

*УДК 349*

## **РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОЦМАНОВ ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКОГО РЕГИОНА В 1926–1930-Х ГГ.**

*Никитина А. П.*

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

В работе рассмотрен ход эволюции законодательства, регулирующего деятельность лоцманов в регионе Черного и Азовского морей в 1926–1930-х гг. Указано, что оно производилось на основе таких нормативных актов, как положение «О государственных морских лоцманах» 1926 г., Кодекс торгового мореплавания 1929 г., штат Управления по обеспечению безопасности кораблевождения на Черном и Азовском морях от 1 октября 1929 г.; приказ НКВТ № 103 от 9 марта 1932 г. «О ставках лоцманского сбора»; постановление ЦИК и СНК от 17 октября 1934 г. «О передаче лоцманской службы в ведение Народного комиссариата водного транспорта».

Именно эти нормативные акты определяли порядок организации, деятельности и подчиненности лоцманского дела в регионе, требования к лоцманам, порядок их взаимоотношений с заинтересованными организациями, компаниями и частными лицами.

**Ключевые слова:** лоцманы, регион Черного и Азовского морей, правовое регулирование.

Опыт событий 1923 г. (лоцманский съезд и реакция на него лоцманов) весьма неоднозначно показал руководству страны и военно-морскому руководству, что лоцманы желают быть самостоятельны в своих внутренних делах. Неурегулированность этого вопроса загоняла проблему в тупик, а с резкой активизацией торгового судоходства это могло вылиться в возникновение различных непредвиденных проблем.

Очевидно, что исходя в том числе и таких соображений было разработано, а 25 июля 1926 г. введено специальным постановлением СНК СССР положение «О государственных морских лоцманах». Данный документ сложно назвать революционным по своему содержанию и объему регулируемых вопросов. Так, он состоял всего из трех частей: «Организация лоцманской службы», «Обязанности государственных морских лоцманов» и «Взаимоотношения государственных морских лоцманов с капитанами судов», включавших в себя лишь 30 статей.

Данным документом 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 подготавливающихся к занятию должности лоцмана, устанавливалось Народным комиссариатом по военным и морским делам по гидрографическому управлению согласо-

ванно 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 лоцдистанции 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. [1], а также поступлений от штрафов и плат, предусмотренных ст. ст. 25, 26, 27, 28, 29 и 30 данного Положения (ст. 6).

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).

Обязанности государственных морских лоцманов устанавливались следующие. Государственные морские лоцманы, помимо проводки судов:

- 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) наблюдали 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 несчастия с судном в районе лоцманской службы лоцманы данного района обязаны были оказывать ему посильную помощь (ст. 10).

Лоцманы обязывались осуществлять проводку судов днем и ночью, кроме тех случаев, когда вследствие темноты, тумана, снежной метели и вообще неблагоприятной погоды невозможно было вести судно (ст. 11).

Как и ранее, лоцманы обязаны были немедленно сообщать лоцдистанции (или отдельному лоцмейстерству) соответствующего района о всяких переменах на фар-

ватерах, о всех замеченных ими нарушениях правил судоходства, а также о всех случаях аварий с проводимыми судами (ст. 12).

Также сохранялись положения, согласно которым лоцманам воспрещалось без ведома органов таможенного управления и пограничной охраны перевозить с судна или на судно людей, грузы и всякого рода предметы (ст. 13); лоцманам воспрещалось сообщать посторонним лицам о знаках, приметах и особенностях фарватеров (ст. 14).

Как и прежде, лоцманы должны быть при исполнении служебных обязанностей в форменной одежде, но уже образца, утверждаемого Народным комиссариатом по военным и морским делам по гидрографическому управлению (ст. 15).

Порядок взаимоотношений государственных морских лоцманов с капитанами судов практически не претерпел существенных изменений и в новом положении. Так, лоцман обязан был являться на судно немедленно по вызову капитана. Капитан же обязывался принимать все необходимые меры к скорейшему и безопасному приему лоцмана на судно и к сохранению в целости его шлюпки (ст. 16).

При входе на судно лоцман предъявлял особый бланк установленного Народным комиссариатом по военным и морским делам по гидрографическому управлению образца.

На этом бланке капитан за своей подписью должен был обозначить: название судна, его флаг, осадку и чистую регистровую вместимость, состояние компаса и механизмов по управлению судном, а также точное время и место принятия лоцмана.

