяцев плавания с дипломом штурмана малого плавания в должности помощника капитана;

4) на звание штурмана дальнего плавания – плавание с дипломом штурмана малого плавания в должности помощника капитана в течение 18 месяцев, из которых не менее 6 месяцев в дальнем плавании;

5) на звание капитана дальнего следования – 18 месяцев плавания с дипломом штурмана дальнего плавания в должности помощника капитана, из которых не менее 6 мес. в дальнем плавании.

Плавание учащихся морских судоводительских техникумов засчитывалось в двойном размере, если это плавание предусмотрено учебными планами и выполнено в организованном порядке под специальным руководством».

В пятых, ст. 16 получила такую редакцию:

«16. Для получения диплома на звание судового механика морского торгового флота СССР требуется, кроме состояния в гражданстве СССР: 1) достижение 19 лет, 2) выдержание соответствующего испытания в особой квалификационной комиссии (ст. 19) и 3) выполнение необходимого практического ценза (ст. 17).

Примечание. Исключения из правил настоящей статьи для лиц, обладающих специальным военно-морским техническим образованием или высшим техническим образованием, устанавливаются НКПС по согласованию с комиссариатом по военным и морским делам и комиссариатами просвещения союзных республик по принадлежности».

Ст. 17 стала звучать так:

«17. Для выполнения практического ценза требуется:

ф) на звание судового механика 3 разряда – 18 месяцев работы на машиностроительных заводах или механических мастерских, из которых не менее 6 мес. по ремонту двигателей внутреннего сгорания. Сверх 18 мес. работы на заводах или в мастерских требуется 12 мес. плавания на морских судах с механическими двигателями, с исполнением обязанностей по уходу за судовыми механизмами или 6 мес. плавания на морских и, кроме того, 9 мес. плавания на речных или озерных судах с механическими двигателями свыше 300 индикаторных сил. Из общего плавательного ценза необходимо иметь не менее 3 мес. плавания на морских или речных судах с главными двигателями внутреннего сгорания:

б) на звание судового механика 2 разряда – 24 месяца плавания с дипломом механика 3 разряда в должности механика на морских судах с механическими двигателями, причем не менее 6 мес. на морских судах свыше 200 индикаторных сил;

в) на звание судового механика 1 разряда – 24 мес. плавания с дипломом механика 2 разряда в должности механика на морских судах с главными механическими двигателями, при чем не менее 6 мес. на судах свыше 1000 инд. сил».

Примечания к этой статье были сохранены в прежней редакции.

В седьмых, ст. 19 получила такую редакцию:

«19. Порядок производства испытаний на звание судоводителей и судовых механиков, состав особых квалификационных комиссий и особой правительственной комиссии (п. «в» ст. 9), предметы, программы и правила испытаний устанавливаются Народным комиссариатом путей сообщения по соглашению с ЦК профессионального союза рабочих водного транспорта».

И, наконец, данное Положение было дополнено ст. 21, 22 и 23, которыми, во-первых, НКПС предоставлялось право повысить на один разряд в правах по управлению и уходу за главными машинами судов морского торгового флота СССР (без дальнейшего повышения в правах) лиц, не имеющих соответствующей теоретической подготовки, но обладающих дипломами механиков 3 разряда или свидетельствами механиков практиков 3 и 2 разрядов, выданными до издания этого постановления, и имеющих достаточный практический стаж (ст. 21).

Во-вторых, лицам, окончившим машинные школы рабоче-крестьянского красного флота со званием старших мотористов или машинных старшин паровых турбинных установок и имеющим соответствующий плавательный и практический стаж, НКПС выдавал свидетельства механиков-практиков 3 разряда. Порядок выдачи свидетельства этим лицам определялся правилами, издаваемыми НКПС.

Лицам, выдержавшим испытание на звание командира запаса РККФ по морской или механической специальности и имеющим соответствующий плавательный и практический стаж, НКПС выдавал дипломы: первым – на звание штурмана малого плавания, а вторым – на звание судового механика 3 разряда (ст. 22).

В-третьих, НКПС предоставлялось право в исключительных случаях, при отсутствии в данном порту для комплектования данного судна лиц соответствующей квалификации, допускать к занятию командных должностей лиц более низкой квалификации, имеющих судоводительские и судомеханические звания [9, с. 945–947].

