

УДК 347.79

**ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МАЯКОВ
В 1920–1930-Х ГГ. В СССР**

Шармоянц А. Н.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Работа посвящена изучению особенностей правового регулирования деятельности по использованию маяков в 30-е годы XX века в СССР. Необходимость развития маячной сети и совершенствования правового регулирования данной деятельности была обусловлена также и обязательствами СССР по международным правовым соглашениям, направленным на обеспечение безопасности торгового мореплавания. В работе рассматривается роль и влияние норм международного права, межгосударственных конвенций, соглашений и норм зарубежного права на развитие правового регулирования деятельности по использованию маяков в СССР, вопросы управления, объема полномочий и подчиненности соответствующих дирекций маяков, заведующих маяками на местах.

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

Важное место в функционировании торгового мореплавания в начале XX века отводилось комплексу вопросов, направленных на обеспечение безопасности мореплавания, подтверждением чему служат принятые международные конвенции и соглашения, активным участником которых был и СССР, успешно перенимавший передовой опыт у зарубежных стран, в том числе и в сфере правового регулирования. Во многом такой активности способствовала оживленная внешняя торговля, до 90 % которой приходилось на морской транспорт. Иностранные суда заходили в порты Советского Союза и активно пользовались портовой инфраструктурой, в свете чего вопросы правового регулирования обеспечения безопасности торгового мореплавания приобретали важное значение. Весьма распространенным и важным средством обеспечения безопасности того периода являлось применение различных маяков (в том числе и наиболее передового на то время радиомаяка, использующего метод радиопеленгации по сигналам радиомаяков судовыми радиопеленгаторами) для определения местоположения судов и безопасной морской навигации. О необходимости развития маячного дела в СССР можно судить и по тому, что из функционирующих в мире около трех сотен радиомаяков в Советском Союзе на начало 30-х годов не было ни одного, несмотря на потребность в таких навигационных устройствах во всех бассейнах, особенно на Дальнем Востоке и Севере, где условия для морской навигации предельно тяжелые. Совершенствование маячной сети требовало не только грамотного использования зарубежного опыта по внедрению технических средств, но и соответствующего правового обеспечения такой деятельности в дальнейшей эксплуатации, решения вопросов финансирования, контроля и управления. Необходимость совершенствования маячной сети и использования радиомаяков и судовых радиопеленгаторов как наиболее передовых средств определения местоположения судов также прямо исходила и из обязательств СССР по международным правовым соглашениям, направленным на обеспечение безопасно-

сти торгового мореплавания. Безусловно СССР как участник в международных договорах, конвенциях и соглашениях должен был привести свое законодательство в соответствие с принятыми в международной морской торговле того времени правовыми нормами в той мере, в которой это не противоречило советскому законодательству и соответствовало взятым обязательствам.

Цель работы заключается в том, чтобы изучить особенности правового регулирования деятельности по использованию маяков в 30-е годы XX века в СССР; проследить роль и влияние норм международного права, межгосударственных конвенций, соглашений и норм зарубежного права на развитие правового регулирования деятельности по использованию маяков в СССР.

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; 2; 3; 4; 5]. 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 проблематики.

Одним из наиболее важных и оказавших существенное влияние на обеспечение безопасности торгового мореплавания в XX веке международных правовых соглашений считается Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС, с англ. – «SOLAS», International Convention for the Safety of Life at Sea) в версии от 31 мая 1929 г. Участниками данной Конвенции были ведущие государства мира, среди которых Германия, Австралия, Бельгия, Канада, Дания, Испания, Ирландия, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Франция, Соединенные Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Индия, Италия, Япония, Норвегия, Нидерланды, Швеция и Советский Союз. В соответствии с данным соглашением страны – участницы конвенции среди прочего брали на себя обязательство по снабжению радиопеленгаторами пассажирских судов свыше пяти тысяч тонн для определения местоположения судов и безопасной морской навигации [6, ст. 47]. Из этого обязательства вытекала и необходимость создания и совершенствования в различных бассейнах всей сети маяков, необходимых для радиопеленгации.

Другим международным соглашением «Об охраняемых плавучих маяках, находящихся вне своих обычных постов» предусматривался комплекс мер, направленный на унификацию сигналов, которые должны были использовать охраняемые плавучие маяки вне своих обычных постов. Такая ситуация могла возникнуть в случае, если маяк был сорван с якоря или находился в пути к своему посту или гавани. В таком случае соглашением предусматривался комплекс мер и подача унифицированных сигналов окружающим кораблям.

