

УДК 340.15:347.79

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРАКТИЧЕСКИХ МЕР ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА

Гурина Л. В.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Практическую подготовку будущих кадров советского торгового флота в СССР осуществляли на основании таких документов: приказ № 7319 /уу/ приложение к Оф. Отд. ВПС № 763 от 26.06.1925 г. и инструкция № 7309/уу/ приложения к Фо. Отд. ВПС № 701 от 24.06.1925 г.

9 декабря 1927 г. был объявлен приказ НКПС № 98 «О введении в действие положения о рабоче-учебных судах для практической подготовки судового экипажа судов морского торгового флота и инструкции по выполнению учащимися разных служебных обязанностей на рабоче-учебных судах».

10 ноября 1927 г. датируется «Инструкция по выполнению учащимися разных служебных обязанностей на рабоче-учебных судах». Не вдаваясь в ее детальное рассмотрение, укажем лишь следующее. Оно состояла из 83 пунктов, разделенных на такие разделы: «Общая часть», «О вахтенном мостике», «О вахтенном на руле», «О вахтенном на баке», «О вахтенном на передаче», «О смене вахты», «О шлюпочных старшинах», «О гребцах», «О дневальном».

Также 10 ноября 1927 г. вышел приказ ЦУМОРТрана «О введении в действие судовых правил для учащихся на рабоче-учебных судах» (в отмену судовых правил для учащихся на рабоче-учебных судах, утвержденных 19 июня 1925 г.).

Ключевые слова: приказ, инструкция, учебные суда, учащиеся, практическая подготовка.

В отечественной науке достаточно много внимания уделено различным аспектам подготовки кадров для торгового флота. Среди них, в частности, можно выделить работы таких авторов как Вальдемар Х. М., Кузнецов В. Ф., Бордученко Ю. Л., Зуев А. В., Змерзлый Б. В., Ланцева В. Ю. и других [1–7].

Как известно, для занятия определенных должностей в советском торговом флоте, особенно на морском и речном транспорте, устанавливались различные требования в вопросах наличия практического опыта (ценза). Таковой была не только отечественная, но и мировая практика. Приобретение же такого опыта требовало дополнительных расходов от государства, так как необходимо было организовывать практику учащихся на соответствующих предприятиях и судах.

Основой этого процесса должны были стать приказ № 7319 /уу/ приложение к Оф. Отд. ВПС № 763 от 26.06.1925 г. и инструкция № 7309/уу/ приложения к Фо. Отд. ВПС № 701 от 24.06.1925 г., однако этого не случилось по многим причинам.

13 октября 1927 г. состоялось междуведомственное совещание при ЦУМОРе представителей Цетранспроса Совторгфлота и ЦКВодников, посвященное данному вопросу. На основании высказанных мнений и рекомендаций 9 декабря 1927 г. был объявлен приказ НКПС № 98 «О введении в действие положения о рабоче-учебных

судах для практической подготовки судового экипажа судов морского торгового флота и инструкции по выполнению учащимися разных служебных обязанностей на рабоче-учебных судах», с отменой ранее принятых норм в этом вопросе [9, л. 1].

Что касается самого положения, то оно предусматривало, что рабоче-учебные суда должны служить для практической подготовки из числа учащихся техникумов водных путей сообщения судового экипажа судов морского торгового флота с одновременным выполнением грузовых перевозок (п. 1).

Общее руководство и наблюдение за работой рабоче-учебных судов, в чьем бы ведении они ни находились, возлагалось на ЦУМОРТран, с учетом в этом случае условий коммерческой эксплуатации (п. 2). На эти суда возлагались коммерческие перевозки под непосредственным руководством соответствующих органов Совторгфлота (п. 3).

При этом рабоче-учебные суда, в чьем бы ведении они ни находились, носили флаг портовых судов и приравнивались в правах к судам служебного флота управлений торговых портов (п. 4).

