

УДК 340

ОСНОВНЫЕ НАЧАЛА ОРГАНИЗАЦИИ ЛОЦМАНСКОГО ДЕЛА НА ЮГЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Никитина А. П.

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»

Деятельность лоцманов в Российской империи начала регулироваться многочисленными указами со времени правления Петра I. Каждый из этих них регулировал какую-либо одну или две небольшие проблемы в деле установления правового статуса лоцманов. В результате в начале XIX в. был сформирован общий подход, согласно которому лоцманы были людьми свободными, получали за свою деятельность установленную плату, ничем иным, кроме проводки судов, их нельзя было заставлять заниматься, имели определенные льготы по уплате податей и в отношении поставок рекрутов, устанавливались определенные социальные гарантии, например в отношении престарелых лоцманов; отдельно устанавливались ответственность лоцманов и правила их взаимоотношений с шкиперами. Все эти положения были разрознены и не всегда достаточным образом детализированы, но в последующем именно они были положены в основу большинства лоцманских уставов. Упоминания же о деятельности лоцманов на территории Юга империи появляются в конце XVIII в. и относятся к Днепру и Керченскому проливу.

Ключевые слова: лоцманы, правовое регулирование, Российская империя, указ.

Деятельность лоцманов, являющихся проводниками судов в специфических условиях, является одним из важных средств обеспечения безопасности судоходства в портах, проливах, каналах, реках и морях. Долгое время из-за отсутствия выхода к морю развивалась лишь категория самодеятельных речных лоцманов.

Первые официальные сведения о деятельности русских лоцманов Ю. Мишальченко относит к 1653 г., когда царем Алексеем Михайловичем (отцом Петра I) была дарована грамота архангельскому рыбаку Ивашке Котцову, согласно которой ему и его товарищам разрешалось проводить торговые суда по Белому морю и р. Северная Двина [1]. Однако есть и более ранние источники: так, лоцманы упоминаются в договоре Новгорода с немецкими городами и Готландом, датирующимся 1270 г. [2].

Однако более широкую деятельность отечественные лоцманы, безусловно, получили много позже. Важность их услуг и умений были восприняты еще становившейся морской державой Петра I. Так, 19 июля 1723 г. принят указ, предусматривавший, кроме прочего, взыскания с иностранных кораблей, входящих в Российские гавани без лоцманов (4250) [3, с. 81]. Важность работы лоцманов в деле развития торгового судоходства отмечена и в «Регламенте Коммерц-коллегии» от 31 января 1724 г. Ее ст. 15 предписывала «наблюдать за тем, чтобы не происходило от лоцманов притеснения купечеству» [3, с. 245].

Актуальность для России лоцманского дела подтвердили и следующие указы. Так, указом от 31 декабря 1758 г. (10912) «О записывании в лоцманы для спуска при Вышнем Волочке барок из ямщиков и из разных крестьян» регулировался порядок

записи в лоцманы и подсудность их. Им, в эпоху расцвета крепостного права, разрешалось записываться в лоцманы и получать об этом соответствующие свидетельства ямщикам, монастырским и помещичьим крестьянам. Суд над ними указ предписывал производить у коллежского асессора Сердюкова и Ямскому управлению [4, с. 312]. Таким образом были заложены основы к правовой самостоятельности лоцманов.

Однако очевидно, что не везде с должным уважением относились к представителям данного рода профессии. Так, известны даже лоцманские бунты на этой почве. Для их предотвращения в дальнейшем 22 июня 1765 г. был принят специальный указ «О неупотреблении лоцманов у Боровицких порогов в другие работе, кроме чистки сих порогов и спуска судов». Лоцманов, приписанных к Боровицким порогам, ни в какие работы не употреблять, кроме чистки порогов и спуска судов [5, с. 173–174]. Данным документом лоцманам решили твердо платить приличную плату и не нагружать иной работой.

В то же время формировались правовые основы и ответственности лоцманов за результаты своей деятельности. Так, к примеру, 24 августа 1780 г. принят указ «О поступании с лоцманами за разбитие и оставление барок по указу 1720 года апреля 1». Им предусматривалось наказание лоцманов за разбитие и оставление барок [6, с. 971–972]. Впрочем наказания устанавливали и предыдущие указы от 15 ноября 1742 г., 20 июля 1739 г., 15 октября 1764 г. [7, с. 971–972].

В Уставе купеческого водохозяйства от 23 ноября 1781 г. проблемы ответственности лоцманов, их права и обязанности помещены в гл. 13 «О крушении или гибели, о награде спасения и о лоцманах». Им (п. 296) установлена ответственность лоцманов за повреждение судна и его груза во время нахождения корабля под их руководством. Пункт же 297 установил обязательность закрепления данных о глубине осадки корабля письменно, что в случае указания неточных данных и произошедших от этого аварии гарантировало правоту лоцмана и даже более. Так, указывалось, если судовщик проводника или лоцмана не «уведомит письменно... или солжет, то по благополучном прибытии к городу, порту или пристани корабельщик или судовщик должен из собственной своей платы заплатить лоцману 5 руб. за каждый дюйм, что утаил или солгал. Если же корабль в случае утайки сведения набежит на камень, мель, берег и будет ему ущерб, то взыскивать не с лоцмана, а с корабельщика». Устав обязывал лоцмана эту записку хранить до якорной стоянки или швартовки судна и проверять ее данные [8, с. 336].