Такой маяк не должен был использовать присвоенные ему отличительные знаки и не подавать тех ночных и туманных сигналов, которые он обязан нормально подавать и поднимать. Также в этих случаях плавучий маяк днем должен был поднимать сигнал, по международному своду означающий «Я не нахожусь в своем обычном положении», а ночью сжигать через каждую четверть часа по два бенгальских огня: один красный, а другой белый. В тот период времени, когда плавучий маяк находился в пути, он, кроме того, должен был нести обычные отличительные огни и подавать сигналы, установленные для идущих судов правилами предупреждения столкновения судов в море [7, с. 193].

Следует отметить, что сложности в маячном деле были как в вопросах правового регулирования деятельности, так и в технической сфере. Прямые ссылки на это встречаются в трудах отечественных ученых того времени, изучающих данную проблематику. В них отмечается скудность литературы по маячному делу в СССР, ее поверхностное содержание, отсутствие полноты и системности [8; 9].

Кроме международных конвенций и соглашений, при разработке законодательства СССР о правовом регулировании деятельности маяков, как впрочем и всего законодательства о торговом мореплавании, был учтен опыт правового регулирования Англии как одного из ведущих государств того времени в этой сфере, и заимствованы некоторые положения английского законодательства о торговом мореплавании. Об этом свидетельствует как анализ законодательства Англии о торговом мореплавании, так и исследования по истории становления правовой базы торгового судоходства в Российской Империи [5, с. 219].

В законе Англии о торговом мореплавании от 25 августа 1984 года маякам был посвящен целый раздел, который состоял из девяти частей, регулирующих разные вопросы. Среди главных отличий устройства маячного дела в Англии и Российской Империи, а в последствии и ее правопреемнике СССР, необходимо отметить положения о собственности самих маяков, следовательно, и их подчиненности. В Англии маяки, как и земельные участки под ними, в большинстве случаев находились в собственности корпораций, а не государства, как в СССР, и подчинялись Совету Торговли, который ежегодно предоставлял отчет парламенту. В СССР земли, занятые маяками с обслуживающими их площадями, относились к морским транспортным «землям, предоставленным транспорту». Все земли морского транспорта считаются закрепленными за НКВДом и находились в его исключительном ведении. Расположенные на морских транспортных землях строения не уплачивали налога со строений, а земли были освобождены от взимания ренты. Транспортные земли могли быть отобраны от органов транспорта только вследствие минования в них надобности или же в целях использования для первоочередных государственных нужд [10, с. 30].

Управление маяками на местах осуществлялось дирекциями маяков и лоции, полномочия которых были весьма обширны и включали в себя: заведование береговыми и плавучими маяками, спасательными станциями и предостерегательными знаками морского ведомства; наблюдение за исправным содержанием, своевременным и правильным освещением маяков и предостерегательных знаков, находящихся на берегах моря; наблюдение за правильностью устройства осветительных аппаратов и расстановкой вех и других навигационных знаков; наблюдение за деятельностью лоцманских учреждений; заведование учреждениями по исправлению штурманского и гидрографического оборудования; проведение строительных работ и др.

Дирекции маяков и лоции подчинялись созданным на морях с 1918 г. по 1922 г. Управлениям по безопасности кораблевождения (Убеко), которые объединили существовавшие мелкие гидрографические части в единые местные управления, непосредственно подчиненные Главному гидрографическому управлению, которое в 1925 году было переименовано в Главное гидрографическое управление СССР, а в 1926 году – в Гидрографический отдел Управления Военно-морских сил Рабоче-крестьянской Красной Армии (Гидрографический отдел УВМС РККА). В сложные для Советского государства годы проводилась постоянная оптимизация и реформи-

рование государственного аппарата и управлений, что в сфере торгового мореплавания проявилось в очередном переименовании в 1927 году в Гидрографическое управление УВМС РККА, в 1937 году – в Гидрографическое управление Рабоче-крестьянского Военно-морского флота (РК ВМФ). Большая часть проводимых изменений носила скорее косметический характер и по сути ничего не меняла. В 1935 г. вместо Убеко были созданы гидрографические отделы, подчиненные командующим флотами и флотилиями.