При спуске лоцмана капитан, означив на указанном бланке время и место спуска, должен был свидетельствовать за своей подписью о благополучной проводке лоцманом судна и означить сумму, внесенную им лоцману или причитающуюся к уплате за проводку, а также занести, если считал нужным, свои замечания относительно обстоятельств, касающихся проводки лоцманом судна (ст. 17).

Лоцману воспрещалось без согласия капитана оставить судно ранее, чем он поставит его на якорь или ошвартует в безопасном месте, или выведет в открытое море, или будет сменен другим лоцманом (ст. 18).

Как и в предыдущих уставах и положениях, устанавливалось, что присутствие лоцмана на судне не снимало с капитана ответственности по управлению судном (ст. 19), а в случае отлучки капитана с командного мостика он обязан был указать лоцману лицо, ответственное за управление судном во время его отсутствия (ст. 20).

В то же время 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 начальникам соответствующей лоцманской станции или отдельного лоцмейстерства (ст. 21). Это давало возможность устранить военных от возможных споров и конфликтов с иностранными судовладельцами и капитанами.

Как и ранее, в случае, если капитан, приняв на судно лоцмана, не следовал его указаниям или потребовал вести судно, когда лоцман находил к тому препятствия, последний имел право в присутствии третьего лица отказаться от ответственности за последствия. Лоцман и в этом случае должен был сообщать по требованию капитана все сведения, необходимые для безопасности плавания (ст. 22).

При обнаружении лоцманом со стороны капитана судна намерения нарушить какое-либо из правил плавания в районе проводки судна лоцман обязан был предупредить капитана о неправильности его действий.

В случае нарушения капитаном этих правил лоцман при первой возможности должен был сообщить об этом также местному портовому начальству (ст. 23).

Капитан, как и ранее, обязан был безвозмездно снабжать находящегося на судне лоцмана и сопровождающего его лоцманского ученика доброкачественной пищей, а также отвести им отдельное помещение (ст. 24).

Кроме того, капитан, неверно объявивший осадку судна или его чистую регистровую вместимость, подвергался штрафу в размере двукратной ставки причитающегося с него лоцманского сбора, независимо от общей по закону ответственности за последствия, которые могли произойти из-за его неверных показаний (ст. 25).

Также капитан идущего с моря судна, вызвавший лоцмана и по прибытии последнего отказавшийся от его услуг, обязан был уплатить полностью сумму лоцманского сбора, причитающуюся за проводку, для которой лоцман был вызван (ст. 26).

Как и прежде, в том случае, если лоцман был вытребован на стоящее в порту судно, которое затем не снимется с якоря или швартовов, капитан обязан был уплатить за проезд лоцмана на судно и обратно (ст. 27). Однако, как видим, по примеру некоторых прежних уставов и положений не устанавливалось точное время снятия судна по прибытии лоцмана на него.

При задержании капитаном лоцмана на судне после окончания проводки капитан должен был вносить за каждые сутки задержания особое вознаграждение в размере, устанавливаемом Центральным комитетом по портовым делам (ст. 28).

Также в случае увоза лоцмана за пределы его района капитан обязан был возместить ему стоимость обратного проезда в пределы района и сверх того уплатить за каждые сутки пребывания вне пределов района, считая со дня оставления района по день предполагаемого возвращения лоцмана в пределы его района, вознаграждение, указанное в предыдущей статье (ст. 29).

Также сохранилось положение, согласно которому в случае, когда судно, приведенное лоцманом, становилось в карантин, капитан обязан был заплатить лоцману за каждые сутки задержания его в карантине вознаграждение, указанное в ст. 28 (ст. 30) [2].

Таким образом, принципиально новыми в данном документе оказались положения, по которым объявлялась монополия государственных лоцманов на проводку судов; установка районов лоцманской службы устанавливались 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 подготовляющихся 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 лоцманской станции 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 отсыл 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 лоцдистанций на местах. Так, временный штат Восточной лоцдистанции УБЕКО Черного и Азовского морей был утвержден начальником морских сил РККФ 11 июня 1926 г.

Управление лоцдистанции составили: начальник Кривицкий И. А., старший прораб, старший делопроизводитель, переписчик, сторож-посыльный.

Лоцмейстерская команда состояла из 3 матросов; лоцмана – староста лоцманов Велендзе К. А. и 13 лоцманов. Лоцмейстерство в Мариуполе возглавлял лоцкомандир Волынкин-Валинг, он же лоцмейстер. В его подчинении находились содержатель и 3 матроса.

