

**УДК 340**

**ПОПЫТКИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ  
ЛОЦМАНСКОГО ДЕЛА В 1923 Г. В ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКОМ  
РЕГИОНЕ**

*Никитина А. П., Шармоянц А. Н.*

*Юридический институт ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»*

В статье указано, что с началом реализации новой экономической политики появились сомнения относительно дальнейшего подчинения лоцманского дела в СССР военно-морскому ведомству. Идея Главного Управления Гидрографии, которая была выдвинута в 1923 г., относительно частичного возобновления деятельности лоцманских обществ и выделения их из подчинения военно-морским силам, хотя и была горячо поддержана самими лоцманами, оказалась сложной в реализации и встретила сопротивление военных. Не принимая во внимание то, что ради реализации выделения лоцманов в самостоятельные общества был собран специальный съезд и разработаны проекты уставов, эта идея была отброшена. В итоге влияние и контроль военно-морских сил за деятельностью лоцманов лишь усилились.

**Ключевые слова:** лоцманы, уставы, съезд, самоуправление, общества, порты.

Как известно, переход к Новой экономической политике и оживлению экономики сопровождался резким сокращением численности вооруженных сил и, соответственно, средств, которые выделялись на их финансирование. Кроме того, много чрезвычайных заданий, которые стояли перед Управлениями безопасности кораблевождения (далее – УБЕКО) и лоцманами в этот период были уже решены. Так, например, циркуляром ГУ № 68 от 13 апреля в 1923 г. было поставлено в известность о переобвехивании Черного моря с оговоркой относительно Днепро-Бугского лимана, Керч-Еникальского пролива и Азовского моря [1, л. 7]. Дело это двигалось постепенно, со снятием мин.

Переход к мирной жизни и сокращению военных расходов коснулся и военно-морского флота, в систему которого входили УБЕКО с лоцманскими службами. Кроме того, после создания (воссоздания) лоцманских организаций на местах и нормализации их деятельности в сотрудничестве с другими подразделениями УБЕКО возникли сомнения относительно целесообразности дальнейшего нахождения лоцманского дела в системе военно-морских сил, а заодно и дальнейшего их финансирования из бюджета военно-морского флота.

В мае 1923 г. Главное управление гидрографии с целью сокращения сметы службы в письме помощнику по морским делам командующего вооруженными силами республики высказалось о возможности начать подготовку процесса о выделении морских лоцманов из состава службы, образовав из них лоцманские общества, которые смогли бы функционировать на предыдущих (дореволюционных) основаниях. Предусматривалось, что лоцманы будут находиться только под техническим надзором управления без всякого подчинения каким-либо иным органам.

Исходя из этих предположений, управление, для всестороннего рассмотрения этого предложения, просило о созыве всероссийского съезда морских лоцманов, на

котором и предлагалось рассмотреть вопрос об организации лоцманского дела на морях республики [2, л. 1].

Данный съезд не носил характера массового. На него были приглашены лишь 13 делегатов от лоцманов, а именно: от одесских – 1, николаевских, керчь-азовских, новороссийских – по 1. Кроме лоцманов, в работе съезда участвовали представители заинтересованных учреждений: от Мортрета – по 1, ЦК профсоюза водников, НКВТ, Доброфлота, НКВТ, Гидрографии, НКПС, Госторгфлота, Наркомфина – всего 9 чел. [2, л. 2].

Съезд открыл свою работу 1 августа в 1923 г. в Петрограде [2, л. 3]. На повестке дня стоял проект программы работы совещания морских лоцманов СССР. Им, в частности, предусматривалось изучение таких вопросов:

- выделение лоцманов из Моркома, необходимы материальные условия для этого выделения. Организация автономных лоцманских обществ с переходом на самообеспечение и юридический характер обществ;
- форма объединения лоцманских обществ;
- отношение лоцманских обществ к разным ведомствам;
- пересмотр нормального лоцманского устава морских лоцманов РСФСР;
- рассмотрение всех отдельных вопросов, предлагаемых делегатами совещания, и текущие дела.