Финансирование маяков в Англии предусматривалось в соответствии с законом за счет маячных сборов, которые должны были идти исключительно на постройку, установку, поддержание или улучшение маяков, буюв и знаков [11, ст. 656]. В СССР также по образцу Англии предусматривалось взимание с кораблей маячного сбора, однако его взимание предусматривал не закон, а отдельный Декрет о лоцманском и маячном сборе, принятый Советом народных комиссаров в 1922 году [12].

В Англии размер маячного сбора устанавливался указами Ее Величества или с ее одобрения. Размеры лоцманского и маячного сборов для каждого порта или района в СССР определялся Народным комиссариатом по Морским делам по соглашению с НКВТ, НКПС и Наркомфином на основании материалов, разработанных Убеко (для маячного сбора) и местными совещаниями по портовым делам (для лоцманского сбора) при участии представителей НКПС, НКВТ и НКФина [12, ст. 5]. Маячный сбор уплачивался всеми судами один раз в год в каждом порту при первом его посещении. Взимаемая такса маячного сбора делилась на три категории. Для русских судов, находящихся в малом каботажном плавании, предусматривалась минимальная такса (0,25 коп. зол. с регистровой тонны-нетто), для судов русских большого каботажа и заграничного плавания, а также для судов иностранных, принадлежащих странам, с которыми заключены торговые соглашения или договоры, льготная такса (1 коп. зол. с регистровой тонны-нетто), для судов, принадлежащих странам, с которыми нет торговых соглашений или договоров, нормальная такса (3 коп. зол. с регистровой тонны-нетто) [13, с. 457].

Учитывая важную роль морского транспорта СССР во внешней торговле в рассматриваемом периоде (до 90 % внешней торговли приходилось на морской транспорт), такие торговые соглашения или договоры с иностранными государствами заключались достаточно активно. В 20-е годы торговые договоры и соглашения были заключены с Австрийской Республикой, Великобританией, Германией, Данией, Италией, Норвегией, Швецией, Финляндией и др. [13, с. 458–464].

Таким образом, подводя итоги, хотелось бы отметить, что нормы международного права, межгосударственные конвенции, соглашения и нормы зарубежного права в сфере торгового мореплавания активно интегрировались в правовое пространство СССР и способствовали расширению внешней межгосударственной торговли и развитию правовой системы государства в сфере торгового мореплавания в целом и обеспечению безопасности на море в частности. Следует отметить, что в отдельных случаях, по советскому морскому праву, судебные органы СССР или союзных республик даже могли применять иностранные законы, поскольку и в той мере, когда последние не противоречили основам советского строя [10, с. 14]. В вопросах правового регулирования деятельности маяков нормы международного права межгосударственные конвенции, соглашения и нормы зарубежного права способствовали не только совершенствованию правового регулирования этой деятельности, но и слу-

жили катализатором технической модернизации маячного дела на всей территории государства, что, безусловно, благотворно сказывалось на повышении безопасности торгового мореплавания.

Список литературы:

1. 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.
2. Гуцуляк В. Н. Морское право. Учебное пособие / В. Н. Гуцуляк. – М.: РосКонсульт, 2000. – 325 с.
3. 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.
4. 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. – Москва., 1993. – 48 с.
5. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX вв. / Б. В. Змерзлый. – Симферополь, 2014. – 660 с.
6. Международные конвенции и соглашения, относящиеся к торговому мореплаванию (Сборник) / Министерство Морского Флота СССР; Составил Л. А. Фурман. – М.; Л.: Издательство «Морской транспорт», 1947. – 196 с.
7. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций вступивших в силу между 1 января 1931 года и 1 января 1933 года, выпуск VII / Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых с иностранными государствами. – М: «Советское законодательство», 1933 – 230 с.
8. Розенцвейг И. Е. Современные системы радиомаяков / И. Е. Розенцвейг, В. П. Щекин, И. А. Зейтленок. – М.: Гострансиздат. 1932 – 46 с.
9. Модестов И. Строительство маяков / И. Модестов. – Л.: Гидрографическое управление УВМС РККА. 1934 – 108 с.
10. Шептовицкий М. Я. Морское право: Учебник для институтов водного транспорта и морских техникумов: Утвержден Народным Комиссариатов водного транспорта / М. Я. Шептовицкий. – Л.: Гострансиздат. Ленинградское отделение, 1936. – 226 с.
11. Английский закон «О торговом мореплавании» от 25 августа 1894 года / С. Петербург, 1903 – 440 с.
12. Декрет Совета Народных Комиссаров «О лоцманском и маячном сборах» от 19 сентября 1922 года / Собр. Узак, 1922, № 60. – Ст. 762
13. Егорьев В. В. Законодательство и международные договоры Союза ССР и союзных республик о правовом положении иностранных физических и юридических лиц (Систематизированные материалы с комментариями) / В. В. Егорьев, Г. Н. Лашкевич, М. А. Плоткин, Б. Д. Розенблюм. – М.: Юридическое Издательство НКЮ РСФСР, 1926. – 592 с.

