

*УДК 347.79*

**ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ  
ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЫ В ДВАДЦАТЫЕ ГОДЫ  
XX ВЕКА В СССР**

*Шармоянц А. Н.*

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

Работа посвящена изучению правового регулирования деятельности лоцманской службы в двадцатые годы XX века в СССР, которая была призвана повысить безопасность торгового мореплавания. В работе рассматривается «Лоцманский устав морских лоцманов РСФСР» от 3 июня 1922 года как основной правовой акт, регулировавший деятельность лоцманской службы. Также работа основывается на «Положении о морских лоцманах» 1890 года и «Уставе Общества С.-Петербургских лоцманов» 1896 года. Установлена преемственность в правовом регулировании лоцманской службы в советское время и в дореволюционной Царской России, что во многом обусловлено спецификой деятельности лоцманов. Независимо от государственного строя и правового режима, задачи и специфика лоцманской деятельности остались теми же и изменения в правовом регулировании с течением времени были обусловлены в большей мере развитием технического прогресса и изменением норм международного морского права, ответственными участниками которого всегда были как Царская Россия и Советский Союз, так и современная Россия.

**Ключевые слова:** правовое регулирование, торговое судоходство, безопасность торгового мореплавания, морское судно, лоцман, нормативно-правовой акт, международное право.

Большое значение в экономическом развитии Российской империи, позже – Советского Союза и РФ сейчас отводилось развитию торгового мореплавания, что было естественным, учитывая географическое расположение, размеры и количество судоходных каналов, пронизывающих государство и связывающих его с другими странами. Важное место в развитии торгового мореплавания как тогда, так и сейчас отводится вопросам обеспечения безопасности торгового мореплавания. Решение данного вопроса требует пристального внимания и всестороннего изучения, что невозможно без учета богатого и по большей части положительного исторического опыта Советского Союза в двадцатые годы XX века.

Известно, что функционирование торгового мореплавания в двадцатые годы XX века в Советском Союзе и обеспечение его безопасности было возможно благодаря целому ряду служб и мер правового регулирования. Одной из важнейших служб являлась лоцманская служба, в основные задачи которой входили проводка судов, ограждение фарватеров, слежение за исполнением предписаний правил судоходства в вверенных районах, оказание по возможности посильной помощи терпящим бедствие суднам, а в некоторых случаях по поручению соответствующих ведомств и учреждений – мастерские и гидрографические работы.

Цель работы заключается в том, чтобы изучить особенности правового регулирования лоцманской службы в двадцатые годы XX века в Советском Союзе как важного элемента системы по обеспечению безопасности торгового мореплавания;

выявить преюмственность правового регулирования лоцманской службы в двадцатые годы в Советском Союзе и в дореволюционной России. При этом автор учитывает исследования ученых, которые прямо или косвенно касались поставленной темы: В. Г. Воронин, В. Н. Гуцуляк, С. А. Гурьев, И. В. Зенкин, Б. В. Змерзлый и др. [1; 4; 5; 6; 7]. В работах отечественных и зарубежных авторов исследование данного вопроса в обозначенном нами аспекте и временных рамках не проводилось или же проводилось поверхностно в рамках изучения другой проблемы.

Основным правовым актом, регулирующим деятельность лоцманской службы в СССР в двадцатые годы XX века, был «Лоцманский устав морских лоцманов РСФСР» от 3 июня 1922 года [2]. Известно, что СССР был образован позже, 30 декабря 1922 года, однако данный устав, после вхождения РСФСР в состав СССР, своей силы не утратил. Устав состоял из шести глав. Первая глава содержала общие положения относительно структуры управления и подчинения лоцманской службы, в частности обозначалось, что вопросы по обеспечению безопасности кораблевождения и связанные с ним маячно-лоцмейстерские службы на каждом из морей республик сосредотачивались в соответствующих управлениях по обеспечению безопасности кораблевождения (УБЕКО), а техническим центром для УБЕКО назначалось Главное гидрографическое управление. Лоц-станции же находились в непосредственном подчинении соответствующих УБЕКО. Перечислялся личный состав лоц-станции, вопросы материального обеспечения, статуса личного состава (считались служащими государственной военно-морской службы), ответственности лоцманов в случае аварии судна, установления сборов и другие общие вопросы.