В уставе также указывалось, что «понеже во многих набережных местах суть свидетельствованные портовые или прибережные проводники или лоцманы, кои от их общества получают печатные виды о их способности, знании и дозволении упражняться в провоздении кораблей или судов; и для того, когда прибережные проводники всходят на корабль или судно, корабельщик или судовщик имеет требовать их письменного свидетельства, которое они всегда при себе имеют, и таких, как надежнее суть, и надлежит ему корабельщику или судовщику принимать преимущественные перед незасвидетельствованными; с того же времени, как портовые или прибережные проводники или лоцманы корабль или судно принимают на свой отчет, они за корабль или судно ответственуют до тех пор, пока корабль или судно станет в безопасном месте на рейд или в порт или пристани; и кораблю или судно учинится вред или ущерб или убыток, пока он на отчет портовых или прибереж-

ных проводников или лоцманов, то корабельщик или судовщик право имеет просить о удовлетворении на них в их обществе или у кого надлежит в той земле, которой они суть; но буде корабельщик или судовщик или штурман учнет портовым или прибрежным проводникам или лоцманам прекословить в чем касательно их должности... и они... скажут корабельщику или судовщику, что вследствие такого-то его прекословного поступка, он сдают корабль или судно с своих рук; то корабельщик или судовщик сам остается под ответом или отчетом...» (ст. 41) [8, с. 164–165].

Позже были установлены указами и прочие варианты наказаний для лоцманов. Так, указом от 29 октября 1810 г. (24391) пп. 34, 77 лоцману, кроме прочего, за неявку к работе полагалось 40 ударов палками [9, с. 407]. Устанавливалась и ответственность лоцманов, за повреждение судов от умысла или по небрежению. Лоцман, дознанный виновным, смотря по его поступку, подвергал наказанию, например, запрещает провозить суда: на один сплав; на год; навсегда. Телесному наказанию: приватно, т. е., без судебного приговора; публично, т. е. по произведении над ним суда, которое, правила «не может быть учинено иначе, как только в случае ясно доказанной на лоцмана злоумышленности» [9, с. 409].

Также формированию статуса лоцманов и лоцманской службы послужили указы № 16733 «Об освобождении владеемых лоцманом Матсом Иоанновым состоящих Выборгской Губернии в деревни Кюрлак земель, от казенных податей с тем, чтобы сии земли почитать принадлежащими званию тамошнего лоцмана»; (19029) «О записке Вышневолоцких лоцманов, и о назначении им умеренной платы»; (20222) «Освобождение от рекрутской повинности лоцманов Выборгской губернии»; (22400) «Обращение в казенное ведомство из помещичей собственности лоцманов Боровицких порогов»; (22507.а) «Освобождение лоцманов при Архангельском порте от взноса хлеба в сельские магазины»; (26797) «Об устройстве Вышневолоцких лоцманов»; (26903) «О снабжении лоцманов Ношкинской и Басугинской пристаней билетами, для сплава судов со Гжатских и Верхневолжских пристаней до Вышнего Волочка и Новгорода»; 6 ноября 1826 г. (650) «О увольнении лоцманов Архангельского порта за старостью лет и болезнями, от сего звания, с освобождением от платежа Государственных податей и повинностей» [10, с. 1170 – 1172] и т. д.

Каждый из этих указов регулировал какую-либо одну или две небольшие проблемы в деле установления правового статуса лоцманов. В результате в начале XIX в. был сформирован общий подход, согласно которому лоцманы были людьми свободными (не крепостными), получали за свою деятельность установленную плату, ничем иным кроме проводки судов их нельзя было заставлять заниматься, имели определенные льготы по уплате податей и в отношении поставок рекрутов, устанавливались определенные социальные гарантии, например в отношении престарелых лоцманов; отдельно устанавливались ответственность лоцманов и правила их взаимоотношений с шкиперами. Все эти положения были разрознены и не всегда достаточно подробно детализированы, однако в последующем именно они были положены в основу большинства лоцманских уставов.

Упоминания же о деятельности лоцманов на территории Юга империи и попытки правового регулирования их деятельности появляются в конце XVIII в. При этом, безусловно, следует указать на то, что лоцманское дело было давно знакомо местному населению, занимавшемуся речным плаванием, особенно по Днепру.