На юридическую секцию возлагалась разработка таких вопросов: обработка действующего лоцманского устава; цель объединения морских лоцманов; деятельность обществ; состав обществ; лоцмейстерские общества; управление делами обществ; ЦК или постоянное бюро; ревизионная комиссия; права и обязанности членов обществ; права и обязанности лоцманских обществ; управление делами лоцманских обществ; исключение из числа объединения; прекращение деятельности обществ. Финансовая секция занималась следующими вопросами: средства объединения и отдельных обществ; основание для начисления лоцманской таксы и размер таксы по местным условиям.

Перед организационной секцией стояли такие задания: специальные обязанности членов объединения как лоцманов; права и обязанности лоцманов и кандидатов; взаимоотношения лоцманов и капитанов [2, л. 4].

Согласно протоколу № 1 заседание съезда, как и планировалось, открылось 1 августа в 1923 г. На нем была утверждена программа его дальнейшей работы [2, л. 25]. Протокол № 2 от 4 августа в 1923 г. засвидетельствовал, что практически все делегаты съезда от лоцманов указывали на тяжелое положение лоцманской службы из-за последствий войны, в первую очередь не хватало самих лоцманов. Кроме того, все лоцманы, представители мест, выразили желание уйти из УБЕКО, поскольку оплата их труда была очень малой, требовали отделения от этой организации и монополий для обществ в районах проведения судов [2, л. 28].

Особую позицию в данном вопросе заняли лоцманы Севастополя, они менее всех желали самостоятельности, и это было понятно, ведь их порт практически не посещался торговыми судами.

У лоцманов нашлись также союзники, которые требовали их свободного статуса. Так, согласно постановлению 1-го административно-технического съезда начальников морских торговых портов предлагалось выделить лоцманов в общества с возвратом им всего ранее принадлежавшего имущества, поскольку они на начало

1920-х гг. очутились абсолютно без него. Начальники морских торговых портов требовали для лоцманов полной автономии и самоуправления, подчинив их, однако, в оперативном отношении начальнику торгового порта. Также предлагалось взять за основу уставы довоенного времени и пересмотреть таксу лоцманов, привязав ее к курсу золотого рубля. За ГГУ предлагалось оставить лишь общее техническое руководство лоцманским делом [2, л. 29].

В этот же период и под воздействием вышеупомянутых идей о создании (воссоздании) автономных лоцманских обществ было выработано «Положение и нормальный устав государственным лоцманским обществам СССР».

Рассмотрим наиболее важные его положения. Так, в частности, в его гл. 1 «Общие положения» предусматривалось создание государственных лоцманских обществ в Петрограде, Кронштадте, Архангельске, Керчь-Еникале, Николаеве, Новороссийске, на Онежском озере. Все они должны были субсидироваться и организовываться с помощью портов (ст. 1) [2, п. 1–5].

Раздел 2 посвящался денежным средствам обществ. Предусматривалось, что каждому государственному лоцманскому обществу при его учреждении предоставляются плавучие средства и другое необходимое для лоцманского дела имущество, переданное в исправном виде (ст. 6). Далее в основе формирования и расходования денежных средств обществ были заложены бывшие, еще дореволюционные положения [2, л. 48].

Практически без изменений были изложены права и обязанности лоцманского общества (раздел 3). Раздел 4 «Управления государственным лоцманским обществом» частично содержал положение устава 1918 г. (который не вошел в силу). Так, собственно управление обществами предлагалось возложить на их правления (ст. 38), которые должны были состоять из заведующего лоцманским делом, его помощника, старосты и члена заведующего хозяйственной частью, избранных большинством голосов на общих собраниях (ст. 39) [2, л. 48 об.].

Протокол таких и дальнейших подобных собраний следовало подавать в портовое совещание. Далее детально расписывалось распределение обязанностей между членами правления.