Расходы по содержанию рабоче-учебных судов возлагались на:

а) ЦУМОРТран: содержание кадрового состава экипажа (денежное, пищевое и вещевое, аптека, соответствующая часть морской провизии, канцелярские и другие непредвиденные расходы), навигационные расходы (ввод судна в док, текущий ремонт, подкраска и содержание его в чистоте и опрятности во время плавания), расходы по штурманской части, капитальный ремонт и дооборудование судна;

б) Центральное Управление Просвещения на транспорте: содержание учащихся во время нахождения их на борту судна (вещевое, пищевое, денежное, стоимость перевозки учащихся от места учебного заведения до посадки и обратно, соответствующая часть неприкосновенного запаса морской провизии, аптеки, больничных, канцелярских, хозяйственных и других расходов, содержание педагогического персонала), расходы по Учебной Части (навигационные инструменты, приборы, морские карты, учебные пособия и пр. необходимый учебный инвентарь);

в) Правление Совторгфлота: расходы по шкиперскому снабжению, по изготовлению судна в состоянии годности для перевозки груза, расходы, связанные с перевозкой груза (портовые расходы и расходы на содержание берегового состава по среднему проценту этого расхода к расходу на кадровый плавающий экипаж; буксировка для постановки судна под груз и для срочной доставки такового), по выплате премии и сверхурочных кадровому составу экипажа.

Размер указанных выше расходов определялся по специальной смете, составляемой Цумором по соглашению с Центральным Управлением Просвещения на транспорте и Правлением Совторгфлота (п. 5).

При этом предусматривалось, что доходы, которые могли быть от эксплуатации рабоче-учебных судов, должны были идти на покрытие: а) расходов по амортизации судна, считая 6 % годовых от балансовой его стоимости; б) расходов Совторгфлота, предусмотренных в п. «в» ст. 5.

Оставшаяся же сумма от эксплуатационных доходов, после покрытия расходов, указанных выше, поступала в кассу Совторгфлота и расходовалась исключительно на улучшение и развитие постановки дела рабоче-учебных судов по распоряжению

ЦУМОРТрана (п. 6). Припадающие на ЦУМОРТран и Центральное управление просвещения на транспорте суммы вносились последними в кассу Совторгфлота (п. 7).

Положением предусматривалось, что судовой экипаж рабоче-учебного судна разделялся на: состав кадровый, состоящий из лиц судовой администрации, команды и служителей; переменный, состоящий из преподавателей и учащихся. При этом преподаватели рассматривались как лица судовой администрации (п. 8).

Важным для будущих дипломированных моряков было то, что весь кадровый состав экипажа рабоче-учебных судов считался на службе в НКПС и в оперативном отношении находился в ведении Совторгфлота (п. 9).

Табели комплектации кадрового состава экипажа рабоче-учебных судов устанавливались ЦУМОРТраном по соглашению с правлением Совторгфлота и Союзным органом на местах (п. 10).

Капитан, его помощник и судовой врач утверждались и увольнялись начальником ЦУМОРТрана по согласованию с Совторгфлотом. Назначение капитана согласовывалось, кроме того, с центральным управлением просвещения на транспорте и с ЦК профсоюза рабочих водного транспорта СССР или с его местным органом (п. 11).

В то же время педагогический состав утверждался и увольнялся Центральным Управлением Просвещения на транспорте по соглашению с ЦУМОРТраном (п. 12).

Прием и увольнение лиц команды, а также оплата труда кадрового состава экипажа и все правовые условия регулировались на основании существовавших на этот предмет положения, коллективных договоров и тарифных соглашений, заключаемых с органами союза, хотя капитану и предоставлялось право отбора. Принятая же команда проводилась приказом по ЦУМОРТрану (п. 13).

Все лица судового экипажа, безусловно, подчинялись всем распоряжениям и постановлениям, регулирующим порядок жизни на судах морского торгового флота и специально издаваемым для рабоче-учебных судов (п. 14). Точно так же все лица судового экипажа, а также учащиеся и преподаватели обязаны были подчиняться капитану судна (п. 15).

Общие собрания и всякого рода заседания учащихся допускались лишь на стоянке судов и всякий раз с разрешения капитана (п. 16). При этом за систематическое неисполнение правил судового порядка или серьезных нарушений судовой дисциплины виновные в этом учащиеся могли быть списаны с судна распоряжением капитана. Списанные учащиеся за границей на общих основаниях передавались в распоряжение консула, а списанные в портах СССР снабжались средствами от рабоче-учебного судна для проезда до места нахождения техникума (п. 17).