Очевидно, что первыми, кто взял на себя профессионально выполнять работу по проводке судов керченским каналом в условиях его контроля Российской империей были представители греческого населения, издавна зарекомендовавшие себя как отличные мореплаватели. Заложен этот процесс был изданием 28 марта 1775 г. именного указа генералу графу Орлову «О дозволении служившим во флоте под предводительством его Грекам поселиться в городах Керчи и Ениколе с представлением им особых выгод» (№14282) [11, с. 101 – 103].

Данный процесс был продолжен указами 19 апреля 1795 г. Таврическому генерал-губернатору графу Zubову «Об устройении селения единокровных народов в городе Одессе и окрестностях онаго» (№ 17320) (греков и албанцев) [12, с. 686–688]; а также 30 июня 1795 г., опять-таки, графу Zubову «Об утверждении его мнения, касательно прошения Греков, живущих в Керчи и Еникале» (№ 17348) [12, с. 719–724].

Однако дальнейшее регулирование этого вопроса, в первую очередь в связи со слабым развитием торгового судоходства в этом регионе, получило свое развитие лишь во второй половине XIX в.

Иное дело днепровские лоцманы. Сословие днепровских лоцманов получило свое формальное признание и оформление в 1787 г., во время путешествия Екатерины II через днепровские пороги [13, с. 269]. Жители деревни Каменки, в основном осевшие там запорожцы, пропустили весьма искусно через пороги императорскую флотилию; это было поводом к тому, что Екатерина II повелела составить особую общину днепровских лоцманов, которых исключительное назначение должно было состоять в том, чтобы они пропускали суда через опасные пороги не Днепре. Вслед за этим князь Потемкин-Таврический приказал, на основании Высочайшего повеления, освободить лоцманов от всех повинностей и поставки рекрут.

Всех лоцманов, по переписи середины XIX в., в с. Лоцманской-Каменке и других приднепровских селениях насчитывалось 1,322 души мужского и 1,330 женского пола.

Лоцман еще молодым парнем поступал на службу и продолжал ее до тех пор, пока дряхлость или болезнь не мешали ему отправлять ремесло свое.

Управлялись лоцманы конторой, в которой председательствовал старший атаман с членами. Разумеется, ни одно распоряжение не делалось без одобрения начальника отделения. Атаманы, хотя и избирались громадой, но и тут главную роль играла воля начальника. Смотря по опытности и искусству, эти лоцманы разделялись на 3 разряда. Первой статьи лоцманы занимались проводом через пороги барок и других судов, второй статьи – плотов, а третьей статьи – придавались в виде помощников перво- и второ-статейным. Третьей статьи лоцман, смотря по усовершенствованию, мог быть со временем помещен во вторую и первую статьи.

Каждое судно и каждый плот, предназначаемые к плаванию через пороги, оставались в с. Каменке и требовали лоцмана. Здесь осматривались суда, определялась их осадка и наряжаются два лоцмана на барку и по одному на плот; эти люди обязывались доставить судно в целости за последний порог (Вильный). Плата за труды и искусство определялась в 4 р. 30 коп. сер., из которой только малая часть доставалась лоцманам на руки.

Плата днепровским лоцманам впервые была официально утверждена лишь в 1836 г. Так, 11 февраля этого года было утверждено положение комитета мини-

стров, составленное по рапорту главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями «О плате днепровским лоцманам за провод через пороги судов и плотов» (8862). В частности, главноуправляющий просил, чтобы назначение платы днепровским лоцманам за провод судов и плотов через пороги Днепра подчинено было тому же правилу, какое существовало для лоцманов по реке Мсте, т. е. чтобы эта плата устанавливалась им на каждое трехлетие, в том числе по 15 руб. ассигнациями на первое трехлетие [14, с. 113–114]. Что и было сделано.

В дальнейшем эта мера нашла свое подтверждение в последующих указах: 27 сентября 1838 г. высочайше утвержденное положение Комитета министров, распубликованное 3 ноября «О плате в 1839, 1840 и 1841 годах лоцманам днепровских порогов за провод через пороги частных судов и плотов» (11561) [16, с. 132]; 11 ноября 1841 г. (15012) «О плате лоцманам за провод частного судна через днепровские пороги» [17, с. 38–39]; 17 апреля 1845 г. «О оставлении без изменения на трехлетие с 1845 г. установленной в 1845 г. платы днепровским лоцманам за провод судов и плотов через пороги реки Днепра» (18933) [18, с. 332–333]; 3 февраля 1848 г. «О оставлении прежней платы днепровским лоцманам за провод каждого частного судна или плота через пороги р. Днепр на трехлетие с 1848 по 1851 г.» (21964) [19, с. 92]; 27 апреля 1851 г. «Плата лоцманам, концевым рабочим за провод судов и плотов через днепровские пороги» (25168) [20, с. 333–334].