Лоцмейстерство в Новороссийске возглавлял лоцкомандир, он же лоцмейстер Черкасов И. Ф., с подчинением ему 3-х матросов и лоцманов – староста Дракопуло Д. П. и 9 лоцманов.

Также в лоцдистанцию входили маяки: Чаудинский, Кыз-Аульский, Камыш-Бурунский, Чурубашский, Генический, Бирючий, Верхне-Бердянский, Ахтарский, Темрюкский, Еникальский, Бурунские створные маяки, Павловские створные маяки, Керченский, Чушкинские створные маяки, Генические огни, огни на острове Черепаха, огни на ейской косе, Булганакские огни, Нижне-Бердянский маяк 2 разряда с сиреной, Белосарайский с сиреной, Таганрогский с сиреной, Анапский маяк и створные огни, Пенайский, Дообский, Геленджикский, Кадошский, Сочинский, Утришский, Гленджикский входной огонь, Джубгский огонь, Адлерский огонь, Гиме-станция в Таганроге.

Плавучие средства лоцдистанции составляли: г/к № 1 (Еникале) 5 с командой чел.; г/к У2 (Лоцмейстерский) с командой 9 чел.; плавучий маяк «Тузлинский» с командой 13 чел.; плавучий маяк «Аджигольский» с командой 11 чел.; г/к «Лоцман» с командой 10 чел.

Производственные предприятия лоцдистанции: ацителеновый завод в Керчи 3 чел. Завзаводом и 2 мастеровых 1 разряда. Районная маячно-ламповая мастерская в Керчи 5. Всего по лоцдистанции числился 191 чел., при этом были уволены и остались за штатом 28 чел. [3, л. 67 об. 70].

Намного меньшим был штат Батумского лоцмейстерства. По состоянию на 1 августа 1926 г. он составлял: лоцмейстер, переписчик, 3 матроса, служители маяков Батумского – 3, Потийского – 3, Сухумского – 3, Пицундского – 3 и служители огней по одному на каждом: Гадаутский, Очемчирский и Гониен. Прием на Гадаутском огне числилась старшим служителем Смирнова Сусанна. Ну и 8 человек экипажа г/с «Самородок» [3, л. 77].

1927 г. для лоцманов начался весьма обычно, в правовом плане он был отмечен разве что приказом начальника западной лоц-станции Убекочерназа от 3 января № 2 о назначении перевыборов старост лоцманов в Одесской, Николаевской и Очаковской лоц-вахтам [3, л. 1]. Однако уже 15 января 1927 г. вышло постановление СНК СССР «О портовых лоцманах». Как помним, в положении о морских лоцманах регуляция положения портовых лоцманов была, очевидно с умыслом, упущена. Теперь же в условиях подготовки новой системы управления портов (9 февраля 1927 г. СТО СССР приняло положение об управлении морскими торговыми портами [4]) необходимо было урегулировать и этот вопрос.

В нем, в частности, 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). 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).

За оказание судам портовыми лоцманами указанных в ст. 1 услуг управления морских торговых портов взимали плату по таксе, устанавливаемой ЦКПД и публикуемой в сборнике тарифов (ст. 3).

Лоцман обязан был являться на судно немедленно по вызову капитана, а капитан – принимать все необходимые меры к скорейшему и безопасному приему лоцмана на судно и к сохранению в целости его шлюпки (ст. 4).

При входе на судно лоцман, как и должно, предъявлял особый бланк установленного НКПС образца, на котором капитан за своею подписью означал традиционные для этих случаев данные: название судна, его флаг, осадку и чистую регистровую вместимость, состояние компаса и механизмов по управлению судном, а также точное время и место принятия лоцмана (ст. 5).

Как и прежде, лоцману воспрещалось без согласия капитана оставить судно ранее, чем он поставит его на якорь или ошвартует в безопасном месте, или выведет в море, или будет сменен другим лоцманом (ст. 6).

Традиционным также было и положение, по которому присутствие лоцмана на судне не снимало с капитана ответственности по управлению судном. В случае же отлучки капитана с командного мостика он обязан был указать лоцману лицо, ответственное по управлению судном во время его отсутствия (ст. 7).

Как и в положении о морских лоцманах, в случае требования капитана вывести судно в море, несмотря на заявления лоцмана о невозможности идти в море, разрешение спора возлагалось местным портовым начальством.