В разделе 5 предусматривался состав обществ. Указывалось, что в них должны были входить действительные члены, кандидаты и ученики лоцманов (ст. 46). Лоцманами могли быть лишь граждане СССР, судоводители, прежние лоцманы до национализации этого дела (ст. 47). Раздел 6 посвящался правам и обязанностям лоцманов (п. 51–67); раздел 7 – правам и обязанностям кандидатов и лоцманских учеников; раздел 8 – взаимоотношениям лоцманов и капитанов судов [2, л. 49 об. – 50 об.]; раздел 9 – ревизионной комиссии; раздел 10 – исключению из членов общества; раздел 12 – прекращению деятельности общества. Все нормы, что в них содержались, были взяты из предыдущих лоцманских уставов.

Абсолютно новые положения были изложены в разделе 13, посвященном правам и обязанностям полномочного представителя. В частности предусматривалось, что полномочный представитель лоцманов должен был избираться один от всех обществ для осуществления общего руководства и связи с наркоматами сроком на 1 год. Он нужен был для постоянной работы в центре в ЦК по портовым делам (далее – ЦКПД) при комиссариате путей сообщения, должен был стать его неперенным членом с правом решающего голоса (ст. 108). Полномочный представитель лоцма-

нов имел право сзывать лоцманский съезд (ст. 109); вносить в ЦКПД проекты уставов и др. (ст. 110). За свою работу он должен был получать зарплату (ст. 111) [2, л. 51]. Вместе с этим документом была составленная смета расходов по обществу николаевско-херсонских и одесских лоцманов на 1924 г. из расчета 36 лоцманов со старшиной и учениками, а также еще и вольнонаемные служащие – 86150 руб. золотом, при переходе обществ на автономное состояние [3, л. 89].

Представленный документ (проект устава), по нашему мнению, сначала был невозможен к внедрению, причин тому несколько. Так, возьмем ст. 1 – о финансировании лоцманских обществ с помощью портов – на период в 1923 г. это было в совершенстве нереально, поскольку у самих портов средств не было, многие из них еще переходили из ведомства в ведомство, окончательно не были определены их территории, имущество, штат и тому подобное. Доходы портов еще были весьма незначительными, ведь торговое судоходство лишь начинало воспроизводиться. Ст. 6 – о передаче имущества лоцманам – также была невыполнима. В ней не указывалось, от кого это имущество должно передаваться лоцманам (от портов или УБЕКО? Или от тех и других?), и какое именно. Так, у портов имущества лоцманов практически не было (в частности плавсредств), а УБЕКО сами владели малым количеством тех же судов, чтобы еще их кому-то отдавать.

Далее следует обратить внимание на то, что в разработанном документе местным высшим руководством для лоцманов должно было стать портовое совещание, а более высоким – Центральный комитет по портовым делам, который был воссоздан в 1922 г., то есть руководство портов. Однако становление системы управления портов в этот период также еще лишь проводилось, а воссозданный в 1922 г. ЦКПД оказался нежизнеспособным [4; 5, с. 41–44]. Так продолжалось до 1925 г., когда было издано новое положение о ЦКПД [6]. То есть и в этом случае возложить управление лоцманами на местах на шаткие структуры управлений портов было далеко не лучшей идеей, которая могла привести к серьезным последующим осложнениям. Кроме того, такой проект о будущем лоцманов не мог радовать ГГУ и УБЕКО, поскольку, во-первых, лоцманы становились самостоятельными с подчинением портам, доход из них полностью обходил казну и это в условиях оживления экономики и торгового мореплавания. Во-вторых, эти организации фактически избавлялись от форм контроля за деятельностью лоцманов, что могло серьезно ослабить систему безопасности судоходства. Также, как видим, в документе обойден вопрос примотра, ремонта, возобновления и эксплуатации ограждающих знаков, буев, плавучих маяков, и т. п., то есть лоцманы предпочитали эту работу на себя не брать, оставляя ее кому угодно (портам, УБЕКО и т. д.), однако и это было невозможно, поскольку возложение этих обязанностей именно на лоцманов уже стало традицией, да и, наконец, на территории, закрепленной за лоцманами, именно они были более всего заинтересованы в их наличии и правильном расположении.

Таким образом можно сделать лишь один вывод – внедрение данного положения фактически было невозможно в условиях 1923 г., что и обусловило его последующую судьбу. Как и лоцманский устав в 1918 г., он остался лишь образцом правотворчества лоцманов и их виденья своего положения в конкретных историко-правовых условиях.

