

*УДК 347.79*

## **ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЫ В 20–30-Е ГОДЫ XX ВЕКА В СССР**

*Шармоянц А. Н.*

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

Работа посвящена особенностям правового регулирования лоцманской службы в 20-е – 30-е годы XX века в СССР как важного элемента системы обеспечения безопасности торгового мореплавания. В послевоенные годы вместе с оживлением экономики и торгового мореплавания резко возросла роль и лоцманской службы. В сложившихся обстоятельствах в сфере правового регулирования данной деятельности действующее законодательство нуждалось в пересмотре и совершенствовании. В 20-е – 30-е годы XX века в СССР законодатель активно совершенствовал правовые нормы, регламентирующие деятельность лоцманских служб. В работе рассматриваются основные этапы развития лоцманской службы, изучаются основные правовые акты и вносимые ими изменения в правовое регулирование деятельности лоцманской службы в 20-е – 30-е годы XX века в СССР.

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

Переход к НЭПу и оживление экономики в послевоенные 20-е годы XX века в СССР сопровождался резким увеличением интенсивности торгового мореплавания в территориальных водах государства, что также вызвало необходимость совершенствования системы безопасности мореплавания. Данный период мало затронут в современной науке и нуждается в более детальном изучении и анализе для учета богатого и по большей части положительного исторического опыта.

Известно, что функционирование торгового мореплавания в 20-е – 30-е годы XX века в СССР 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 введенных районах, оказание по возможности посильной помощи терпящим бедствие судам, а в некоторых случаях, по поручению соответствующих ведомств и учреждений, – мастерские и гидрографические работы.

Цель работы заключается в том, чтобы рассмотреть особенности правового регулирования лоцманской службы в 20-е – 30-е годы XX века в Советском Союзе как важного элемента системы по обеспечению безопасности торгового мореплавания; рассмотреть основные правовые акты и вносимые ими изменения, регламентирующие деятельность лоцманской службы в 20-е – 30-е годы. 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; 2; 3; 4; 5]. В работах отечественных и зарубежных авторов исследование данного во-

проса 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 [6]. 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. По своему содержанию устав во многом сохранял преемственность в правовом регулировании положением относительно деятельности лоцманов в дореволюционной Царской России, что было во многом обусловлено спецификой деятельности лоцманов. Независимо от государственного строя и правового режима, задачи и специфика лоцманской деятельности остались по большей части теми же и изменения в правовом регулировании с течением времени были обусловлены в большей мере развитием технического прогресса, изменением норм международного морского права и интенсификацией торгового мореплавания. Интенсификация во многом была связана с экономическим ростом, произошедшим уже позже в Советском Союзе вследствие успешного внедрения НЭПа. Учитывая ограниченные рамки работы и то, что подробно содержание устава уже рассматривалось ранее в работе автора, мы направим свое внимание на основные правовые акты изучаемого периода, вносящие изменения в деятельность лоцманской службы после принятия устава 22 года [7].

В послевоенные годы началось резкое сокращение численности вооруженных сил, а также выделяемых средств на их финансирование. В то же время к периоду перехода к НЭПу многие чрезвычайные задачи, такие как разминирование и восстановление инфраструктуры, стоявшие перед УБЕКО и лоцманами, были уже во многом успешно решены, что вызывало необходимость внесения изменений в вопросы нахождения лоцманского дела в системе военно-морских сил и финансирования из бюджета военно-морского флота. По данному вопросу проводились мероприятия с привлечением профессиональных кадров из лоцманского сообщества (съезд морских лоцманов в Петрограде 1 августа 1923 г.), разрабатывались проекты правовых актов («Положение и устав государственных лоцманских товариществ СССР» 1923 г. [8, л. 1], проект устава Архангельских лоцманов, разработанный в 1923 г. [9, л. 12], Лоцманский устав лоцманов Северных морей (Архангельск, Онежских и Кольских) [9, л. 26], но реального воплощения в правовое поле все эти мероприятия не получили, а лишь отражали взгляды профессионального сообщества на развитие лоцманской службы в сторону самостоятельности в своих внутренних делах, подтверждением чему служит приказ УБЕКО на Черном и Азовском морях от 9 декабря 1924 г. № 20. В соответствии с приказом все маяки и мелкие суда до 4 ранга включительно с 1 января 1925 г. переходили в подчинение начальникам соответствующих лоц-дистанций. Лоц-дистанция должна была вести все делопроизводство по найму, увольнению и учету личного состава, за исключением командного.