В случае если капитан, приняв на судно лоцмана, не следовал его указаниям или потребовал вести судно, когда лоцман находил к тому препятствия, последний имел право в присутствии третьего лица отказаться от ответственности за последствия. Однако, конечно же, лоцман и в этом случае должен был сообщать по требованию капитана все сведения, необходимые для безопасности плавания (ст. 8).

При обнаружении лоцманом со стороны капитана судна намерения нарушить какое-либо из правил плавания в районе проводки судна или обязательных постановлений по порту лоцман обязан был предупредить капитана о неправильности его действий.

В случае нарушения капитаном означенных правил и обязательных постановлений лоцману следовало сообщить о том местному портовому начальству (ст. 9).

Как и прежде, капитан, неверно объявивший осадку судна или его чистую регистровую вместимость, подвергается штрафу в размере двукратной ставки, причитающейся с него платы за услуги лоцмана (ст. 3) независимо от общей по закону ответственности за последствия, которые могли произойти из-за его неверных показаний (ст. 10).

Точно также в случае, если лоцман будет вытребован на стоящее в порту или на рейде судно, которое затем не снимается с якоря или швартовов, капитан обязан был уплатить за проезд лоцмана на судно и обратно (ст. 11).

В случае увоза лоцмана за пределы его района капитан обязывался возместить ему стоимость обратного проезда в порт его службы и, сверх того, уплатить за каждые сутки пребывания вне пределов района, считая со дня оставления района по день предполагаемого возвращения лоцмана в порт, особое вознаграждение в размере, устанавливаемом ЦКПД (ст. 12) [5].

Как видим, постановление «О портовых лоцманах» в основном состояло из выдержек из положения о морских лоцманах с малосущественными изменениями. Главным же нововведением данного документа можно считать закрепление лоцманов в штатах торговых портов. Отсутствие в положении более конкретного указания на взаимоотношения лоцманов с руководством порта, конкретизации их служебных прав и подчиненности свидетельствует о том, что законодатель и сам еще не определился в этих вопросах, оставляя их на разрешение прочих нормативных актов, в том числе и местных.

В завершение же, очевидно следует указать, что выше уже неоднократно упоминаемый Центральный комитет по портовым делам в своей работе неоднократно обращался к регулированию деятельности лоцманов и не был отнюдь формальной организацией. Так, к примеру, на 60-м заседании ЦКПД, состоявшемся 27 июля 1926 г., рассматривался вопрос изменения района проводки и размера лоцманского сбора в Севастопольском порту. В результате было установлено, что: 1) лоцманская проводка от Константиновского буя или Стрелецкой бухты в Севастопольский порт и из порта до указанных выше мест должна оплачиваться в размере 1 коп. с регистровой тонны нетто проводимого судна; 2) лоцманская проводка в указанном районе обязательная только для иностранных судов [6, л. 20 об.].

На заседании же от 1 сентября 1926 г. (протокол 61 /а) ЦКПД одобрил постановление специальной комиссии при ЦУМОРе по вопросу об отмене некоторых сборов с судов, проходящих Керчь-Еникальский и другие подходные каналы (протокол от 28 июля 1926 г.), за исключением сборов, касающихся лоцманов. Рассмотрение же этих сборов, за неявкой на данное заседание представителя главного гидрографического управления, было отложено до следующего заседания. Одновременно с этим вопрос о вводе в порт судов лоцманами УБЕКО предлагалось предварительно детально рассмотреть в местных портовых совещаниях [6, л. 24 об.].

Тем временем шла активная разработка, а 14 июня 1929 г. был принят первый в СССР Кодекс торгового мореплавания (далее – КТМ). Приложение V к нему называлось «О государственных морских лоцманах», во многих положениях весьма отличавшееся от известного уже нам положения СНК «О государственных морских лоцманах» от 25 июля 1926 г. и состоявшее из таких основных частей: «I. Общие положения», «II. Обязанности государственных морских лоцманов», «III. Взаимоотношения государственных морских лоцманов с капитанами судов».

Так, в ст. 1 указывалось, 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 обязательной, так и необязательной далее уже устанавливались не военным ведомством, а НКВТ и публиковались в «Извещениях мореплавателям».

Ст. 2 приложения, содержащая требования к кандидатам в лоцманы, сохранила свое содержание, за исключением лишь 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 лоцдистанциях 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. ст. 24–28, обращались, соответственно, в доход управлений портов (ст. 4).