Тем временем работа на местах продолжалась, различные подходы ведомств лишь усложняли дело. Так, к примеру, 7 сентября в 1923 г. Лоцдистанция Убеко-

черноаза приняла по акту № 1703 Херсонский канал без оговорок и замечаний, в речной части он был углублен до 23 ф. [7, л. 40]. В то же время начальник порта Херсона 20 марта в 1924 г. требовал расположить в его порту лоц-вахту с надлежащим штатом, поскольку работа лоцманов УБЕКО его не устраивала и могла сорвать деятельность порта [7, л. 34].

Еще одним таким образом правотворчества был проект устава архангельских лоцманов, разработанный в 1923 г. Основными его отличительными чертами было то, что в нем предусматривалось, что число лоцманов и кандидатов могло быть увеличено или уменьшено в зависимости от действительной потребности с разрешения начальника Убеко-Север, о чем он должен был доложить ГГУ. Общество архангельских лоцманов должно было находиться под непосредственным руководством лоц-командира, пребывая в ведении начальника Убеко-Север, и должно было получить монопольное право на проводку судов с моря к Архангельску и назад и т. п. [8, л. 12].

Лоц-командир (гл. 2) должен был назначаться начальником Убеко-Север из числа опытных специалистов гидрографов или же лоцманов судоводителей, опытных в кораблевождении и работах гидрографии, и получать свою зарплату от Убеко-Север (ст. 14) [8, л. 13]. На него возлагался контроль за фарватерами, баканами, вехами. Получал лоц-командир и административные полномочия относительно лоцманов и учеников (ст. 25).

Лоцманский староста (гл. 3) должен был назначаться из лоцманов, но утверждался Убеко-Север на срок не более 3 лет (п. 13–14). В этот же период (в 1923 г.) был разработан и Лоцманский устав лоцманов Северных морей (Архангельск, Онежск и Кольск). Им (гл. 1) обеспечение безопасности проводки советских и иностранных судов в порты Северных морей полагалось на соответствующие лоц-вахты, техническим центром которых по всем частям должно было стать управление по обеспечению безопасности кораблевождения на северных морях (Убеко-Север). Предусматривалось, что в оперативном отношении лоц-вахты должны были находиться в непосредственном подчинении директора отдела Гидрографии и штурманского дела Убеко-север [8, л. 26]. Однако и эти уставы остались не введенными, а управление лоцманами было оставлено на прежних основаниях.

Так, к примеру, приказом по управлению обеспечения безопасности кораблевождения на Черном и Азовском морях от 9 декабря в 1924 г. № 20 все маяки и мелкие суда до 4 ранга включительно с 1 января в 1925 г. переходили в подчинение во всех отношениях начальникам соответствующих лоц-дистанций как непосредственно, так и через лоцмейстеров. На лоц-дистанцию возлагалось все делопроизводство по найму, освобождению и учету личного состава, за исключением командного.

Западная лоц-дистанция и отряд гидрографии Черного моря со всеми судами и маяками на денежное, пищевое и фуражное снабжение должны были подавать требовательные ведомости в Николаевское отделение военного порта, откуда и должны были их получать. Техническими материалами, кроме топлива, керосина и обмундирования, все части западной лоц-дистанции продолжали обеспечиваться непосредственно управлениям [9, л. 3]. В этом же 1924 г. за подписью И. С. Уншлихта был утвержден штат УБЕКО Черного и Азовского морей. В нем, в частности, предусматривались такие лоцдистанции и отдельные лоцмейстерства в составе:

- западная лоц-дистанция (Одесса) – нач. лоцдистанции, он же командир лоцманов, старший производитель работ, он же лоцмейстер одесского района, всего – 12, команда лоцмейстерская: 3 матроса, 24 лоцмана, с кандидатами и старостой. лоцмейстерство в Николаеве – 8. Всего по западной лоц-дистанции – 47. Восточная лоц-дистанция (Керчь) – 12 лиц штата по управлению с комиссаром включительно. Команда дистанции предусматривалась из 3-х матросов и 14 лоцманов;