Требовательные ведомости о денежном, пищевом и фуражном довольствии Западной лоц-дистанции и Гидрографического отряда Черного моря со всеми судами и маяками должны были подаваться и удовлетворяться Николаевским отделением военного порта. Техническими материалами, кроме топлива и керосина, обмундированием все части западной лоц-дистанции по-прежнему продолжали снабжаться непосредственно управлением [10, л. 3].

О нежелании военно-морских сил передавать из своего подчинения управления лоцманских обществ свидетельствовала дальнейшая «военизация» их состава. В соответствии с приказом 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 соответствующих категорий по приказу РВС СССР 1924 г. № 1244. Ввиду этого и согласно приказу РВС СССР 1925 г. № 391 указанные должности могли быть замещаемы в порядке «добровольчества» [11, л. 16].

Взгляды лоцманского сообщества на развитие лоцманской службы в сторону самостоятельности в своих внутренних делах игнорироваться долго не могли и, видимо, для смягчения противоречий уже 25 июля 1926 г. было принято специальное постановление СНК СССР «О государственных морских лоцманах». Документ был небольшого объема и состоял из трех частей («Организация лоцманской службы», «Обязанности государственных морских лоцманов» и «Взаимоотношения государственных морских лоцманов с капитанами судов») и тридцати статей. Среди ключевых нововведений данного постановления можно отметить следующие.

Проводка судов на подходах к морским портам СССР закреплялась исключительно за государственными морскими лоцманами. Районы лоцманской службы устанавливались Народным комиссариатом по военным и морским делам по Гидрографическому управлению (ст. 1).

Государственные морские лоцманы объявлялись вольнонаемными служащими Народного комиссариата по военным и морским делам по Гидрографическому управлению. Предусматривалось, что, помимо содержания по службе, лоцманы могут получать премиальное вознаграждение за успешную проводку судов (ст. 2).

Штатное число лоцманов по отдельным управлениям по обеспечению безопасности кораблевождения (УБЕКО), а также лоцманских учеников, практически подготавливаемых к занятию должности лоцмана, устанавливалось Народным комиссариатом по военным и морским делам по Гидрографическому управлению согласованно с Народным комиссариатом путей сообщения по Центральному управлению морского транспорта (ст. 3).

В государственные морские лоцманы могли зачисляться лица, обладающие судоводительским званием не ниже капитана малого плавания и выдержавшие притом испытание на знание лоцманского дела в определенном районе. Правила и порядок производства испытаний устанавливались Народным комиссариатом по военным и морским делам по Гидрографическому управлению (ст. 4).

Государственные морские лоцманы каждого района подчинялись начальникам соответствующей лоц-дистанции или отдельного лоцмейстерства. В пределах морских торговых портов на лоцманов возлагалось выполнение также административных распоряжений начальников этих портов (ст. 5).

Лоцманская служба должна была содержаться по смете специальных средств Народного комиссариата по военным и морским делам, получаемых от поступления лоцманского сбора (ст. ст. 7, 8 и 13 Положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах Союза ССР, от 19 февраля 1926 г., а также поступлений от

штрафов и плат, предусмотренных ст. ст. 25–30 данного Положения (ст. 6) [12, ст. 12].

Государственным морским лоцманам каждого района предоставлялось самостоятельно устанавливать внутренний распорядок службы и распределять между собой работу по проводке судов и иные служебные обязанности. Для непосредственного заведования лоцманской службой в районе лоцманы должны были избирать лоцманского старосту и его помощника (помощников). Лоцманский староста и его помощник (помощники) утверждались Народным комиссариатом по военным и морским делам по Гидрографическому управлению (ст. 7).

За аварии, причиненные действиями и упущениями государственных морских лоцманов, отвечало государство с тем, однако, что эта ответственность ограничивалась размерами аварийных фондов по отдельным морям (ст. 13 Положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах СССР) (ст. 8).