Сохранялось 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, отвечает государство, с тем, однако, что эта ответственность ограничивается размерами аварийных фондов по отдельным морям (ст. 13 Положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах Союза ССР) (ст. 8) [1, с. 787]. Этим шагом 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. Они, как и прежде, должны были: а) осуществлять проводку судов; б) участвовать в производстве промеров; в) наблюдать за состоянием и правильностью ограждения фарватеров; г) наблюдать во время проводки судов за тем, чтобы не



производились фотографические съемки проходимой местности и промеры фарватера иными снарядами, кроме ручного лота; д) наблюдать во время проводки судов за тем, чтобы балласт и угольный мусор не выбрасывались на фарватерах, рейдах и в гаванях (ст. 8).

Как прежде (ст. 10), в случае несчастья с судном в районе лоцманской службы, лоцманы данного района обязаны оказывать судну посильную помощь (ст. 9). Были сохранены и прочие положения обязанностей лоцманов с незначительными соответствующими изменениями, связанными с изменением подчиненности (с заменой лоцдистанции на начальника порта и Комиссариата по военным и морским делам на НКВТ) (ст. ст. 10–14).

Незначительными были и изменения в части «III. Взаимоотношения государственных морских лоцманов с капитанами судов». В частности, в статье 16 (прежняя 17), обозначавшей, что именно должен капитан отметить в бланке лоцмана вместо словосочетания «механизмов по управлению судном», появилось словосочетание «главной судовой машины (машин) и механизмов по управлению судном» [7, с. 788].

Новое звучание и наполнение получила прежняя ст. 27 (теперь ст. 26 приложения 5 к КТМ). В ней указывалось, что капитан судна обязан был уплатить особое вознаграждение, размеры которого устанавливаются в порядке ст. 10 «Положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах СССР», в случаях: а) когда лоцман будет вызван на стоящее в порту судно, которое затем не снимается с якоря или швартов в назначенное время; б) когда лоцман задерживается во время проводки свыше 2 ч. вследствие необходимости догрузки, отгрузки или выгрузки судна, неисправности судовых механизмов, ожидания полной воды и т. п. обстоятельства, не имеющие характера действия непреодолимой силы.

Ранее оно не было настолько детализировано. Остальные положения, изменив нумерацию, сохранили свою силу [7, с. 789].

Приложение VI к КТМ 1929 г. называлось «О портовых лоцманах», оно, в отличие от приложения V, ни по нумерации статей, ни по содержанию своему никак не отличалось от соответствующего положения 1927 г., полностью сохранив прежнее содержание.

Несмотря на принятие специальных положений о морских лоцманах и соответствующих положений в КТМ 1929 г., контроль над деятельностью лоцманов в этот период так и не был полностью передан гражданской власти в лице начальников портов.

Так, в частности, 9 августа 1929 г. С. Каменевым был утвержден, а введен в действие с 1 октября 1929 г. штат Управления по обеспечению безопасности кораблевождения на Черном и Азовском морях (Убекорчерноаз) (мирного времени). В примечании к нему подчеркивалось, что «Убекочерноаз – учреждение административное».

В ст. 3. указывалось, что должности лоцманского состава в лоцдистанциях и лоцмейстерских являются вольнонаемными служащими, содержащимися за счет специальных средств, предусмотренных Положением о государственных морских лоцманах. Число же этих должностей ежегодно устанавливалось начальником военно-морских сил РККА.

Наем вольнонаемных служащих для укомплектования судов, маяков, огней, знаков, лоцдистанций, лоцмейстерств, а также для обслуживания управления, производственных предприятий (компасной мастерской, типографии и ацетиленового завода в Керчи) и прочих береговых учреждений, входящих в состав УБЕКО, следовало производить начальнику УБЕКО по мере действительной надобности и в пределах, отпускаемых ему для этого средств по смете комиссариата по военным и морским делам на данный бюджетный год.

Оплата означенного вольнонаемного состава производилась на основаниях, устанавливаемых специальными коллективными договорами [8, л. 18–18 об.].

В 1931 г., по сведениям УБЕКО Черного и Азовского морей, прибыло и убыло 78 советских и 1760 иностранных судов. Расход аварийного фонда составил 0 руб. Благодаря этому остаток аварийного фонда был самый большой среди всех УБЕКО – 83937 руб. [9, л. 1а].