- лоцмейстерство в Мариуполе – 7, в Новороссийске – 9 человек штата управления по политруком и 9 лоцманов. В Батуми – 8. Всего по Восточной лоцдистанции – 63. Отдельное крымское лоцмейстерство – 18 человек. Всего же по лоц-дистанциям и отдельном лоцмейстерству – 128 человек штата. Кроме того, с учетом береговых маяков и огней, всего на них и знаках предусматривалось 315 человек. [10, л. 33]. В дополнение и развитие этого штата 19 июня 1925 г. приказом УБЕКО на Черном и Азовском морях был введен перечень командных должностей УБЕКО, разбитых по категориям и составу с указанием, которые могли комплектоваться по вольному найму. В перечень вошли: западная лоцдистанция – 8 человек; лоцмейстерство в Николаеве – 3 человека; восточная лоцдистанция – 8 человек; лоцмейстерство в Мариуполе – 3 человека; лоцмейстерство в Новороссийске – 4 человека; лоцмейстерство в Батуми – 3; отдельное крымское лоцмейстерство – 2 человека [11, л. 159].

Постепенно к 1925 г. деятельность лоцманов вошла в нормальное русло. Так, например, по состоянию на конец апреля 1925 западная лоц-дистанция УБЕКО Черного и Азовского морей блестяще справилась со своими задачами – «частью капитально отремонтировано и частью восстановлено 5 буюв, предназначенных к постановке более тех, что выставлялись в прошлые годы; капитально отремонтирован плавающий маяк «Аджигольский» с постановкой в док и лоцмейстерские баржи № 1 и 2, с помощью команды проведен текущий ремонт г/с «Лот» и «Дмитрий». Все это позволило сэкономить средства. Кроме того, лоцманы пересушили старые вехи и создали их необходимый для навигации запас. Были разысканы на ильном рынке 450 сегментов морского ведомства и путем реквизиции образовали запас якорей для вех. За эту деятельность западная лоц-дистанция получила благодарность от УБЕКО [11, л. 103].

В этот же период на смену приказу по управлению от 28 ноября 1923 ограда Киркиникитского и Джарылгатского заливов с наблюдением за находившимся в заливе Джарылгатским маяком, Скадовскими и Хорловскими створчатыми огнями и Ак-Мечетский маячным огнем с 1 мая передавались из ведения отдельного крымского лоцмейстерства в ведение западной лоц-дистанции (по одесскому лоцмейстерству), вследствие чего границы этой дистанции и лоцмейстерств одесского и отдельного крымского менялись так: западная лоц-дистанция от румынской границы параллели Тарханкутского маяка, включая Бугско-Днепровский лиман, реку Буг до слияния ее с Ингулом, часть последней до Николаевского адмиралтейства, Тендровский, Киркинитский и Джагаргатский заливы.

Одесское: от румынской границы до меридиана входа в Березанско-Очаковский канал и далее, включая Тендоровский, Киркинитский и Джарылгатский заливы до параллели Тарханкутского маяка.

Крымское лоцмейстерство: от параллели Тарханкутского маяка до меридиана Чаудинского маяка [11, л. 104]. В это период возвращались и некоторые старые нормы в работе лоцманов, но уже в новом виде. Так, например, временное правление Совторгфлота на совещании 20 августа 1925 приняло решение лоцманам Убек-черноаз и Убеко-Север для своих служебных поездок (возврат на лоцвахту после проводки судов) предоставлять бесплатный проезд [11, л. 77].

О том, что управление лоцманскими обществами военно-морские силы не собирались кому-либо передавать, говорит и дальнейшая «военизация» их состава. Так, согласно приказу по рабоче-крестьянскому флоту от 13 ноября 1925 г. (№ 343) должности старост лоцманов, их помощников и лоцманов были перенесены из перечня должностей, которые могли быть замещаемы в РККФ вольнонаемными служащими, в перечень должностей, замещаемых административным составом РККФ, с присвоением этим должностям следующих категорий по приказу РВС СССР 1924 г. № 1244:

- а) должности старосты лоцманов – а-5;
- б) должности помощника старосты лоцманов – а-4;
- в) должности лоцмана – а-3.