Последним упомянутым нами указом устанавливалась такая плата на срок 1851–1854 гг.: а) до пристани у Гадючей Балки 4 руб. 30 коп.; б) до колонии Кичкас 5 руб.; в) далее на расстояние 50–60 верст от Гадючской пристани 6 руб. серебром [20, с. 334].

Важно отметить, что, как сообщали современники, «положение лоцманов вообще не завидное, хотя они избавлены от всех повинностей и пользуются землей». Объяснялось это тем, что время навигации совпадало со временем полевых работ, потому хозяйство их было в упадке, а выработанные деньги далеко не могут заменить потерю хозяйству, тем более, как уже было сказано выше, очень малая доля доставалась им на руки, большая же часть обращалась для приращения процентов и на общественные расходы. Всю поддержку их быта составляли подарки судовладельцев [13, с. 270].

Лоцманы, которые приобрели доверие сплавщиков леса, получали от них плату, подрядясь доставить плот в Кичкас, а иногда и до Никополя. Это бывало летом, когда навигация, по случаю убыли воды, прекращалась по старому казацкому ходу, а открывается по вновь построенным каналам [13, с. 271].

Значение деятельности днепровских лоцманов в этот период трудно переоценить, ведь они были первыми официально признанными лоцманами на территории нашей страны. В иных случаях наличие лоцманов лишь констатировалось, но не поддавалось правовой регуляции.

Так, в качестве примера приведем указ от 12 июля 1826 г. – «Высочайше утвержденное положение о Черкасских лесах, принадлежащих Военным поселениям» (№ 463). В нем, в частности, упоминаются лоцманы «для сплава Черкасских лесов ведомства военных поселений». В п. 310 предписывалось «на каждый плот назначаться в первые два года по одному вольному лоцману; а в последующие годы таковые лоцманы, распоряжением начальника дивизии, должны быть приготовлены из неспособных к строевой службе кантонистов, на правилах, в п. 260 предписанных».

Пункт же 311 предусматривал, что «лоцманы нанимаются в городе Крылове Комитетом полкового управления Орденского Кирасирского полка, с требованием от начальства Бугской уланской дивизии употреблённых на сие денег в возврат, из сумм на те строения, для коих материалы назначены, ассигнованных» [10, с. 735–736].

Как видно из этого документа, военное начальство планировало воспитать своих лоцманов, лишь на первое время используя вольнонаемных. Очевидно, что эта мера не имела успеха.

Не посвящено достаточно внимания лоцманам и в других нормативных актах. Так, к примеру, 10 марта 1837 г. были утверждены «Правила для плавания казенных и частных пароходов во всех проходах и реках Российской империи» (10021) [21, с. 164–165]. Однако в них нет совершенно упоминания о лоцманах, да и сами правила весьма коротки и состоят из всего 10 пунктов.

Несмотря на это, предпосылки к дальнейшему развитию лоцманского дела в регионе существовали. Так, понимая важность развития судоходства, правительство озаботилось в 1841–1842 гг. работами по землечерпанию, т. е. углублению фарватера Нового Гирла (р. Конка), после чего глубина на банке была доведена до 10 футов, но для деятельности мореходных судов с грузом требовалось 12 футов [22, с. 308]. По свидетельству современников, «экипажи русских каботажных судов состояются из жителей портовых городов и селений, лежащих по берегам Днепра, Буга и Днестра, преимущественно из украинцев. Шкипера тоже из них и частью из иностранцев, греков и славян...» [22, с. 310]. Главный недостаток этих членов и их шкиперов, при всей их смелости и сметливости, – отсутствие образования: «Эти недостатки были причиною частых кораблекрушений, утраты грузов, нередко гибели экипажа, а с тем вместе и недоверия фрахтовщиков к нашим судам; в настоящее время, если русские суда не участвуют в отправлении внешней торговли, то собственно по неимению образованных шкиперов» [22, с. 311–312].

Лишь к середине XIX в. можно отметить усиление внимания законодателя к проблемам деятельности лоцманов. Так, 4 января 1848 г. был принят указ «О назначении от каждой станицы войска Донского лоцманов для препровождения по реке Северному Донцу пароходов и судов» (№ 21851). В нем имелись в виду от станицы Луганской до станицы Кочетковской. От каждой станицы по приговорам обществ предписывалось приготовить по три лоцмана из служащих казаков. Нахождение казаков в звании лоцмана следовало считать за полевую и внутреннюю службу, полагая срок ее 30 лет. Так как лоцманы находились при своих домах, то указ предписывал не производить им от войска никакого содержания [19, с. 3]. Такой шаг лишил будущих лоцманов всякой заинтересованности в результатах своей работы.

В этом же году законодатель обратил свое внимание и на керченский канал, 8 ноября 1848 г. был принят указ «О установлении в пользу лоцманов сбора за провод через Эникольские мелководия судов» [23, с. 23].