В развитие этих правил капитаном судна могли издаваться особые инструкции, нормирующие обязанности лиц кадрового и переменного состава экипажа, согласно уставу внутренней службы на судах морского торгового флота и применительно задачам рабоче-учебных судов (п. 18).

Положение также предусматривало, что в частях ст. ст. 3, 5, 6, 9, 10 и 11, где указывался Совторгфлот, в случае нахождения судна в непосредственном ведении и состоянии в списках судов других мореходных предприятий все обязанности

Совторгфлота и взаимоотношения с ним распространялись на эти мореходные предприятия (п. 19).

Что касается учебной части на рабоче-учебных судах, то общее руководство по практическому обучению учащихся на судне возлагалось на капитана рабоче-учебного судна и велось им через своих помощников и специально назначаемых преподавателей на основании установленных программ и инструкций (п. 20).

Преподаватели назначались по расчету один на каждые 25–30 учащихся, при чем один из них назначался старшим преподавателем и являлся заведующим учебной частью на судне под руководством капитана (п. 21).

Обучение учащихся на судне состояло из: а) изучения судовой службы и ее обязанностей; б) изучения производства судовых работ; в) изучения грузовых операций; г) специальных практических занятий в соответствии с теоретическими курсами техникумов (п. 22).

Обучение по литерам «а», «б» и «в» велось путем выполнения учащимися соответствующих служебных обязанностей и работ. Специально-практические занятия велись согласно программам, вырабатываемым советом техникумов в связи с их зимними теоретическими курсами и утверждаемыми центральным управлением просвещения на транспорте по соглашению с ЦМОРТраном.

Главными предметами этих практических занятий были морская практика и штурманское дело. Занятия по ним велись путем выполнения учениками соответствующих учебных обязанностей во время вахты, частью – путем специальных групповых занятий в подвахтенное время в течение рабочего дня. При этом для обучения штурманскому делу на вахте выделялись по очереди соответствующие группы учащихся в 2–3 чел. в вахте на определенные сроки на ходу с расчетом, чтобы поочередно и равномерно провести всех учащихся через эти занятия. В случае же общих авральных работ и тревог выделенные на штурманскую вахту ученики вступали в свое место по общему судовому расписанию (п. 23).

Изучение учащимися судовой службы и работ и специальные занятия по морской практике велись помощниками капитана, а по штурманскому делу и по другим установленным программами предметам – преподавателями.

При наличии 3 преподавателей руководство в море вахтенными занятиями по штурманскому делу велось ими в порядке непрерывной вахтенной службы наряду с их занятиями в подвахтенное время. При меньшем их числе капитаном определялось время непосредственного руководства ими среди других их работ, штурманскими вахтенными занятиями в соображении с материалами, оказывающимися для них в наличии в обстановке плавания (п. 24).

При начале плавания, а затем периодически по мере надобности капитаном созывалось, преимущественно на стоянках в портах, педагогическое совещание под своим председательством в составе всех своих помощников, врача и преподавателей по организационным вопросам учебных занятий, где проводилось распределение очередных занятий с учащимися между помощниками капитана и преподавателями, распределение учащихся на очередные группы по специальным занятиям, намечалось время для их проведения, а также обсуждались все другие детали организации на судне учебных занятий. На этих же заседаниях выяснялось достигнутое на

предыдущих занятиях и обсуждались результаты периодической проверки знаний учащихся.

В случаях, когда капитан был не согласен с решением большинства по тому или иному вопросу, то он мог поступить согласно своему решению, о чем при первой возможности должен был сообщить ЦУМОРТрану с мотивировкой, заставившей его принять решение вопреки вынесенному постановлению (п. 25).

Заведывание всеми учебными пособиями и забота об исправности их состояния возлагалась на старшего преподавателя на время нахождения учащихся на борту судна. Он обязан был принять их до начала плавания и сдать при окончании плавания по указанию капитана (п. 26).

Журналы совещаний вел старший преподаватель, он же, как заведующий учебной частью, вел списки учеников с их групповыми подразделениями для занятий с отметками о проведении отдельных групп и учащихся через установленные на совещаниях занятия с учетом времени, фактически затраченного на занятия, количества отдельных учений и работ на них выполненных учащимися и т. п. (п. 27).