9 марта 1932 г. вышел приказ НКВТ № 103 «О ставках лоцманского сбора». В районе Днепро-Бугского лимана он устанавливался такой:

за проводку от Очакова до Николаева или обратно в один конец – по 4,4 коп. с р. т. ч. в.;

от Херсона до Николаева или обратно – 4,4 коп. с р. т. ч. в.;

от Очакова до Херсона или обратно – 4,4 коп. с р. т. ч. в.;

от Очакова до рейда пристани Глубокой или обратно – 2,2 коп. с р. т. ч. в.;

от Николаева до Варварки или обратно – 1,5 коп. с р. т. ч. в.;

из Одессы в Николаев – Херсон – 1,5 коп. с р. т. ч. в.;

районы Скадовска и Хорлов:

с моря в Скадовск или обратно в один конец – 3,0 коп. с р. т. ч. в.;

с моря в Хорлы или обратно – 3,0 коп. с р. т. ч. в.;

от Скадовска или в Хорлы или обратно – 3,0 коп. с р. т. ч. в.;

район Одесского порта: за проводку от Очакова до Одессы или обратно в один конец – 1,5 коп. с р. т. ч. в.;

район Севастопольского порта: за ввод в Севастопольский порт или вывод из порта на рейд – по 1,0 коп. с р. т. ч. в.;

район портов Азовского моря:

от Тузлинского маяка до Еникале или обратно – 3,5 коп. с р. т. ч. в.;

от Еникале в Ростов-на-Дону с проводкой по реке в один конец – 5,0 коп. с р. т. ч. в.;

за проводку судна от Еникале или обратно за один конец до или от Геническа – 3,0; Бердянска – 2,5; Мариуполя – 3,0; Таганрога – 4,0; Ахтари – 3,0; Темрюка – 2,0; Цареводаровки – 4,0; Ейска – 3,5; Арбатской стрелки – 3,0;

за проводку между упомянутыми портами, если расстояния не превышали 100 миль – по 3 коп. с каждой чистой регистровой тонны, а если более, то по 3 коп. в один конец [9, л. 50–51].

Не обошли лоцманов и начавшиеся в стране политические репрессии. Среди них также начались проверки на лояльность и происхождение. Так, после проверки было намечено в УБЕКО Черного и Азовского морей к увольнению 9, из них уволено срочно 5. В других же УБЕКО были аресты. Всего лоцманов в этот период в УБЕКО Черного и Азовского морей было: старших лоцманов и помощников старших лоц-

манов 1 класса – 3; лоцманов 1 класса – 25; 2 класса – не было; учеников 1 класса – 3, 2 класса – 10. Всего же – 41 [10, л. 229].

Учитывая, очевидно, и потери в связи с репрессиями, в 1932–1933 г. в Ленинграде при Гидрографическом управлении функционировала школа по подготовке лоцманских учеников. Комплектование их проводилось из демобилизованных краснофлотцев рулевой специальности. Курс обучения составлял 1 год (теоретический). Всего через нее прошло в этот период 37 человек. Из них УБЕКО Черного и Азовского морей получил 13 чел. [10, л. 229 об.].

Согласно докладу о состоянии Батумского лоцмейстерства, в 1932 г. от Адлера до турецкой границы в лоцмейстерстве было 4 маяка 1-го разряда в Батуми, Потти, Сухуми и Пицунде, 2 обслуживаемых огня – Гадаутский и Очемчирский, 2 автоматических огня на мысе Соук-су и мысе Кодор, 2 осветительных – один на месте затонувшего судна в Новом Афоне, второй – в устье реки Чорох у Турецкой границы, веховые ограждения на Батумской и Потийской отмелях.

В ноябре 1931 г. лоцмейстерством была принята от Гимеина (Феодосия) Батумская гидрометеорологическая станция с личным составом, приборами и зданиями.

Личный состав на 1 апреля 1932 г. лоцмейстерства с входящими маяками и гимнестанцией – 22 чел., из них военнослужащих – 8, вольнонаемных – 14 [10, л. 83 об.].

Новый этап в реорганизации управления лоцманской службой начался весной 1934 г. Именно в этот период была намечена передача лоцманской службы в ведение портов, слияние морских и портовых лоцманов, тем самым надеялись увеличить их состав. Такое распоряжение пришло на места 10 марта 1934 г. На местах же был разработан порядок этой передачи [10, л. 81]. Одной из причин такого шага было желание отстранения военного ведомства от различных конфликтов с иностранными фирмами из-за лоцманов. В то же время Наркомвод считал необходимым военизировать лоцманов с сохранением фондов формы [10, л. 121].