На Днепре, хотя плата лоцманам и была установлена государством, однако на деле в низовой дистанции Днепра на бердины и барки нанимались лоцманы или шкиперы до г. Херсона, она была такой: от к. Кичкас за 40–50 руб., а от Николаева за 30–40 руб. за одну сходку.

Собственно для речного днепровского судоходства, за исключением самых низовьев Днепра, жители Херсонской губернии не нанимались в судорабочие. Частью

причина этого заключалась в социальном положении днепровского прибрежного населения губернии, а частью – в дороговизне рабочих, которые необходимы были самим жителям для хлебопашества. Поэтому судорабочие на Днестре состояли преимущественно из жителей Минской, Могилевской, Черниговской, Киевской и Полтавской губерний и из прусских подданных. По сословиям же они были крестьяне – бывшие помещичьи и казенные, вольноотпущенные, отставные и бессрочно-отпускные нижние чины и мещане. Последние наиболее чаще нанимались в лоцманы и шкиперы, которыми также снабжала суда и Екатеринославская губерния [22, с. 331]. В период с 1850 по 1858 г. было лоцманов 5,218; сходочных – 3,032, коренных – 209 [22, с. 332].

Следует также указать, что между лоцманами, по опытности своей на Днестре, в этот период славились подольские [22, с. 341].

Долгое время проблеме обеспечения безопасности торгового судоходства в этом регионе с помощью лоцманов уделялось мало внимания. Причин к тому, очевидно, несколько: 1) слабость торгового судоходства в конце XVIII – начале XIX в., вызванное низким уровнем развития собственно российского судоходства и частыми войнами в регионе; 2) превалирующее значение в международной торговле турок и греков, которые издревле знали все местные воды; 3) военно-морской флот в таких случаях предпочитал обходиться своими силами, не обращаясь к частным лицам, а тем более к иностранцам; 4) прибрежное и речное судоходство базировалось в основном на малых судах, иногда даже речного типа, с весьма низкой осадкой, что не требовало наличия сословия лоцманов.

Доказательством нашим предположениям служит тот факт, что впервые комплексно было обращено внимание на важность лоцманской службы в регионе лишь с включением в территорию Российской империи устья Дуная, через которое шла оживленная торговля многих государств. Ее контроль, а также регулирование для регулярного пополнения казны было делом государственной важности. Именно поэтому изданное Положение о управлении Сулинским портом на Дунае от 26 декабря 1851 г. возлагало на капитана порта и «заведование обществом лоцманов в Сулине и установление таксы платежа за провод ими судов по Дунаю» (25851) [24, с. 189–191].

В этот же день было утверждено царем «Учреждение Общества лоцманов при Сулинском порте на Дунае». В общество могли вступать российские подданные и иностранцы, имеющие соответствующие паспорта, а также аттестаты от шкиперов о способности их исполнять обязанности лоцмана и знании Сулинского устья и нижней части реки Дунай. Для поступления в общество следовало получить его согласие и капитана над портом. Для управления обществом избирали старосту из лоцманов, но «главное же заведование обществом» поручалось капитану над Сулинским портом. Если кто из лоцманов самим обществом считался не надежным или неспособным к занятию этим промыслом, то об исключении его из сословия лоцманов общество составляло приговор, утверждавшийся капитаном.

Плату за провод судов лоцманам полагалось получать только по таксе, которую составлял капитан над портом, беря в расчет время года, расстояние провода судов и другие обстоятельства, могущие иметь влияние на размер платы. В конечные счета такса утверждалась новороссийским и бессарабским генерал-губернатором и публиковалась. С учреждением общества лицам, не принадлежащим к нему, занятие проводом судов строго воспрещалось [24, с. 192].

Для настоящего исследования данный документ важен тем, что впервые на законодательном уровне в регионе закрепил отдельные, пусть и пока весьма поверхностные нормы существования и деятельности лоцманского общества.

С развитием судоходства, торговли портов значение различных проливов, рек, каналов и устьев менялось. В последствии были созданы общества лоцманов (на Днепре, Буге, в Керчи и пр.). Обществу же Сулинских лоцманов посчастливилось меньше всего. По результатам Крымской (Восточной) войны Российская империя потеряла контроль над устьем Дуная, а с ним и право организовывать там собственные лоцманские общества.

27 июня 1867 г., на основании решений, принятых в Париже 28 марта 1866 г., по которым устья Дуная оказались в руках Турции, был принят указ «О международном акте касательно судоходства в устьях Дуная» (№ 44776) [25, с. 1055]. Им объявлялось об организации специальной полиции Сулинского рейда, которая взаимодействовала с сулинским лоцманским старшиной [25, с. 1062].