По мере хода занятий в плавании преподаватели и помощники капитана, ведущие практические занятия с учениками, вели непрерывный учет этих занятий и достижений в них учеников и докладывали капитану в сроки по его указанию в письменной форме, учитываемые на очередных педагогических совещаниях. Сведения о ходе занятий и поведении учащихся во время плавания сообщались из порта по окончании перехода Центральному Управлению морского транспорта, которое, в свою очередь, ставило в известность центральное управление просвещения на транспорте, ЦКВод, Совторгфлот и Каспар по принадлежности (п. 28).

По окончании плавания капитан должен был представить в ЦУМОРТран в двухнедельный срок общий отчет об учебных занятиях на судне с приложением составленного к концу плавания отчета старшего преподавателя о занятиях по штурманскому делу и другим предметам, порученным преподавателям со своим, капитана, заключением по нему.

К своему отчету капитан также прилагал журнал всех педагогических совещаний: на судне и списки учета старшим преподавателем занятий учащихся, а также ведомости периодических оценок успешности учащихся.

В свой отчет капитан должен был включать аттестации успешности и поведения учащихся во время плавания, составленные в заключительном педагогическом совещании при окончании плавания (п. 29).

Что касается обязанностей помощника капитана на учебно-рабочих судах, то они, кроме исполнения своих прямых обязанностей по судну: несения вахтенной службы, содержания судна в порядке и проч., находились в непосредственном распоряжении капитана для практических занятий с учащимися морскому делу. В случае значительного числа учащихся на судне, некоторые отделы занятий по морскому делу капитаном могли быть поручены преподавателям.

При этом старший помощник капитана являлся ближайшим помощником капитана рабоче-учебного судна по всем его обязанностям и заступал на его место в случае болезни его или отсутствия по каким-либо причинам. Ему подчинялись и все служащие (ст. 31). Он также ведал непосредственно службой и учащимися, состав-

лял всякого рода расписания по морскому делу и распределял учащихя по вахтам (ст. 32).

2-й помощник капитана заведовал инвентарным имуществом учащихя; о всяких замеченных неисправностях или недостатках означенного имущества он немедленно докладывал старшему помощнику капитана. Он также руководил непосредственно деятельностью артельщика по закупке провизии и хранению запасов; следил, чтобы по артели не образовался перебор, а также чтобы не было чрезмерной экономии в расходовании харчевых денег, для чего он обязан требовать у артельщика предоставления ежедневного письменного отчета; заботился о закупках достаточного количества и соответствующего качества провизии на переход, а также о том, чтобы всегда было достаточное количество запаса морской провизии (п. 33–36).

3-й помощник капитана ведал судовой канцелярией. О всяких поломках и утратах казенного имущества 3-й помощник капитана ежемесячно составлял соответствующие акты (п. 37, 38).

Что касается судового врача, то он обязан был заботиться о здоровье всех лиц экипажа рабоче-учебного судна, для чего: а) производил освидетельствование состояния здоровья у всех находящихся уже на судне и вновь назначаемых; б) следил за доброкачественностью пищевых продуктов и питьевой воды, а также и за тем, чтобы они целесообразно сохранялись; в) обращал внимание на то, чтобы санитарное состояние судна удовлетворяло бы установленным требованиям. О всяких недочетах и необходимых мерах к устранению таковых он докладывал капитану (п. 39).

Нуждающихся во врачебной помощи врач принимал в лазарете ежедневно в 7 ч. утра, в экстренных случаях помощь оказывалась в больничном лечении немедленно. О тех больных, которые нуждались в освобождении от работ или вахт, врач доводил до сведения старшего помощника капитана (п. 40).

Врач должен был наблюдать, чтобы предметы, необходимые для пользования больных, имелись всегда в запасе в достаточном количестве и надлежащего качества; о мерах, необходимых для устранения недостатка таких предметов, он заблаговременно предоставлял капитану. Ядовитые и сильно действующие медикаменты следовало хранить в отдельном помещении под ключом, который должен был находиться у врача (п. 41).

Если судно получало назначение идти в места, известные своим вредным климатом, или оставаться в море в позднее осеннее или зимнее время, то врач, будучи извещен о том заблаговременно, должен был предоставлять капитану о мерах, необходимых для сохранения здоровья команды, смотря по местности и времени года (п. 42).