Помимо проводки судов, устанавливались следующие обязанности государственных морских лоцманов:

- а) участвовали в производстве промеров;
- б) наблюдали за состоянием и правильностью ограждения фарватеров;
- в) наблюдали во время проводки судов за тем, чтобы балласт и угольный мусор не выбрасывались на фарватерах, рейдах и в гаванях;
- г) наблюдать во время проводки судов за тем, чтобы не производились фотографические съемки проходимой местности и промеры фарватера иными снарядами, кроме ручного лота (ст. 9).

В случае требования капитана вывести судно в море, несмотря на заявление лоцмана о невозможности идти в море, спор этот выносился на разрешение местным портовым начальством, а не как было раньше – начальникам соответствующей лоц-дистанции или отдельного лоцмейстерства (ст. 21). Данное положение позволяло устранить военных от возможных споров и конфликтов с иностранными судовладельцами и капитанами.

Остальные положения данного правового акта не вносили что-либо новое в правовое регулирование лоцманской службы, а лишь повторяли ранее существовавшие положения и правила.

Таким образом, к новшествам данного правового акта можно отнести следующие положения: объявлялась монополия государственных лоцманов на проводку судов; установка районов лоцманской службы устанавливались Народным комиссариатом по военным и морским делам по Гидрографическому управлению; лоцманы объявлялись вольнонаемными служащими комиссариата по военным и морским делам по Гидрографическому управлению; штатное число лоцманов по отдельным управлениям по обеспечению безопасности кораблевождения, а также лоцманских учеников, практически готовящихся к занятию должности лоцмана, устанавливалось комиссариатом по военным и морским делам по Гидрографическому управлению согласованно с НКПС по Центральному управлению морского транспорта; в лоцманы могли зачисляться лишь лица, обладающие судоводительским званием не ниже капитана малого плавания и выдержавшие специальное испытание; подчинение лоцманов каждого района начальникам соответствующей лоц-дистанции или отдельного лоцмейстерства, а также выполнение ими административных распоряжений начальников этих портов; лоцманская служба содержалась по

смете специальных средств комиссариата по военным и морским делам; предоставление морским лоцманам каждого района самостоятельно устанавливать внутренний распорядок службы и распределять между собой работу по проводке судов и иные служебные обязанности.

В то же время отправка в некоторых статьях лоцманов для разрешения отдельных ситуаций к портовому начальству вызывает некоторую двусмысленность в системе местного управления лоцманами. С принятием нового положения совершенствовалась действующая структура лоц-дистанций на местах.

15 января 1927 г. вышло постановление СНК СССР «О портовых лоцманах». Необходимость принятия этого постановления была вызвана подготовкой к принятию новой системы управления портов (9 февраля 1927 г. СТО СССР приняло положение об управлении морскими торговыми портами), в связи с чем потребовалось ввести правовое регулирование ранее не затрагиваемой в правовых актах деятельности портовых лоцманов.

В постановлении указывалось, что проводка судов в пределах вод морских торговых портов, ошвартовка, отшвартовка, постановка на якорь в порту или на рейде и съёмка с якоря, а равно перестановка судов осуществляется портовыми лоцманами, состоящими в штатах управлений морских торговых портов (ст. 1). Также в примечании к данной статье подчеркивалось, что по соглашению НКПС с Народным комиссариатом по военным и морским делам обязанности портовых лоцманов могли быть возлагаемы на государственных морских лоцманов.

К занятию должности портового лоцмана допускались лица, имеющие судоводительское звание не ниже капитана малого плавания и выдержавшие испытание в знании лоцманского дела в районе данного порта. Правила и порядок производства испытаний устанавливались НКПС (ст. 2).

Таким образом, постановление «О портовых лоцманах» по большому счету состояло из выдержек из положения о морских лоцманах с незначительными изменениями. К главному нововведению данного документа можно отнести то, что он закреплял лоцманов в штатах торговых портов. Неурегулированным остался вопрос о взаимоотношении лоцманов с руководством порта, конкретизации их служебных прав и подчиненности. Вероятно, законодатель рассчитывал, что данный вопрос всецело мог быть решен второстепенными нормативными актами на местах.