Продолжили череду нормативных актов, регулирующих судоходство, такие документы: 1866 г. 3-го (15-го) декабря «Постановления касательно судоходства по реке Пруту, заключенные между Россией, Австрией и Румынией»; 6 февраля 1873 г. «О обнародовании Положения о судоходстве и судоходной полиции по реке Пруту и временного тарифа судоходных пошлин, составленных в Бухаресте 27 января (8 февраля) и 28 января (9 февраля) 1871 года, Прутскою смешанною комиссиею». Положение о судоходстве и судоходной полиции на Пруте, составленное Постоянною смешанною комиссиею, учрежденной на основании Конвенции, подписано в Бухаресте 3/15 декабря 1866 г.

Таким образом, в конце XVIII – первой половине XIX вв. сформированы основные лоцманские общества черноморско-азовского региона: Днепровские, Николаевские, Еникальские и Дунайские (вобравшие в себя в последствии лоцманов Прута и Днестра). Правовое регулирование их деятельности не отличалось обстоятельностью, а также должным вниманием к нему государства по многим причинам (слабое судоходство, особенно на реках и их частях, малоприспособленных для больших судов; отсутствие опыта, сложная система социальных отношений в стране и т. д.), за исключением разве что Дунайских, но уже в тот период, когда они не были в юрисдикции России.

Логическим подтверждением тому служит последующее регулирование деятельности общества Днепровских лоцманов в имперский период. Так, 22 февраля 1879 г. было высочайше утверждено положение Главного комитета об устройстве сельского состояния, объявленное сенату министром путей сообщения 5 марта «Об устройстве Днепровского лоцманского общества» (№ 59344). Им, в частности, предписывалось население Днепровского лоцманского общества включить в общий состав сельских обывателей и подчинить ведению общих губернских и уездных, а также местных по крестьянским людям учреждений на следующих основаниях:

Во-первых, общественное сельское и волостное устройство и управление в селениях Днепровских лоцманов следовало вести по правилам, указанным в ст. 40–129 общего положения о крестьянах 19 февраля 1861 г. и в дополнительных к оному постановлениях. Во-вторых, одновременно с этим следовало произвести выборы всех должностных лиц сельского и волостного управлений, в том числе волостных судей. В-третьих, увольнение отдельных лиц из сельских обществ, а также припис-

ку к ним следовало производить порядком, установленным в ст. 130, 132–147 общего положения о крестьянах 19 февраля 1861 г. и в дополнительных к нему узаконениях. В-четвертых, распоряжение принадлежащими лоцманам хлебными запасами и денежными капиталами подчинялись правилам, установленным в этом отношении для прочих сельских обывателей. В-пятых, земские и мирские повинности должны были исполняться лоцманами по общим для крестьян правилам, содержащимся в общем положении 19 февраля 1861 г. и в дополнительных к нему постановлениях. В-шестых, отбывание лоцманами воинской повинности следовало производить в силу утвержденного 20 августа 1874 г. (53832) мнения государственного совета, на основании правила, изложенного в ст. 64 устава о воинской повинности.

Устройство на изложенных выше основаниях общественного управления лоцманского населения следовало произвести в течение 3 месяцев со дня обнаружения на месте этого постановления, а принятие всех необходимых для сего мер возлагалось, под ближайшим наблюдением местных губернатора и губернского по крестьянским делам присутствия, на те местные учреждения министерства путей сообщения, в которых лоцманское население до сих пор состояло.

Практически уравнивая лоцманов с крестьянами, указ предписывал впредь, до особого распоряжения, оставить на населении Днепровского лоцманского общества лежащие на нем обязанности по проводу судов и плотов через днепровские пороги.

При этом следовало:

- 1) отбытие этой повинности производить существовавшим порядком, под наблюдением местных учреждений министерства путей сообщения;
- 2) до отмены этой повинности сохранялись за лоцманским населением свобода от казенных податей и повинностей;
- 3) все прочие обязательные для этого населения работы на порогах немедленно отменялись, с заменой их трудом вольнонаемным.

Понимая неоднозначность принятых мер, указом предписывалось министру путей сообщения, по соглашению с подлежащими ведомствами, составить и не позже 1 января 1880 г. представить на утверждение предположения: 1) об отмене лежащей на лоцманском днепровском населении повинности по проводу судов и плотов через днепровские пороги, с введением, в замен того, других мер, кои обеспечивали бы судоходство по сим порогам и 2) о поземельном устройстве сего населения на основании соответствующих законоположений о других сульских обывателях [26, с. 83–84].

Однако нового положения днепровским лоцманам пришлось ждать более 30 лет. Лишь 9 мая 1911 г. был введен в действие одобренный госсоветом и госдумой закон «Об обществе днепровских лоцманов» (№ 35156). Им, во изменение и дополнение подлежащих узаконений, предписывалось освободить население Днепровского лоцманского общества от лежащей на нем повинности по проводу судов и плотов через днепровские пороги и установить прилагаемое при этом Положение об обществе днепровских лоцманов.

Министру путей сообщения предоставлялось образовать первоначальный состав упоминаемого общества днепровских лоцманов по преимуществу из числа желающих поступить в него жителей селений: Лоцманской Камянки, Старых-Кайдак, Сурских Хуторов и Широкого, Екатеринославских уезда и губернии.