Вторая глава содержала права и обязанности начальника лоцстанции в отношении лоцманской службы. Начальник лоцстанции из числа опытных морских специалистов-гидрографов или лоцманов-судоводителей назначался и избирался соответствующим УБЕКО. Следует отметить, что начальник лоцстанции по неподсудным проступкам лоцманов вверенной ему лоцстанции устанавливал дисциплинарные взыскания и по дисциплинарным правам приравнивался к командиру судна 1-го ранга.

Третья глава регламентировала права и обязанности лоцманских старост и их помощников. Указывалось, что лоцманские старосты и их помощники избирались из своей среды на трехлетний срок по представлению начальника лоцстанции и утверждались начальником соответствующего УБЕКО. В проводке судов старосты не участвовали, а их помощники могли участвовать только в тех случаях, когда лоцманов на лоц-вахте не хватало.

Четвертая глава была достаточно объемная и содержала права и обязанности лоцманов. В частности, среди прочего в обязанности лоцмана входило наблюдение за исполнением предписаний правил судоходства в обслуживаемом ими лоцманском районе, запрещалось сообщать посторонним лицам о секретных знаках, приметах и особенностях фарватера. Жалобы на нарушения лоцманами своих обязанностей приносились начальнику лоцстанции.

Пятая глава содержала права и обязанности лоцманских кандидатов. В главе прописывались требования к лоцманским кандидатам, вопросы материального обеспечения, условия допуска к сдаче экзамена на получение звания лоцмана и другие права и обязанности кандидатов.

Последняя, шестая, глава достаточно детально прописывала взаимные отношения лоцманов и капитанов, была самой объемной. В ней прописывались процедуры по призыву лоцмана на судно и другие вопросы организационного характера. На капитана возлагалась ответственность по сообщению точных данных об углублении судна и его вместимости. В случае сообщения неточных данных с судна взыскивалась двойная плата в пользу Республики. Также в главе предусматривались дополнительные штрафы и выплаты со стороны капитана за нарушения правил или задержание лоцмана сверх установленного времени.

Таким образом, «Лоцманский устав морских лоцманов РСФСР» содержал в основном общие положения и правила, регулирующие деятельность лоцманской службы. В развитие и дополнение к данному уставу для регулирования лоцманской службы, в зависимости от местных особенностей и нужд, предусматривалось принятие отдельными лоцдистанциями дополнительных положений. В силу они вступали после утверждения Высшим морским командованием.

Фактически «Лоцманский устав морских лоцманов РСФСР» не столько вводил что-то новое в правовое регулирование деятельности лоцманской службы в РСФСР и в вопросы обеспечения безопасности торгового мореплавания, сколько закреплял во многом уже существовавшие со времен Царской России правила с соответствующими изменениями, которые были обусловлены революцией и приходом советской власти. О преемственности в вопросах правового регулирования деятельности лоцманов свидетельствует принятое с учетом отечественного и зарубежного опыта в 1890 году общеимперское «Положение о морских лоцманах». Однако данное положение не являлось единым нормативно-правовым актом в этой сфере, так как само предполагало выработку дополнительных правил на местах с учетом местной специфики [1, с. 264]. К одному из таких дополнительных правовых актов относится «Устав Общества С.-Петербургских лоцманов» от 1896 года [3]. Устав регулировал с учетом местной специфики деятельность отдельной лоцдистанции, состоял из 9 глав (1. Права и обязанности общества как учреждения, цель учреждения общества. 2. Права и обязанности лоц-командира. 3. О правах и обязанностях старосты общества С.-Петербургских лоцманов. 4. О правах и обязанностях лоцманов. 5. О лоцманских учениках. 6. О взаимных отношениях шкиперов и лоцманов. 7. Лоцманское селение на Подзорном острове. 8. Управа, ее права и обязанности. 9. Дежные средства и хозяйственное управление обществом).