14 июня 1929 г. был принят первый в СССР Кодекс торгового мореплавания (далее – КТМ). Приложение V к нему – «О государственных морских лоцманах» – многими своими положениями весьма отличалось от рассматриваемого нами положения СНК «О государственных морских лоцманах» от 25 июля 1926 г. Положение состояло из следующих частей: «I. Общие положения», «II. Обязанности государственных морских лоцманов», «III. Взаимоотношения государственных морских лоцманов с капитанами судов».

В ст. 1 говорилось, что проводка судов не только на подходах к морским торговым портам СССР, но и в пределах вод этих портов должна осуществляться исключительно государственными морскими лоцманами. В положении же от 25.07.1926 проводка в портах не была включена.

Также было исключено положение, по которому лоцманы были вольнонаёмными комиссариата по военным и морским делам. Изъяты и положения о Гидрографическом управлении и УБЭКО. Районы лоцманской проводки как обязатель-

ной, так и необязательной далее уже устанавливались не военным ведомством, а НКВТ и публиковались в «Извещениях мореплавателям».

В ст. 2 приложения, содержащей требования к кандидатам в лоцманы, сохранилось содержание, за исключением того, что правила и порядок испытаний для вступающих в лоцманы далее устанавливался не комиссариатом по военным и морским делам, а НКВТ.

В отличие от прежних положений, упоминаний о лоц-дистанциях и их начальниках в КТМ уже нет, вместо этого указано, что государственные морские лоцманы подчинены начальникам соответствующих портов (ст. 3).

Исходя из этого лоцманская служба должна была содержаться по сметам управлений соответствующих портов, а поступления лоцманского сбора, штрафов и платы, предусмотренных ст. 24–28, обращались, соответственно, в доход управлений портов (ст. 4).

Было сохранено положение, по которому, помимо заработной платы, лоцманы могли получать премиальное вознаграждение за успешную проводку судов в порядке, устанавливаемом НКВТ (ст. 5).

Лоцманы получили права самостоятельно устанавливать внутренний распорядок службы и распределять между собой работу по проводке судов и т. п. Приложением к КТМ установление внутреннего распорядка службы государственных морских лоцманов возлагалось на начальника порта (ст. 6). Должности лоцманских старост и их помощников более не упоминались.

За аварии, причиненные по вине государственных морских лоцманов, отвечало государство, однако эта ответственность ограничивалась размерами аварийных фондов по отдельным морям (ст. 13 Положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах Союза ССР) (ст. 8) [13, с. 787]. Таким образом, государство четко ограничило круг юридической ответственности за действия лоцманов, а также жестко предписало подобные случаи разбирать лишь в судебных органах СССР.

Что касается обязанностей государственных морских лоцманов, то они мало изменились. Приложение «О портовых лоцманах» по содержанию своему никак не отличалось от соответствующего положения 1927 г., полностью сохранив даже структуру и номера статей.

Необходимо отметить, что, несмотря на принятие специальных положений о морских лоцманах и соответствующих положений в КТМ, контроль над деятельностью лоцманов в этот период так и не был полностью передан гражданской власти в лице начальников портов.

Весной 1934 года начался новый этап в реорганизации управления лоцманской службой. В этот период была намечена передача лоцманской службы в ведение портов, слияние морских и портовых лоцманов. Распоряжение об этом пришло на места 10 марта 1934 г. На местах же был разработан порядок этой передачи (315, л. 81). Одной из причин такого шага было желание отстранения военного ведомства от различных конфликтов с иностранными фирмами из-за лоцманов. Иной позиции придерживался Наркомвод, который считал необходимым военизировать лоцманов с сохранением фондов формы [14, л. 121].

С учетом всей сложности процесса, а также, видимо, чтобы не вносить неразбериху накануне навигации, лишь 17 октября 1934 г. было издано Постановление ЦИК и СНК «О передаче лоцманской службы в ведение НКВТ» [15, Ст. 410].

Им, в частности, предписывалось сосредоточить в ведении НКВТ лоцманскую службу как в пределах морских портов, так и на подходах к этим портам (ст. 1).