Учитывая всю сложность процесса, а также, очевидно, чтобы не вносить неразбериху накануне навигации, лишь 17 октября 1934 г. было издано Постановление ЦИК и СНК «О передаче лоцманской службы в ведение НКВТ» (33-410).

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 [12, 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 необходимости, 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 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) отменось 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 [53, 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» [12, 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» [12, с. 832].

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

Конвенция подтвердила принцип права свободного прохода и плавания в проливах и объявила свободным проход через проливы торговых судов всех стран.

По 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. Однако по желанию капитанов судов, направляющихся в Черное море, лоцманы могут быть вызваны из соответствующих лоцманских пунктов на подходах к проливам (ст. 2). То же относится и к проходу военных судов (ст. 8–22 Конв.). При следовании в пролив Босфор из Черного моря лоцмана можно принять в районе между мысами Чалт и Филь; при следовании в пролив Босфор из Мраморного моря – у мыса Ахыркапы или в бухте Бююкдере. В Турции действуют следующие международные дневные сигналы для вызова лоцмана: лоцманский флаг, поднятый на фок-мачте; флаг Г (G) по Международному своду сигналов; флажный сигнал ПТ (PT) по Международному своду сигналов [7].

Присоединение в 1940 р. к СССР Бессарабии (а с ней и устья Дуная), прибалтийских государств, в связи со 2-й Мировой войной, что уже шла, не могло не отразиться как на торговом судоходстве, так и на деятельности лоцманов в особый, военный период.

Таким образом, в работе рассмотрен ход эволюции законодательства, регулирующего деятельность лоцманов в регионе Черного и Азовского морей в 1926–1930-х гг. Указано, что оно производилось на основе таких нормативных актов, как положение «О государственных морских лоцманах» 1926 г., Кодекс торгового мореплавания 1929 г., штат Управления по обеспечению безопасности кораблевождения на Черном и Азовском морях от 1 октября 1929 г.; приказ НКВТ № 103 9 марта 1932 г. «О ставках лоцманского сбора»; постановление ЦИК и СНК от 17 октября 1934 г. «О передаче лоцманской службы в ведение Народного комиссариата водного транспорта».

Именно эти нормативные акты определяли порядок организации, деятельности и подчиненности лоцманского дела в регионе, требования к лоцманам, порядок их взаимоотношений с заинтересованными организациями, компаниями и частными лицами.

Список литературы:

1. Положение о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах Союза ССР. Собр. Зак. СССР, 1926, № 12, ст. 85 и № 51, ст. 370
2. Постановление СНК СССР от 25.07.1926 «Положение о государственных морских лоцманах». – URL: <https://www.lawmix.ru/sssrf/16357>
3. ЦГА ВМФ, ф. р-180, оп. 1, д. 57. Материалы междуведомственных совещаний начальников и комиссаров убеко морей при Гидрографическом управлении и при убеко морей за 1924–1933 гг. // Протоколы, революции, постановления, программы работ, сметы. 01.02.1924 – 02.12.1932. – 348.
4. Постановление СТО СССР от 9 февраля 1927 г. «Положение об управлении морскими торговыми портами». Собр. Зак. Союза ССР, 1927, № 10, ст. 101.
5. Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 15 января 1927 года о портовых лоцманах. Собр. Зак. Союза ССР, 1927, № 5, ст. 50.
6. Государственный архив автономной республики Крым, ф. р-1584, оп. 2, д. 149. Переписка с центральным комитетом по портовым делам. 16.12.1925–1.12.1926. 22 л.
7. Кодекс Торгового мореплавания СССР 1929 г. Консульат плюс. – <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=17689> дата обращения 20.08.2016.
8. ЦГА ВМФ, ф. р-180, оп. 1, д. 88. Штаты управления и подведомственных ему учреждений. 01.10.1929–13.11.1930. – 22 л.
9. Там же, ф. р-180, оп. 1, д. 666. Отчеты по лоцманской службе на морях СССР за 1931–1932 гг. 1931–1932. – 106 л.
10. Там же, 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.
11. Там же, ф. р-180, оп. 1, д. 573. Планы и сметы на строительство новых маяков, огней, сирен и др. предостерегательных знаков УбекоСевера, УбекоЧерноАза и УбекоДальвостока на 1924–1928 гг. 11.07.1923–30.04.1924. – 100 л.
12. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических республик за 1934 г. – М.: «Совесткое законодательство», 1948 г. – 983 с.
13. «Конвенция о режиме проливов» (Вместе с «Протоколом») (Заключена в г. Монтре 20.07.1936). <https://ru.wikisource.org/wiki>

**Nikitina A. Regulation of the activities of pilots of the Black-Azov region in 1926-1930-ies.** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 3. – P. 279–292.