Ему же предписывалось издавать правила, «ближайшим образом определяющие порядок образования и деятельности» нового общества днепровских лоцманов [27, с. 313].

Кроме того, уложение о наказаниях уголовных и исправительных (Свода Зак. Т. ЧМ, изд. 1885 г.) дополнялось статьей 288.1 следующего содержания:

«288.1. Виновные в оскорблении атамана днепровских лоцманов, при исполнении или по поводу исполнения им служебных обязанностей, подвергаются наказаниям, определенным в ст. 288 сего Уложения».

Статью 31 устава о наказаниях, налагаемых мировыми судьями (Свода Зак. Т. XV, изд. 1885 г. по Прод. 1906 г.), дополнили так:

«Наказаниям, определенным в сей (31) статье, подвергаются также виновные в оскорблении днепровского лоцмана при исполнении или по поводу исполнения им служебных обязанностей» Т. 31 [27, с. 314].

Вместе с тем было опубликовано одобренное Государственным советом и Государственной думой положение об обществе днепровских лоцманов.

В нем, в частности, указывалось, что общество днепровских лоцманов состоит в ведении министра путей сообщения, которым и определялся порядок ближайшего, на месте, надзора за его деятельностью (ст. 1).

Общество днепровских лоцманов состояло из лоцманов и лоцманских учеников (ст. 2). Наибольшее и наименьшее число лоцманов и лоцманских учеников также определялось министром путей сообщения на каждое трехлетие вперед, по соображению с потребностями судоходства. В случае отсутствия наименьшего числа лоцманов общество лишалось предоставленного ему исключительного права провода судов и плотов через днепровские пороги (ст. 3).

Лица, желающие вступить в общество, принимались в него лоцманскими учениками, при условии, если они достигли восемнадцатилетнего возраста (ст. 4).

В лоцманы переводились лоцманские ученики, проплававшие, в качестве таковых, на днепровских порогах не менее пяти последних навигаций, достигшие двадцативосьмилетнего возраста и выдержавшие испытание в знании лоцманского дела (ст. 5).

Не могли быть приняты в общество и состоять в нем лица: 1) не состоящие в русском подданстве; 2) имеющие физические и другие недостатки, препятствующие управлению судами и плотами; 3) приговоренные судом к наказанию, влекущему за собой лишение или ограничение прав состояния либо исключение из службы, а равно приговоренные судом за кражу, мошенничество, присвоение или растрату вверенного имущества, укрывательство похищенного, покупку и принятие в заклад заведомо краденного или полученного через обман имущества и ростовщичество, хотя бы после состоявшегося осуждения они и были освобождены от наказания за давностью, примирением, силою всемиростивейшего манифеста или особого высочайшего повеления; 4) состоящие под следствием или судом по обвинениям в преступных деяниях, означенных в п. 3 этой статьи или влекущих за собой отрешение от должности (ст. 6).

Лица, принятые в общество, приводились к специальной присяге (ст. 7). Члены общества, уклонявшиеся в течение двух лет от исполнения лоцманских обязанностей, исключались из состава общества (ст. 8).

Заведование делами общества принадлежало лоцманскому сходу и атаману днепровских лоцманов. В помощь атаману доцманским сходом избирались помощник атамана, заступающий на место атамана в случае его отсутствия или болезни, а также для ведения письменной и счетной частей – писарь и казначей; для проверки денежных сумм и отчетов общества предусматривалась избираемая ревизионная комиссия (ст. 9).

Лоцманский сход состоял из наличных лоцманов. К предметам его ведения были отнесены: 1) избрание атамана и прочих должностных лиц; 2) избрание ревизионной комиссии; 3) определение размера содержания должностным лицам, а также назначение вознаграждения за службу на сторожевых и спасательных судах; 4) рассмотрение и утверждение отчетов должностных лиц; 5) прием в общество и исключение из него лоцманов и лоцманских учеников; 6) общее распределение обязанностей лоцманов и лоцманских учеников сообразно с потребностями судоходства; 7) учреждение капиталов общества и распоряжение ими; 8) обсуждение вопросов, касающихся упорядочения лоцманского промысла и внутреннего быта общества.

Постановления лоцманского схода приводились в исполнение с утверждения местного судоходного надзора (ст. 10).

К обязанностям атамана днепровских лоцманов были отнесены: 1) созывание лоцманского схода и [27, с. 314] председательствование на нем; 2) приведение в исполнение постановлений лоцманского схода; 3) заведование денежными средствами общества; 4) назначение лоцманов на суда и плоты (ст. 11).

Жалобы на действия лоцманского схода и должностных лиц общества могли приноситься чинам местного судоходного надзора, которые могли подвергать лоцманов и лоцманских учеников за проступки, не влекущие за собою судебной ответственности, но сопряженные с нарушением порядка лоцманской службы, штрафу до 5 руб., аресту до 3-х дней и лишению права провода судов и плотов на срок не выше одной навигации.