Следует также указать, что ст. 9, 16 и 19 в новой редакции вводились в действие с 1 января 1931 г.

Очередное постановление СНК «Об изменении Постановления о судоводителях и судовых механиках морского торгового флота Союза ССР» было принято 26 августа 1931 г. Им были внесены такие изменения в постановление о судоводителях и судовых механиках морского торгового флота (приложение II к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР – С. 3. СССР 1929 г. № 41, ст. 366, и 1930 г. № 49, ст. 519). В частности, предусматривалось, во-первых, изложить пункты «б» и «в» ст. 5 так:

[5. Судоводителям предоставляется]:

«б) штурману дальнего плавания: 1) командовать в дальнем плавании — грузовыми морскими судами не свыше 2.500 и пассажирскими не свыше 1.500 регистровых тонн валовой вместимости; командировать в малом плавании — всякими судами; 2) занимать должность помощника капитана на всех судах как в малом, так и в дальнем плавании;

в) капитану малого плавания: 1) командовать в малом плавании всякими судами, кроме пассажирских судов свыше 3.000 регистровых тонн валовой вместимости и ледоколов свыше 3.000 индикаторных сил; 2) занимать должность младшего помощника капитана на всех судах как в малом, так и в дальнем плавании».

Во-вторых, пункт «б» ст. 13 получил такую редакцию:

[13. Судовым механикам предоставляется]:

«б) механикам 2 разряда — самостоятельно управлять судовыми главными механизмами до 2.000 индикаторных сил включительно, а также занимать должность второго механика на всех судах как в малом, так и в дальнем плавании».

В-третьих, включалась новая ст. 24, которой предписывалось, с целью дать лучшим молодым специалистам морского транспорта возможность более быстрого продвижения на высшие должности, НКВТ получил право, в исключение из пп. 4 и 5 ст. 10 и пп. «б» и «в» ст. 17 выдавать дипломы на судоводительские звания и звания судовых механиков лицам, проявившим себя ценными работниками морского транспорта, если у них имелся указанный ниже плавательный или практический ценз:

а) для получения звания штурмана дальнего плавания — 12 месяцев плавания с дипломом штурмана малого плавания в должности помощника капитана, в том числе не менее 6 месяцев в дальнем плавании;

б) для получения звания капитана дальнего плавания — 12 месяцев плавания с дипломом штурмана дальнего плавания в должности помощника капитана, в том числе не менее 6 месяцев в дальнем плавании;

в) для получения звания судового механика 2 разряда — 12 месяцев плавания с дипломом механика 3 разряда в должности механика на морских судах с механическими двигателями, в том числе не менее 6 месяцев на морских судах свыше 200 индикаторных сил;

г) для получения звания судового механика 1 разряда — 12 месяцев плавания с дипломом механика 2 разряда в должности механика на морских судах с механическими двигателями, в том числе не менее 6 месяцев на судах свыше 1.000 индикаторных сил» (10, с. 658–659).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что установление профессиональных требований к судоводителям и механикам морского торгового флота СССР изначально базировалось на имперском опыте и законодательстве того же периода. В 1920–1930-х гг. были приняты и последовательно введены в действие уже советские требования следующими нормативными актами: Постановление СНК СССР от 2 августа 1924 г. «О судоводителях морского торгового флота, плавающего под флагом СССР»; Постановление СНК СССР от 2 августа 1924 г. «О судовых механиках морского торгового флота, плавающего под флагом СССР»; Приложение II к КТМ 1929 г.; Постановление от 23 сентября 1930 г. «Об изменении постановления о судоводителях и судовых механиках морского торгового флота Союза ССР» и Постановление СНК «Об изменении постановления о судоводителях и судовых механиках морского торгового флота Союза ССР» от 26 августа 1931 г. Последние два нормативных акта были продиктованы дефицитом указанных специалистов в стране, а потому вводили нормы, снижающие уровень профессиональной подготовки таковых.