The paper considers the evolution of the legislation regulating the activities of pilots in the region of the Black and Azov Seas in 1926 – 1930s. It is stated that it was carried out on the basis of such normative acts as the regulations "On state Sea Pilots" of 1926, the Code of Merchant Shipping of 1929, October 1, 1929 the staff of the Directorate for Security of Navigation on black and Sea of Azov; Order NKVT № 103 9 March, 1932 "On the rates of pilotage collection"; Resolution of the CEC and the Soc of October 17, 1934 "On the transfer of the pilot service to the People's Commissariat of water transport."

These normative acts defined the order of organization, activity and subordination of pilotage in the region, requirements to pilots, the order of their relations with interested organizations, companies and private persons.

**Key words:** Pilots, region of the Black and Azov seas, legal Regulus.

**Spisok literatury:**

1. Polozhenie o portovy`kh sborakh i plate za uslugi, okazy`vaemy`e v portakh Soyuzha SSR. Sobr. Zak. SSSR, 1926, # 12, st. 85 i № 51, st. 370
2. Postanovlenie SNK SSSR ot 25.07.1926 «Polozhenie o gosudarstvenny`kh morskikh loczmanakh». – URL: <https://www.lawmix.ru/sssr/16357>
3. CzGA VMF, f. r-180, op. 1, d. 57. Materialy` mezhdudedomstvenny`kh soveshhanij nachal`nikov i komissarov ubeko morej pri Gidrograficheskom upravlenii i pri ubeko morej za 1924-1933 gg. /protokoly`, revolyuczii, postanovleniya, programmy` rabot, smety`/. 01.02.1924 - 02.12.1932. 348.
4. Postanovlenie STO SSSR ot 9 fevralya 1927 g. «Polozhenie ob upravlenii morskimi torgovimi portami». Sobr. Zak. Soyuzha SSR, 1927, N 10, st. 101.
5. Postanovlenie Soveta Narodny`kh Komissarov Soyuzha SSR ot 15 yanvarya 1927 goda o portovy`kh loczmanakh. Sobr. Zak. Soyuzha SSR, 1927, N 5, st. 50.
6. Gosudarstvenny`j arkhiv avtonomnoj respubliki Kry`m, f. r-1584, op. 2, d. 149. Perepiska s czentral`ny`m komitetom po portovy`m delam. 16.12.1925-1.12.1926. 22 l.
7. Kodeks Torgovogo moreplavaniya SSSR 1929 g. Konsul`tat plyus. - <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=17689> data obrashheniya 20.08.2016.
8. CzGA VMF, f. r-180, op. 1, d. 88. Shtaty` upravleniya i podvedomstvenny`kh emu uchrezhdenij. 01.10.1929 - 13.11.1930. 22 l.
9. Tam zhe, f. r-180, op. 1, d. 666. Otchety` po loczmanskoj sluzhbe na moryakh SSSR za 1931-1932 gg. 1931 – 1932. 106 l.
10. Tam zhe, f. r-180, op. 1, d. 684. Doklady`, spravki i perepiska o navigaczionnom oborudovanii morskikh i rechny`kh teatrov, loczmanskoj provodke i avariya`kh sudov i peredache loczmanskoj sluzhby` v vedenie Upravleniya torgovy`mi portami Narkomvoda; spiski loczmanov UbekoBalta, UbekoSevera i UbekoDal`vostoka. 01.01.1934 - 31.12.1934. 297 l.
11. Tam zhe, f. r-180, op. 1, d. 573. Plany` i smety` na stroitel`stvo novy`kh mayakov, ognej, siren i dr. predosteregatel`ny`kh znakov UbekoSevera, UbekoChernoAza i UbekoDal`vostoka na 1924-1928 gg. 11.07.1923 - 30.04.1924. 100 l.
12. Sobranie uzakononij i rasporyazhenij Raboche-Krest`yanskogo Pravitel`stva Soyuzha Sovetskikh Soczjalisticheskij respublik za 1934 g. – M.: «Sovestkoe zakonodatel`stvo», 1948 g. – 983 s.
13. «Konvencziya o rezhime prolivov» (Vmeste s "Protokolom") (Zaklyuchena v g. Montre 20.07.1936). <https://ru.wikisource.org/wiki>.