Во многом так же, как и в уставе 1922 года, но более конкретизировано первая глава содержала конкретные положения относительно структуры управления и подчинения Общества лоцманов, в частности перечислялся личный состав общества, вопросы материального обеспечения, обозначалось исключительное право проводить суда на конкретных вверенных территориях, обязанность лоц-командиров и членов общества наблюдать за исполнением предписаний правил судоходства в обслуживаемом районе и сообщать начальству о нарушениях, устанавливались ставки сборов и другие хозяйственные вопросы. За обществом так же, как и в уставе 1922 года закреплялось, в случае необходимости, выполнение некоторых функций лоцмейстерской части по обустройству фарватера.

Вторая глава так же, как и в уставе 1922 года была посвящена правам и обязанностям лоц-командира (начальника лоцдистанции). Лоц-командир избирался из числа опытных флотских или штурманских офицеров, гидрографических работни-

ков и непосредственно подчинялся командиру С.-Петербургского порта. Обязанности лоцманов в целом не отличались от тех, что были обозначены в уставе 1922 года, но были более детализированы.

Третья, четвертая и пятая главы регламентировала права и обязанности старосты общества, лоцманов и лоцманских учеников; по своему содержанию они также во многом были аналогичны тем, что были в уставе 1922 года. Для лоцманов аналогично был установлен возрастной ценз в 21 год, а для учеников – 16 лет, требования относительно состояния здоровья, грамотности, знания фарватера и т. д. При вхождении лоцмана в общество предусматривался обеспечительный платеж в размере 150 рублей для компенсации ущерба в случае возникновения аварии. Лоцманам запрещалось сообщать посторонним лицам о секретных знаках, приметах и особенностях фарватера. Также в уставе предусматривалось право лоцмана на пенсионное обеспечение и компенсации семьям лоцманов в случае его смерти.

Шестая глава детально прописывала взаимные отношения лоцманов и капитанов. В ней прописывались процедуры по призыву лоцмана на судно и другие вопросы организационного характера. Так же, как и в уставе 1922 года при входе на судно лоцман предъявлял печатный бланк, на оборотной стороне которого обозначалась плата за услуги лоцмана, а шкипер обязан был точно обозначить необходимые данные о судне и время прибытия лоцмана на судно.

Также в главе предусматривались дополнительные штрафы и выплаты со стороны капитана за нарушения правил или задержание лоцмана сверх установленного времени. В случае сообщения неточных данных со шкипера судна взыскивалась двойная плата, однако не в пользу государства, а в пользу лоцмана. Остальные меры ответственности и дополнительные штрафы и выплаты со стороны шкипера за нарушения правил или задержания лоцмана сверх установленного времени в уставе 1896 года и 1922 были аналогичны.

Седьмая («Лоцманское селение на Подзорном острове»), восьмая («Управа, ее права и обязанности») и девятая («Денежные средства и хозяйственное управление обществом») главы Устава Общества С.-Петербургских лоцманов регулировали хозяйственные вопросы общества и в рамки рассматриваемого нами вопроса не входят.

Таким образом, в правовом регулировании лоцманской службы в двадцатые годы XX века в Советском Союзе прослеживается четкая преемственность с регулированием в дореволюционной Царской России, что во многом обусловлено спецификой деятельности лоцманов. Независимо от государственного строя и правового режима, задачи и специфика лоцманской деятельности остались теми же и изменения в правовом регулировании с течением времени были обусловлены в большей мере развитием технического прогресса и изменением норм международного морского права, ответственными участниками которого всегда были как Царская Россия и Советский Союз, так и в настоящее время современная Россия.