С прибытием судна в места малоизвестные врачу следовало стараться приобрести вернейшие сведения о климате и о господствующих там болезнях, узнать мнение местных врачей в происхождении оных, о предохранительных средствах и о способах лечения; также сообщать сведения о качестве воды, о растениях и о животных употребляемых в пищу, насколько они могут иметь влияние на здоровье экипажа. Сведения эти он предоставлял капитану (ст. 43).

О всех случаях оказания медицинской помощи врач должен был вести особую ведомость (п. 44).

Распределение занятий с учащимися по морскому делу между отдельными помощниками капитана производилось капитаном судна (п. 45). При этом вахтенный помощник имел особое непрерывное наблюдение за судовыми шлюпками, находящимися на посылках, производящими учения или работы (п. 46). На вахтенного помощника также возлагалась обязанность контроля купания учащихся и отпуск их на берег (п. 47–50).

Что касается боцманов на учебно-рабочих судах, то от учащихся он должен был требовать быстрого и точного выполнения работ и серьезного отношения к своим обязанностям (п. 51). При этом ему следовало помнить, что требуя от учащихся выполнения работ в мере действительной надобности, учащегося также еще надо учить (п. 52).

Боцманы были обязаны 1 раз в неделю после свежего ветра при первой возможности тщательно осматривать весь рангоут рабоче-учебных судов, такелаж и о результатах осмотра докладывать старшему помощнику капитана (п. 53). Кроме того, 1-й боцман был ответственен за рангоут, такелаж и паруса, утлагеря, бушприта, фок-мачты и паруса грот и бизань мачты (п. 54). Осмотр парусов, рангоута и такелажа следовало производить после всякого перехода по прибытии судна в порт (п. 55).

Боцманы также должны были следить, чтобы никто из вахтенных, а также никто во время аврала и тревог не опускался в помещение ранее команды «подвахтенные вниз» (п. 56). Кроме того, в ходу боцманы и старший матрос разводили учащихся и команду на вахту (п. 57).

Для осуществления профессиональной работы среди учащихся членов союза организовывался на общих основаниях комитет учащихся (п. 58). Его ведению подлежали: а) взаимоотношения учащихся между собой; б) содействие судовой администрации в поддержке судовой дисциплины среди учащихся; в) вопросы коммунистического воспитания и культурно-просветительной работы среди учащихся, в частности – организация ученических кружков самообразования, работающих вне времени судового рабочего дня; г) вопросы, вносимые капитаном рабоче-учебного судна в комитет учащихся, на совещательное обсуждение; д) все другие вопросы, связанные с профессиональной работой среди учащихся.

При этом кадровый состав экипажа имел низовую профсоюзную ячейку, работающую на общих основаниях с прочими судами (п. 59) [9, л. 1 об. – 4 об.].

10 ноября 1927 г. датируется «Инструкция по выполнению учащимися разных служебных обязанностей на рабоче-учебных судах». Не вдаваясь в ее детальное рассмотрение, укажем лишь следующее. Она состояла из 83 пунктов, разделенных на такие разделы: «Общая часть», «О вахтенном мостике», «О вахтенном на руле», «О вахтенном на баке», «О вахтенном на передаче», «О смене вахты», «О шлюпочных старшинах», «О гребцах», «О дневальном». Данная инструкция была весьма подробной и регламентировала, наряду с иными нормативно-правовыми актами, всю деятельность учащихся на учебно-рабочих судах [9, л. 5–7].

В этот же день, т. е. 10 ноября 1927 г., вышел приказ ЦУМОРТрана «О введении в действие судовых правил для учащихся на рабоче-учебных судах» (в отмену судовых правил для учащихся на рабоче-учебных судах, утвержд. 19.06.1925 г. и опубл. Приложением к Оф. Отд. ВПС №761 от 24.06.1925 г.) [9, л. 8]. Эти правила также были весьма четко регламентированными и скорее превращали учащихся в практически бесправное орудие в руках их непосредственного руководства.

Так, в частности, ими предусматривалось, что назначенные на рабоче-учебные суда учащиеся, входя в состав экипажа, обязаны были безоговорочно выполнять все служебные обязанности и работы, возлагаемые на них лицами командного состава и боцманами, неся общую со всею командою ответственность за их выполнение, а равно обязаны были подчиняться всем установленным на судне правилам службы и внутреннего распорядка (п. 1).