Ввиду этого и согласно приказу РВС СССР 1925 г. № 391 указанные должности могли быть замещаемы в порядке «добровольчества» [11, л. 16].

К октябрю 1925 г. все северо-западное пространство было протралено от мин (Одесский район), предполагалось в ближайшее время приступить к очищению других участков, о чем было объявлено циркуляром гидрографического управления [1, л. 2, 5], а в извещениях мореплавателям эта информация вышла в номере за 27 октября 1925 г. № 223 [1, л. 16].

В 1925 же году шла подготовка к изданию новой лоции, взамен издания 1915 г., решался вопрос об очищении от мин подходов к порту Туапсе [1, л. 18]. Кроме того, согласно отчету за полугодие с 1 октября 1925 по 1 апреля 1926 г. было введено русских и иностранных судов по крымскому лоцмейстерству 12, – по восточной лоц-дистанции – 71, по западной лоц-дистанции – 94. Выведено соответственно – 12, 83 и 84 [1, л. 70].

Крушений и аварий по вине лоцманов не было. Ограждались различные участки. По Одесскому лоцмейстерству находилось в расстановке 78 штатных и 23 нештатных вех, по Николаевскому – 283 штатных и 23 нештатных; по Крымскому – 23 вехи, 3 освещаемые буйми и 16 неосвещаемые буйми, для нужд бригады траления было выставлено 9 нештатных вех. По Керченскому лоцмейстерству было расставлено 102 вехи и 1 нештатный буй; по Мариупольскому – 40 штатных вех; по Новороссийскому – 14 вех и 1 освещаемый буй; по Батумскому – 4 вехи и 1 освещаемый буй. Всего по восточной лоц-дистанции – 160 вех, 2 освещаемых буйми и 1 неосвещаемый буй [1, л. 70–71]. Вся эта работа производилась лоцманами.

Однако можно указать и на другие факты. За этот же период произошло 16 аварий судов, в том числе и с судном «Самородок» Убекочерноаза [1, л. 72 об.].

Таким образом, можно сделать следующий вывод. Идея Главного управления гидрографии, которая была выдвинута в 1923 г., относительно частичного возобновления деятельности лоцманских обществ и выделения их из подчинения военно-морским силам хотя и была горячо поддержана самими лоцманами, оказалась сложной в реализации и встретила сопротивление военных. В итоге контроль военно-морских сил за деятельностью лоцманов лишь усилился.

#### Список литературы:

1. ЦГА ВМФ, ф. р-180, оп. 1, д. 344. Отчеты о деятельности гидрографическо-штурманского отдела. Убекочерноаза и Гидрографического отряда Черного моря с 1 октября 1925 г. по 1 мая 1926 г. и переписка о тралении Одесского фарватера и переобвеховании Черного моря. 13.10.1925 - 24.08.1925. 82 л.
2. Там же, ф. р-180, оп. 1, д. 570. Протоколы Всесоюзного совещания морских лоцманов. Копии. 14.06.1923 - 28.05.1924. 87 л.
3. Там же, ф. р-180, оп. 1, д. 571. Материалы о выделении лоцманской службы в самостоятельные товарищества (протоколы, уставы, доклады, сметы и переписка). 09.03.1923 - 22.12.1923. 97 л.
4. Собр. Узак. РСФСР, 1923, № 44, ст. 476
5. Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту (по июнь 1924 г.). Составлен Организационно-Кодификационной Частью Административного Управления НКПС. – М.: Транспечать, 1924. – 431 с.