В соответствии с этим комиссариат обороны СССР обязан был передать НКВТ в порядке и в сроки, установленные по соглашению с ними:

а) весь личный состав государственных морских лоцманов и обслуживающий их персонал;

б) имущество и плавучие средства, принадлежащие лоцманской службе (6, с. 785);

в) специальные средства комиссариата обороны СССР от поступлений лоцманского сбора, включая и аварийный фонд, со всем активом и пассивом;

г) продовольственные фонды, отпущенные для лоцманской организации до конца 1934 г. (ст. 2).

Также на комиссариат обороны СССР возлагалось обеспечение по мере надобности на условиях, устанавливаемых по соглашению с НКВТ, размещение лоцманов на приемных маяках и в других помещениях комиссариата обороны СССР, не передаваемых НКВТ (ст. 3).

В соответствии с этим предписывалось внести такие нижеследующие изменения в законодательство СССР:

а) дополнялся п. «е» ст. 2 положения о НКВТ следующими словами: «Организует и осуществляет лоцманскую службу на подходах к морским торговым портам СССР и в пределах вод этих портов»;

б) часть 1 ст. 10 и ст. 11, 12, 13 «Положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах СССР» от 19 февраля 1926 г. (1926 № 12 ст. 85; 1929 № 69 ст. 645 п. 4; 1931 № 36 ст. 264 п. 3 лит. «б»; 1932 № 24 ст. 149 п. 8) излагалась в следующей редакции:

«10. Ставки корабельного и лоцманского сборов устанавливаются НКВТ по соглашению с НК внешней торговли, финансов СССР и иностранных дел, а ставки грузового сбора – НКВТ по соглашению с НК внешней торговли и финансов СССР».

«11. Корабельный, грузовой и лоцманский сборы взимаются управлениями морских торговых портов. В тех погрузочных пунктах, где управление порта не имеет своих органов, взимание этих сборов возлагается на таможенные учреждения».

«12. Корабельный, грузовой и лоцманский сборы поступают в распоряжение управлений морских торговых портов».

«13. 10 % поступлений лоцманского сбора зачисляются в аварийный фонд данного порта для возмещения убытков по авариям, происшедшим по вине лоцманов данного порта»;

в) приложение V к кодексу торгового мореплавания СССР (1929 № 41, ст. 366; 1931 № 36, ст. 264, п. 3), посвященное морским лоцманам, также излагалось в новой редакции;

г) отменялось приложение VI (о портовых лоцманах) к кодексу торгового мореплавания СССР (1929 № 41, ст. 366);

д) отменялась ст. 1 постановления СНК СССР от 31 мая 1931 г. «О специальных средствах Народного комиссариата по военным (6, с. 786) и морским делам по “конскому фонду” и по фонду лоцманской службы» (1931 № 36, ст. 264). В заголовке того же постановления исключались слова «и по фонду лоцманской службы» [13, с. 787].

В развитие данного постановления 26 октября 1934 г. вышло постановление Совета труда и обороны «О дополнении Положения о правах и обязанностях начальников морских торговых портов СССР» (57–429), которым предписывалось дополнить ст. 2 утвержденного им же 10 апреля 1931 г. «Положения о правах и обязанностях начальников морских торговых портов СССР» (№ 22, ст. 186) пунктом «ж» такого содержания: (2. На начальника порта возлагается) «ж). управление лоцманской службой на подходах к порту и в пределах портовых вод» [13, с. 832].

В завершение рассмотрения правового регулирования лоцманского дела в 30-е годы необходимо указать, что режим черноморских проливов в этот период окончательно был определен Конвенцией, заключенной на международной конференции в швейцарском городе Монтре. Конвенция 20 июля 1936 г. была подписана СССР, Великобританией, Болгарией, Румынией, Турцией, Грецией, Францией, Югославией и Японией и вступила в силу 9 ноября 1936 г. В 1938 г. к Конвенции присоединилась Италия.

В ней подтверждался принцип права свободного прохода и плавания в проливах и был объявлен свободным проход через проливы торговых судов всех стран. В соответствии со ст. 2 Конвенции в мирное время торговые суда пользуются полной свободой судоходства и транзита в проливах днем и ночью независимо от флага и груза без каких-либо формальностей с соблюдением постановлений ст. 3.

Проводка судов лоцманами Конвенцией признана необязательной, но по желанию капитанов судов, направляющихся в Черное море, лоцманы могут быть вызваны из соответствующих лоцманских пунктов на подходах к проливам (ст. 2) [16, ст. 71].