Учащийся по прибытии на судно должен был явиться к старшему помощнику и предъявить документы о назначении (п. 1). Для хранения своих вещей учащиеся получали в назначенном для этого помещении ящик с номером, соответствующим номеру на койке, на рабочем и дождевом платье, и номеру, под которым они входили в судовые расписания (п. 3). При этом никто из учащихся не мог самовольно переменить данный ему номер или переменить указанное ему место в жилом помещении (п. 4).

В жилом помещении каждый учащийся должен был спать на своем месте в установленном в судовом расписании время (п. 5). После утренней побудки учащиеся немедленно обязаны были убрать свои койки. В течение дня (от 8 ч. до 21 ч.) и после каждого отдыха койки должны были быть тщательно убраны (п. 6).

По команде для подъема или спуска флага, для разводки на работы, занятия и прочее учащиеся должны были немедленно собираться в установленном месте и организованном порядке (п. 7). После подъема флага учащиеся обязаны были, получив соответствующие распоряжения, немедленно отправляться на места и приниматься за исполнение полученной работы (п. 8). Во время работ учащиеся обязаны были быть в рабочем платье (п. 9).

О всех неисправностях, какие кем-либо были замечены в парусах, такелаже, рангоуте, корпусе судна, шлюпках и т. п., необходимо было немедленно докладывать вахтенному помощнику капитана (п. 10). При работах на реях, марсах и салингах следовало соблюдать должную осторожность в обращении с разного рода инструментами, которые непременно должны были быть прихвачены штернами (п. 11).

Спуск в жилую палубу в рабочее время, во время вахты, аврала и тревог, без разрешения вахтенного помощника капитана строго воспрещался (п. 12). Не дозволялось сидеть на борту судна или на поручнях, а также лазить без надобности на мачту, бушприт и проч. (п. 13). Никто из учащихся, помимо служебных обязанностей, не имел права входить в трюмы, подшкиперскую, штурманскую рубку, камбуз и прочие служебные помещения, а равно находиться на юте и капитанском мостике (п. 14).

В ночное время, когда на судне освещение прекращено и оставлены только дежурные огни, строго запрещалось зажигать какие-либо другие огни (п. 15). Стро-

жайше запрещалось употребление на судне своих собственных свечей, ламп, кроме карманных электрических фонарей (п. 16).

Полученные для работ инструменты и материалы, по миновании в них надобности, должны сдаваться или укладываться в назначенные для них места (п. 17). Курение табака разрешалось лишь на верхней палубе. Воспрещалось курить на вахтенных постах, юте, командном мостике, во время занятий и в ночное время на баке (п. 18). Также воспрещалось бросать на палубу окурки или плевать (п. 19), строго воспрещалась карточная игра и всякие игры на деньги, а также употребление учащимися спиртных напитков (п. 20).

Безусловно, на учащиеся распространялись дисциплинарные взыскания, предусмотренные законом о судовом экипаже судов, плавающих под флагом СССР, и лишение права съезда на берег до 3 очередей за отдельный проступок (п. 21). Кроме того, постановления педагогического совещания, приказы капитана по судну, записи в трудовых списках, вахтенном журнале не подлежали опротестованию учащимся перед капитаном на судне ни в устной, ни в письменной форме. Возможное обжалование Учкома поступало через капитана с его заключением в Цутранпрос по прибытии судна в первый порт СССР и обсуждалось центральным управлением просвещения на транспорте совместно с ЦУМОРТран и ЦКВодников (п. 22).

В особо указанные дни по распоряжению с вахты учащиеся обязаны были стирать свое белье, парусиновые койки и рабочее платье (п. 23). В праздничные дни, когда на судне работы не производились, учащиеся должны были быть чисто одеты по форме согласно распоряжению с вахты (п. 24). Во время послеобеденного отдыха, а также после 22 ч. до пробудки в жилом помещении следовало соблюдать надлежащую тишину (п. 25). К завтраку, обеду, чаю и ужину все учащиеся, кроме вахтенных, обязаны были являться вовремя и в опрятном виде (п. 26).