Sharmoyants A. Legal framework of the lighthouse activities in 1920 - 1930-x in the USSR // Scientific messages of Crimean Federal University the name of V. I. Vernadsky University. – Series : Juridical sciences. – 2018. – Vol. 3. № 2. – P. 95–100.

In the work one researches of the legal regulation of the use of lighthouses in the thirties of the twentieth century in the USSR. The need to develop a lighthouse network and improve the legal regulation of this activity was also conditioned by the USSR's international obligations under international legal agreements, aimed at ensuring the safety of merchant shipping. The work reviews the role and influence of the norm of international law, interstate conventions, agreements and norms of foreign law on the development of legal regulation of activities on the use of lighthouses in the USSR, management issues, the scope of authority and subordination, the corresponding directorates of lighthouses, heads of lighthouses directly at the place of work.

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

Spisok literaturyi

1. Voronin V. G. Administrativno-pravovoe regulirovanie organizacii i upravlenija morskoy bezopasnost'ju v Rossijskoj Federacii : dis. na soiskanie uchen. stepeni k. ju. n. : spec. 12.00.14, V. G. Voronin., Rostov n/D., 2006, 171 p.
2. Morskoe pravo. Uchebnoe posobie, Guculjak V.N., M.: RosKonsul't, 2000, 325 p.

3. 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 p.
4. Zenkin I. V. Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie obespechenija bezopasnosti na more : avtoreferat dis. na soiskanie uchen. stepeni d. ju. n. 12.00.10, I. V. Zenkin., Moskva., 1993, 48 p.
5. Zmerzlyi B. V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudokhodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v kontse XVIII, nachale XX vv., B.V. Zmerzlyi., Simferopol', 2014, 660 p.
6. Mezhdunarodnye konvencii i soglasheniya, odnosyashchiesya k torgovomu moreplavaniyu (Sbornik), Ministerstvo Morskogo Flota SSSR; Sostavil L. A. Furman., M.; L.: Izdatel'stvo, Morskoy transport, 1947., 196 p.
7. Sbornik dejstvuyushchih dogovorov, soglashenij i konvencij vstupivshih v silu mezdu 1 yanvarya 1931 goda i 1 yanvarya 1933 goda, vypusk VII, Sbornik dejstvuyushchih dogovorov, soglashenij i konvencij, zaklyuchyonnyh s inostrannymi gosudarstvami, M.: Sovetskoe zakonodatel'stvo, 1933, 230 p.
8. Rozenvejg I. E. Sovremennye sistemy radiomayakov, I. E. Rozenvejg, V. P. SHCHEkin, I. A. Zejtlenok, M.: Gostransizdat. 1932, 46 p.
9. Modestov I. Stroitel'stvo mayakov, I. Modestov, L.: Gidrograficheskoe upravlenie UVMS RKKA. 1934, 108 p.
10. SHEptovickij M. YA. Morskoe pravo: Uchebnik dlya institutov vodnogo transporta i morskikh tekhnikumov: Utverzhden Narodnym Komissariatov vodnogo trasporta, M. YA. SHEptovickij, L.: Gostran-sizdat. Leningradskoe otdelenie, 1936, 226 p.
11. Anglijskij zakon "O torgovom moreplavanii" ot 25 avgusta 1894 goda / S. Peterburg, 1903 – 440 p.
12. Dekret Soveta Narodnyh Komissarov "O loemanskom i mayachnom sborah" ot 19 sentyabrya 1922 goda. Sobr. Uzak, 1922, № 60, st. 762
13. Egor'ev V. V. Zakonodatel'stvo i mezhdunarodnye dogovory Soyuza SSR i soyuznyh respublik o pravovom polozhenii inostrannyh fizicheskikh i yuridicheskikh lic (Sistematizirovannye materialy s kommentariyami), V. V. Egor'ev, G. N. Lashkevich, M. A. Plotkin, B. D. Rozenblyum, M.: YUridi-cheskoe Izdatel'stvo NKYU RSFSR, 1926, 592 p.