Таким образом, в послевоенные годы вместе с оживлением экономики и торгового мореплавания резко возросла роль и лоцманской службы как важного элемента по обеспечению безопасности. В сложившихся обстоятельствах в сфере правового регулирования данной деятельности действующее законодательство нуждалось в пересмотре и совершенствовании. В 20-е – 30-е годы XX века в СССР законодатель активно совершенствовал правовые нормы, регламентирующие деятельность лоцманских служб. Основное направление его деятельности было направлено на решение вопросов подчиненности и финансирования служб, более четкой регламентации и детализации деятельности лоцманской службы, придания большей самостоятельности (в результате реформирования 1934 г.) и массы других текущих вопросов, возникающих как под влиянием экономических факторов, так и норм международного права.

В целом хотелось бы отметить, что советская власть осознавала важность развития торгового мореплавания и значимость вопросов обеспечения безопасности этой деятельности в государстве, энергично совершенствовала данную деятельность через правовое регулирование внутри государства, а также активно взаимодействовала с мировым сообществом, участвовала в международных соглашениях по безопасности. Все это позволило в дальнейшем занять СССР достойное место среди ведущих морских держав.

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. Морское право. Учебное пособие / Гуцуляк В. Н. – 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. «Лощманский устав морских лоцманов РСФСР» от 3 июня 1922 года / Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту. – М. : Транспечать, 1924. – С. 315–335.
7. Шармоянц А. Н. Особенности правового регулирования лоцманской службы в двадцатые годы XX века в СССР / Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского Юридические науки. – 2017. – Т. 3 (69). № 4. – С. 52–56.
8. ЦГА ВМФ, ф. р-180, оп. 1, д. 570. Протоколы Всесоюзного совещания морских лоцманов. Копии. 14.06.1923 – 28.05.1924. 87 л.
9. ЦГА ВМФ, ф. р-457, оп. 1, д. 85. Лоцманский устав лоцманов Северных морей (Архангельских, Онежских и Кольских) – проект; годовой отчет о деятельности Лоцманского отдела в 1922г.; доклад в Главное гидрографическое управление об организации лоцманских курсов при Убекосевер; список сотрудников. 1922 – 1923. 135 л.
10. ЦГА ВМФ, ф. р-180, оп. 1, д. 85. Переписка о реорганизации гидрографической службы. 17.06.1928 – 23.12.1929. 137 л.
11. ЦГА ВМФ, ф. р-180, оп. 1, д. 113. Гидрографическое управление военно-морского флота СССР г. Ленинград. 1917-1940. 127 л.
12. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. I отдел., 1926, № 12, – М. : Красный Пролетарий, 1926. – 5 с.
13. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических республик за 1934 г. – М. : «Советское законодательство», 1948 г. – 983 с.
14. ЦГА ВМФ, ф. р-180, оп. 1, д. 684. Доклады, справки и переписка о навигационном оборудовании морских и речных театров, лоцманской проводке и авариях судов и передаче лоцманской службы в ведение Управления торговыми портами Наркомвода; списки лоцманов УбекоБалта, УбекоСевера и УбекоДальвостока. 01.01.1934 – 31.12.1934. 297 л.
15. Постановление ЦИК и СНК «О передаче лоцманской службы в ведение НКВТ» от 17 октября 1934 г. / Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1934 г. – М., 1948. – 981 с.
16. Конвенция о режиме проливов (Конвенция о режиме Черноморских проливов Монтре) от 9 ноября 1936 г. / Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1937г. №13 – М., 1948. – 990с.

**Sharmoyants A. Features of legal regulation sea pilotage service in the 20s - 30s of XX century in the USSR** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 3. – P. 102–111.

In the work one researches the legal regulation of the pilotage service in the 20s - 30s of the XX century in the USSR, as an important element of the system for ensuring the safety of merchant shipping. In the postwar years, along with the revival of the economy and merchant shipping, the role of the pilotage service also sharply increased, as an important element in ensuring security. In the circumstances, in the sphere of legal regulation of this activity, the current legislation needed to be revised and improved. In the 20 th - 30 th years of the XX century in the USSR, the legislator actively improved the legal norms regulating the activities of pilotage services. The main stages of the development of the pilotage service are considered in the work, basic legal acts are being studied and their changes in the legal regulation of the pilotage activity in the 20s-30s of the XX century in the USSR.