Список использованных источников и литературы:

1. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года. Т. XXI. С 1781 по 1783. – СПб., 1830. – 1083 с.
2. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXII. 1902 г. Отделение 1. – СПб, 1904. – 1030 с.
3. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXVIII. 1908 г. Отделение 1. – СПб, 1911. – 1008 с.
4. ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 67. Циркуляры и предписания Министерства и торговли о порядке посещения чинами порта судов, приходящих из-за границы, о вознаграждении семей потерпевших рабочих и служащих от несчастных случаев, об учете военнообязанных. 5.01.1909 – 11.01.1910 г. 294 л.
5. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXIX. 1909 г. Отделение 1. – СПб, 1912. – 1006 с.
6. Постановление СНК СССР от 2 августа 1924 г. о судоводителях морского торгового флота, плавающего под флагом СССР. URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_2114.htm. (дата обращения: 03.04.2017).
7. Постановление СНК СССР от 2 августа 1924 г. о судовых механиках морского торгового флота, плавающего под флагом СССР. URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_2113.htm. (дата обращения: 03.04.2017).

8. Кодекс Торгового мореплавания СССР 1929 г. Консультат плюс. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=17689> (дата обращения 20.08.2016).
9. Постановление от 23 сентября 1930 г. «Об изменении постановления о судоводителях и судовых механиках морского торгового флота Союза ССР». – Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1930 год, стр. 945–947.
10. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1931 год, с. 658–659.

Gurina L. Settlement of requirements to navigators and mechanics of soviet mercantile fleet in 1920–1930. // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 1. – P. 24–34.

The settlement of requirements to the navigators and mechanics of soviet mercantile fleet in 1920 - 1930 is in-process indicated that establishment of professional requirements to the navigators and mechanics of trade navy of the USSR was initially based on imperial experience and legislation of the same period. In 1920-1930th were accepted and soviet requirements are consistently put in an operation already by next normative acts: Decision of CHK of the USSR from Augusts, 2 1924 about the navigators of trade navy floating under the flag of the USSR; Decision of CHK СССР from Augusts, 2 1924 about the ship mechanics of trade navy floating under the flag of the USSR; Appendix of II to KTM 1929; decision from Septembers, 23 1930 "About the change of decision about navigators and ship mechanics of trade navy of Union of SSR" and decision of CHK "About the change of decision about navigators and ship mechanics of trade navy of Union of SSR" from August, 26 1931 Last two normative acts were dictated by the deficit of the indicated specialists in a country, and that is why entered norms reducing the level of professional preparation such.

Keywords: navigators, ship mechanics, professional requirements, Code of trade seagoing.

Spisok ispolzovannykh istochnikov i literaturyi:

11. Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii. S 1649 goda. T. XHI. S 1781 po 1783. – SPb., 1830. – 1083 s.
12. Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii. Sobranie trete. T. XXII. 1902 g. Otdelenie 1. – SPb, 1904. – 1030 s.
13. Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii. Sobranie trete. T. XXVIII. 1908 g. Otdelenie 1. – SPb, 1911. – 1008 s.
14. GAARK, f. 158, op.1, d. 67. Tsirkulyari i predpisaniya Ministerstva i trgovli o poryadke posescheniya chinami porta sudov, prihodyaschih iz-za granitsyi, o voznagrazhdenii semei poterpevshih rabochih i sluzhaschih ot neschastnykh sluchaev, ob uchete voennoobyazannykh. 5.01.1909 – 11.01.1910 g. 294 l.
15. Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii. Sobranie trete. T. XXIII. 1909 g. Otdelenie 1. – SPb, 1912. – 1006 s.
16. Postanovlenie SNK SSSR ot 2 avgusta 1924 g. o sudovoditelyah morskogo torgovogo flota, plavayushego pod flagom SSSR. URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_2114.htm.
17. Postanovlenie SNK SSSR ot 2 avgusta 1924 g. o sudovyih mehanikah morskogo torgovogo flota, plavayushego pod flagom SSSR. URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_2113.htm.
18. Kodeks Torgovogo moreplavaniya SSSR 1929 g. Konsultat plyus. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=17689> data obrascheniya 20.08.2016.
19. Postanovlenie ot 23 sentyabrya 1930 g. «Ob izmenenii postanovleniya o sudovoditelyah i sudovyih mehanikah morskogo torgovogo flota Soyuzа SSR». – Sобрание законов i rasporyazheniy Raboche-Krestyanskogo Pravitelstva SSSR za 1930 god, str. 945-947.
20. Sобрание законов i rasporyazheniy Raboche-Krestyanskogo Pravitelstva SSSR za 1931 god, str. 658-659.