За порчу или утрату казенных вещей, происшедшую по вине учащегося, с последнего взыскивалась стоимость вещи по инвентарной расценке (п. 27). Забота же о сохранности своих вещей лежала на самих учащихся (п. 28). При этом всякий учащийся должен был всемерно стараться поддерживать на судне порядок и чистоту, а также заботиться о сохранности судового имущества (п. 29). Кроме того, каждый учащийся по мере своих сил и умений должен был оказывать во всяком судовом деле помощь и содействие, не ожидая побуждения со стороны старших (п. 30).

Смена носильного белья и рабочего платья должна была производиться не реже 1 раза в неделю, постельного белья и подвесных парусиновых коек – 1 раз в 2 недели (п. 31).

Нуждающиеся в помощи врача обязаны были являться на прием к нему в 7 ч. утра; в экстренных случаях врачебная помощь оказывается во всякое время (п. 32). От работ или вахты, вследствие недомогания или болезни, учащиеся освобождались старшим помощником капитана лишь после заключения судового врача (п. 33). При этом учащийся, который не мог вследствие недомогания выйти на работу или на вахту, обязан был заблаговременно через дневального доложить вахтенному помощнику капитана (п. 34).

В обращении со всеми лицами судового экипажа учащиеся должны были быть вежливы (п. 35), а учащиеся, желающие обратиться к капитану судна с какой-либо

просьбой, должны предварительно испросить на этот предмет разрешения через старшего помощника капитана (п. 36).

За всякими разъяснениями и со всякого рода просьбами учащиеся должны были обращаться к старшему или вахтенному помощнику капитана; при этом они должны были соблюдать приличествующий такт (выбирать подходящее для этого время и место) (п. 37).

На стоянках в портах, если тому не препятствовала погода, дальность расстояния от берега или другое какое-либо обстоятельство по усмотрению капитана, подвахтенные учащиеся отпускались старшим помощником капитана после работы на берег. При этом при стоянке на рейде одновременно отпускались с судна на берег не более $\frac{1}{2}$ общего числа учащихся (п. 38).

Учащиеся, желающие отправиться на берег, должны были испрашивать на то каждый раз разрешение старшего помощника капитана. По получении разрешения при сходе на берег и по возвращении на судно учащиеся отмечались у вахтенного помощника в специально для этого заведенной книге. Ученики, отправляющиеся на берег, должны были быть одеты по форме или в штатском, согласно расписания, издаваемого капитаном (п. 39). Безусловно, что во время пребывания на берегу учащиеся должны вести себя безупречно (п. 40).

В будние дни после окончания рабочего дня, а в воскресные и праздничные дни с 10 ч. утра разрешалось приглашать на судно гостей. Пребывание гостей на судне разрешается лишь до спуска флага (п. 41). В свободное от занятий и работ время учащимся разрешалось пение, игра на музыкальных инструментах, разные игры, катанье на шлюпках, проведение гонок, прогулок и экскурсий – с разрешения в каждом отдельном случае старшего помощника капитана (п. 42).

Учащийся мог быть списан с рабоче-учебного судна по собственному желанию лишь в том случае, когда капитан признавал причины списания уважительными (п. 43). Списание же учеников с рабоче-учебного судна согласно заключению врача, а равно увольнение учащихся в исключительных случаях в кратковременные отпуска – принадлежало капитану (п. 43) [9, л. 9–10].

Как видим, подобными условиями учащиеся фактически переводились в категорию военнослужащих, судя по строгости дисциплины, и даже уволиться с судна самостоятельно права не имели.

Список использованных источников и литературы

1. Вальдемар Х. М. Защита настоящей системы наших мореходных школ. – М., 1897.
2. Кузнецов В. Ф. От петровых кораблей до советских теплоходов. Из истории Азовского флота. – Изд. 2-е, дополненное и переработанное. – Ростов н-Д., 1946. – 116 с.
3. Зуев А. В. Подготовка моряков торгового флота в Санкт-Петербурге в дореформенный период // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – Тамбов: Грамота, 2013. – № 4. Ч. 2. – С. 84–86.
4. Зуев А. В. Проблемы подготовки кадров морского торгового флота во второй половине XIX века // Известия российского гос. пед. ун-та им. А. И. Герцена. – 2012. – № 149. – С. 7–15.
5. Бордученко Ю. Л., Зуев А. В. Мореходные учебные заведения в годы первой мировой войны (1914–1918 гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – Тамбов : Грамота, 2015. – № 9. Ч. 2. – С. 28–31.

6. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX в. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. – 512 с.
7. Змерзлый Б. В. Изменение подходов к выдаче свидетельств судоводителей в Российской империи в начале XX в. // Науковий вісник ужгородського національного університету. Серія «Право». – 2013. – Випуск № 29. Т. 1. – С. 34–40.
8. Ланцева В. Ю. Правовое регулирование торгового мореплавания в Российской империи XIX – начала XX вв.: дис. на соискание ученой степени кандидата юрид. наук. 12.00.01 / В. Ю. Ланцева. – М., 2017. – 188 с.
9. Государственный архив Республики Крым, ф. р-1584, оп. 2, д. 217. Распоряжение НКПС и приказы НКПС. 27.06.1927–12.1927. 62 л.

Gurina L. Legal adjusting of practical measures of training of personnels of mercantile fleet // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 2 (68). № 3. – P. 12–22.

The Practical training of future personnels of soviet mercantile fleet in the USSR was carried out on the basis of such documents: order after №7319 /yy/ appendix to the official separation of Announcer of Ways of Report №763 from 26.06.1925 and instruction for №7309/yy/ applications besides to edition №701 from 24.06.1925 on the order of folk commissariat of ways of report №was December, 9 1927 declared 98, «About introduction to the action of position about working-educational courts for the practical ship crew of courts of trade navy and instruction training on implementation students different official duty on working-educational court» 10 November 1927 dated "instruction on implementation students different official duty on working-educational court». Not jutting out into her detailed consideration, we will specify the only following. She consisted of 83 points divided into such divisions as: «general part», «About a watch bridge», «About a watch on a helm», «About a watch on a tank», «About a watch on a transmission», «About changing of watch», «About boat-handling petty officers», «About rowers», «About дневальном». Also on November, 10 1927, the order of central management of marine and river transport went out «About introduction to the action of ship rules for students on working-educational courts» (in abolition of ship rules for students on the working-educational courts, ratified on June, 19 1925).

Keywords: order, instruction, training-ships students, practical preparation.

Spisok ispolzovannykh istochnikov i literatury:

1. Valdemar H. M. Zashchita nastoyaschey sistemy nashih morehodnykh shkol. M., 1897.
2. Kuznetsov V. F. Ot petrovnykh korablye do sovetskikh teplohodov. Iz istorii Azovskogo flota. – Izd. 2-e, dopolnennoe i perarabotannoe. – Rostov n-D., 1946. – 116 s.
3. Zuev A. V. Podgotovka moryakov torgovogo flota v Sankt-Peterburge v doreformennyiy period // Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kulturologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki. Tambov: Gramota, 2013. № 4. Ch. 2. S. 84–86.
4. Zuev A.V. Problemy podgotovki kadrov morskogo torgovogo flota vo vtoroy polovine XIX veka // Izvestiya rossiyskogo gos. ped. un-ta im. A. I. Gertsena. 2012. № 149. S. 7–15.
5. Borduchenko Yu.L., Zuev A.V. Morehodnyie uchebnyie zavedeniya v gody pervoy mirovoy voyny (1914–1918 gg.) // Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kulturologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki. Tambov : Gramota, 2015. № 9. Ch. 2. S. 28–31.
6. Zmerzlyiy B.V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudohodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v kontse XVIII – nachale HH v. – Simferopol: ChP «Predpriyatye Feniks», 2014. – 512 s.
- Zmerzlyiy B. V. Izmenenie podhdov k vyidache svidetelstv sudovoditeley v Rossiyskoy imperii v nachale HH v. // Naukoviy vIsnik uzghorodskogo natsionalnogo unIversitetu. SerIya «Pravo». – 2013. – Vipusk №29. T. 1. – S. 34–40.
7. Lantseva V. Yu. Pravovoe regulirovanie torgovogo moreplavaniya v Rossiyskoy imperii HHH – nachala HH vv.: dis. na soiskanie uchenoy stepeni kandidata yurid. nauk. 12.00.01 / V. Yu. Lantseva: M., 2017. – 188 s.
8. Gosudarstvennyiy arhiv Respubliki Kryim, f. r-1584, op. 2, d. 217. Rasporyazhenie NKPS i prikazy NKPS. 27.06.1927–12.1927. 62 l.