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

**References**

1. Voronin V. G. Administrativno-pravovoe regulirovanie organizacii i upravleniya morskoy bez-opasnost'yu v Rossijskoj Federacii : dis. na soiskanie uchen. stepeni k. yu. n. : spec. 12.00.14 / V. G. Voronin. – Rostov n/D., 2006. – 171 p.
2. Morskoe pravo. Uchebnoe posobie / Guculyak 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 obespecheniya bezopasnosti na more : avtorefe-rat dis. na soiskanie uchen. stepeni d. yu. n. 12.00.10 / I. V. Zenkin. – Moskva., 1993. – 48 p.
5. Zmerzlyj B. V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudohodstva v CHernomorsko-Azovskom regione v konce XVIII – nachale XX vv. / B. V. Zmerzlyj. – Simferopol', 2014. – 660 p.
6. «Locmanskij ustav morskikh locmanov RSFSR» ot 3 iyunya 1922 goda / Sbornik zakonov i rasporyazhenij po morskomu transportu. – M : Transpechat', 1924. – St. 315–335.
7. Sharmoyanc A. N. Osobennosti pravovogo regulirovaniya locmanskoj sluzhby v dvadcatye gody HKH veka v SSSR / Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo YUridicheskie nauki. – 2017. – T. 3 (69). No. 4. – S. 52–56.
8. TsGA VMF, f. r-180, op. 1, d. 570. Protokoly Vsesoyuznogo soveshchaniya morskikh locmanov. Kopii. 14.06.1923 – 28.05.1924. 87 l.
9. TsGA VMF, f. r-457, op. 1, d. 85. Locmanskij ustav locmanov Severnyh morej (Arhangel'skih, Onezhskikh i Kol'skih) – projekt; godovoj otchet o deyatelnosti Locmanskogo otdela v 1922g.; doklad v Glavnoe gidrograficheskoe upravlenie ob organizacii locmanskih kursov pri Ubekosever; spisok sotrudnikov. 1922 – 1923. 135 l.
10. TsGA VMF, f. r-180, op. 1, d. 85. Perepiska o reorganizacii gidrograficheskoy sluzhby. 17.06.1928 – 23.12.1929. 137 l.
11. TsGA VMF, f. r-180, op. 1, d. 113. Hidrograficheskoe upravlenie voenno-morskogo flota SSSR g. Lenin-grad. 1917-1940. 127 l.
12. Sobranie zakonov i rasporyazhenij Raboche-Krest'yanskogo Pravitel'stva SSSR. I otdel., 1926, No. 12, – M.: Krasnyj Proletarij, 1926. – 5 s.
13. Sobranie uzakonenij i rasporyazhenij Raboche-Krest'yanskogo Pravitel'stva Soyuza Sovetskikh Soci-alisticheskij respublik za 1934 g. – M.: «Sovetskoe zakonodatel'stvo», 1948 g. – 983 s.
14. TsGA VMF, f. r-180, op. 1, d. 684. Doklady, spravki i perepiska o navigacionnom oborudovanii morskikh i rechnyh teatrov, locmanskoj provodke i avariayah sudov i peredache locmanskoj sluzhby v vedenie Upravleniya torgovymi portami Narkomvoda; spiski locmanov UbekoBalta, UbekoSevera i UbekoDal'vostoka. 01.01.1934 – 31.12.1934. 297 l.
15. Postanovlenie CIK i SNK «O peredache locmanskoj sluzhby v vedenie NKVT» ot 17 oktyabrya 1934 g. / Sobranie zakonov i rasporyazhenij Raboche-Krest'yanskogo Pravitel'stva SSSR za 1934g. – M, 1948. – 981s.
16. Konvenciya o rezhime prolivov (Konvenciya o rezhime CHernomorskih prolivov Montre) ot 9 noyabrya 1936 g. / Sobranie zakonov i rasporyazhenij Raboche-Krest'yanskogo Pravitel'stva SSSR za 1937g. No. 13 – M, 1948. – 990s.