**Список литературы:**

1. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX вв. / Б. В. Змерзлый. – Симферополь, 2014. – 660 с.
2. «Лоцманский устав морских лоцманов РСФСР» от 3 июня 1922 года / Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту. – М.: Транспечать, 1924. – С. 315–335.
3. Устав Общества С.-Петербургских лоцманов. – Санкт-Петербург, 1896. – 45 с.
4. Воронин В. Г. Административно-правовое регулирование организации и управления морской безопасностью в Российской Федерации : дис. на соискание учен. степени к. ю. н. : спец. 12.00.14 / В. Г. Воронин. – Ростов н/Д., 2006. – 171 с.
5. Морское право. Учебное пособие / В. Н. Гуцуляк. – М.: РосКонсульт, 2000. – 325 с.
6. Гуреев С. А. Международное морское право : Учебное пособие / С. А. Гуреев, И. В. Зенкин, Г. Г. Иванов ; отв. ред. С. А. Гуреев. – 2-е изд., перераб. и доп. – М: Инфра-М, Норма, 2011. – 432 с.
7. Зенкин И. В. Международно-правовое регулирование обеспечения безопасности на море : автореферат дис. на соискание учен. степени д. ю. н. 12.00.10 / И. В. Зенкин. – М., 1993. – 48 с.

**Sharmoyants A. Features of legal regulation sea pilotage service in the twenties XX century in the USSR** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 4. – P. 52–56.

In the work one researches the legal regulation of the pilotage service in the twenties of the twentieth century in the USSR, which was designed to improve the safety of merchant shipping. The legal act «Pilot Charter of the Sea Pilots of the RSFSR» dated June 3, 1922, is considered as the main legal act regulating the activity of the pilotage service. Also, the work is based on two legal acts, the «Regulations on Marine Pilots» of 1890 and the «Charter of the Society of St. Petersburg Pilots» of 1896. The continuity in the legal regulation of the sea pilotage service in the Soviet period and in the pre-revolutionary Monarch Russia was established, which is largely due to the specifics of the sea pilots' activities. Regardless of the state system and the legal regime, the tasks and specifics of sea pilotage activity remained the same and changes in legal regulation over time were due to a greater extent to the development of technological progress and the changes in the norms of international sea law, the responsible participants of which have always been both Monarch Russia and the Soviet Union, as well as modern Russia.

**Keywords:** legal regulation, merchant shipping, safety of merchant shipping, sea craft, legal act, sea pilot, normative legal act, international law.

**Spisok literaturyi:**

1. Zmerzlyi B. V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudokhodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v kontse XVIII – nachale XX vv. / B.V. Zmerzlyi. – Simferopol', 2014. – 660 s.
2. Locmanskij ustav morskikh locmanov RSFSR ot 3 iyunya 1922 goda, Sbornik zakonov i rasporya-zhenij po morskomu transportu, M : Transpechat', 1924., P. 315-335.
3. Ustav Obshchestva S.-Peterburgskikh locmanov., Sankt-Peterburg, 1896, 45 s.
4. Voronin V. G. Administrativno-pravovoe regulirovanie organizacii i upravlenija morskoy bez-opasnost'ju v Rossijskoj Federacii : dis. na soiskanie uchen. stepeni k. ju. n. : spec. 12.00.14 / V. G. Voronin., Rostov n/D., 2006.,171 s.
5. Morskoe pravo. Uchebnoe posobie / Guculjak V.N., M.: RosKonsul't, 2000., 325 s.
6. Gureev S.A. Mezhdunarodnoe morskoe pravo : Uchebnoe posobie / S.A. Gureev, I.V. Zenkin, G.G. Ivanov ; otv. red. S.A. Gureev., 2-e izd., pererab. i dop., M: Infra-M, Norma, 2011., 432 s.
7. Zenkin I. V. Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie obespechenija bezopasnosti na more : avtorefe-rat dis. na soiskanie uchen. stepeni d. ju. n. 12.00.10 / I. V. Zenkin., Moskva., 1993., 48 s.