6. Собр. Зак. Союза ССР, 1925, № 66, ст. 499, 1926, № 67, ст. 517, и 1927, N 20, ст. 235, и № 34, ст. 359.
7. ЦГА ВМФ, ф. р-180, оп. 1, д. 612. Переписка о лоцманской проводке судов на Черном море, обстановке фарватера Херсонского порта, состоянии Керченской военно-морской базы и по др. вопросам. 08.01.1924 – 25.10.1924. 59 л.
8. Там же, ф. р-180, оп. 1, д. 571. Материалы о выделении лоцманской службы в самостоятельные товарищества (протоколы, уставы, доклады, сметы и переписка). 09.03.1923 – 22.12.1923. 97 л.
9. Там же, ф. р-180, оп. 1, д. 85. Переписка о реорганизации гидрографической службы. 17.06.1928 – 23.12.1929. 137 л.
10. Там же, ф. р-180, оп. 1, д. 61. Утвержденные штаты Убеко морей. 25.04.1923 – 28.02.1924. 73 л.
11. Там же, ф. Р-180, оп. 1, д. 113.

**Nikitina A. P. Attempts reforming the organization of pilotage in 1923 in the Black-Azov region // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 2 (68). № 1. – P. 308–315.**

The article states that with the beginning of implementation of the new economic policy there were doubts about further subordination of pilotage in the USSR to the Naval Department. The idea of the General Directorate of Hydrography, which was put forward in 1923, concerning the partial resumption of activities of pilot societies and their discharge from the command of the naval forces, although it was warmly supported by the pilots themselves, was difficult to implement and met the resistance of the military. Not taking into account the fact that for the purpose of realization of pilots' allocation to independent societies a special congress was assembled and draft statutes were developed this idea was discarded. As a result, the influence and control of the naval forces on the activities of pilots only intensified.

**Key words:** Pilots, statutes, Congress, self-government, societies, ports.

#### **Spisok literaturyi:**

1. TsGA VMF, f. r-180, op. 1, d. 344. Otchetyi o deyatelnosti gidrograficheskogo shturmanskogo otdela. Ubekochernoaza i gidrograficheskogo otryada Chernogo morya s 1 oktyabrya 1925 g. po 1 maya 1926 g. i perepiska o tralenii Odesskogo farvaterya i pereobvehovanii Chernogo morya. 13.10.1925 - 24.08.1925. 82 l.
2. Tam zhe, f. r-180, op. 1, d. 570. Protokolyi Vsesoyuznogo soveschaniya morskikh lotsmanov. Kopii. 14.06.1923 - 28.05.1924. 87 l.
3. Tam zhe, f. r-180, op. 1, d. 571. Materialyi o vyidelenii lotsmanskoy sluzhbyi v samostoyatelnyie tovarischestva (protokolyi, ustavyi, dokladyi, smetyi i perepiska). 09.03.1923 - 22.12.1923. 97 l.
4. Sobr. Uzak. RSFSR, 1923, № 44, st. 476
5. Sbornik zakonov i rasporyazheniy po morskomu transportu (po iyun 1924 g.). Sostavlenn Organizatsionno-Kodifikatsionnoy Chastyu Administrativnogo Upravleniya NKPS. – M.: Transpechat, 1924. – 431 s.
6. Sobr. Zak. Soyuzn SSR, 1925, № 66, st. 499, 1926, № 67, st. 517, i 1927, N 20, st. 235, i # 34, st. 359.
7. TsGA VMF, f. r-180, op. 1, d. 612. Perepiska o lotsmanskoy provodke sudov na Chernom more, obstanovke farvaterya Hersonskogo porta, sostoyanii Kerchenskoy voenno-morskoy bazyi i po dr. voprosam. 08.01.1924 - 25.10.1924. 59 l.
8. Tam zhe, f. r-180, op. 1, d. 571. Materialyi o vyidelenii lotsmanskoy sluzhbyi v samostoyatelnyie tovarischestva (protokolyi, ustavyi, dokladyi, smetyi i perepiska). 09.03.1923 - 22.12.1923. 97 l.
9. Tam zhe, f. r-180, op. 1, d. 85. Perepiska o reorganizatsii gidrograficheskoy sluzhbyi. 17.06.1928 - 23.12.1929. 137 l.
10. Tam zhe, f. r-180, op. 1, d. 61. Utverzhdennyie shtaty Ubeko morey. 25.04.1923 – 28.02.1924. 73 l.
11. Tam zhe, f. R-180, op. 1, d. 113.