Суммы, поступающие от денежных штрафов, обращались на устройство и содержание мест заключения (ст. 12).

Обществу днепровских лоцманов предоставлялось исключительное право проводить суда и плоты через днепровские пороги (ст. 13). Владельцы судов и плотов или их доверенные обязаны были для провода каждого судна или плота через Днепровские пороги брать лоцмана и лоцманского ученика. Освобождение от этой обязанности отдельных судов или категорий судов предоставлялось министру путей сообщения (ст. 14).

За провод судов и плотов взималась с их владельцев плата, размеры которой также определялись министром путей сообщения (ст. 15).

Общество обязывалось для оказания помощи судам и плотам при несчастных случаях содержать, согласно издаваемым по этому вопросу министром путей сообщения правилам, сторожевые и спасательные суда (ст. 16).

К обязанностям лоцманов, кроме проводки судов и плотов, были отнесены: наблюдение за правильностью ограждения фарватеров, сообщение местному судоходному надзору о всех переменах в них, могущих повлиять на безопасность плавания, и оказание помощи судам и плотам в несчастных случаях (ст. 17).

Традиционно устанавливалось, что лоцманы и лоцманские ученики, назначенные на суда или плоты, не имели права входить с владельцами судов и плотов или

их доверенными в соглашения относительно выгрузки и нагрузки плотов, а равно брать на себя торговые поручения этих лиц (ст. 18).

В свою очередь, находящимся на судах и плотах лицам воспрещалось вмешиваться в распоряжения лоцмана по управлению судном или плотом (ст. 19) [27, с. 315].

Как видим, новое положение о днепровских лоцманах лишь отдаленно напоминало действовавшие и разрабатываемые в этот период уставы иных лоцманских обществ. Причиной этого мы считаем особенности их устройства и деятельности. Что касается устройства, то лоцманский промысел, будучи ограниченным во времени, составлял лишь часть работы лоцманов, в остальном они оставались крестьянами. Незначительные по своим размерам проводимые этими лоцманами суда не играли определяющей роли в деятельности торговых путей в эпоху расцвета железных дорог, а любое переустройство днепровских порогов тогда казалось невысказанным.

Отсюда и второй высочайше утвержденный и одобренный государственным советом и государственной думой закон от 9 мая 1911 г. «О поземельном устройстве днепровских лоцманов» (№ 35157). Им все отведенные днепровским лоцманам, образующим четыре общества селений: Лоцманской Камянки, Старых-Кайдак, Сурских Хуторов и Широкого, Екатеринославских уезда и губернии, земли и угодья, в границах действительного пользования ими ко времени обнародования данного узаконения, предоставлялись безвозмездно в собственность означенных четырех сельских обществ, за исключением: 1) участков, находящихся ныне в беспорном постоянном (неарендном) пользовании, проживающих в упомянутых селениях постороннего звания лиц (разночинцев); 2) земель, отведенных церковным причтам и школам (ст. 1).

Постороннего звания лицам (разночинцам), проживающим ко времени обнародования данного узаконения на состоящих в их беспорном постоянном (не арендном) пользовании земельных участков в означенных селениях, предоставлялось пользоваться этими участками на прежнем основании (ст. 2).

На предоставляемые в собственность означенным четырем сельским обществам земли предписывалось выдать одну или несколько владетельных записей, применительно к правилам, приложенным к ст. 13 положения о крестьянах на казенных землях (ст. 3). Указанные земли селений Лоцманской Камянки, Старых-Кайдак, Сурских Хуторов и Широкого подчинили действию общих правил о надельных землях, с обязательством платежа по ним подлежащих сборов (государственного поземельного налога и земского сбора) [27, с. 315].

Список литературы:

1. Мишальченко Юрий. Возникновение и развитие «лоцманского дела» // Морское право. – 2004. – № 2. URL: <http://www.delta-pilot.ua/node/249>
2. История СССР. Договор Новгорода с немецкими городами и Готландом (1270 г.). URL: <http://bibliotekar.ru/4-1-14-hrestomatiya-po-istorii/85.htm>
3. Полное собрание законов Российской империи. С 1649. Т. VII. 1723–1727. – СПб., 1830. – 922 с.
4. ПСЗРИ. С 1649. Т. XV. С 1758 по 28 июня 1762. – СПб., 1830. – 1050 с.
5. ПСЗРИ. С 1649 года. Т. XVII. С 1765–1766. – СПб., 1830. – 1135 с.
6. ПСЗРИ. С 1649 года. Т. XX. 1775–1780. – СПб., 1830. – 1034 с.
7. ПСЗРИ. С 1649 года. Т. XVI. С 28 июня 1762 по 1765. – СПб., 1830. – 1018 с.
8. ПСЗРИ. С 1649 года. Т. XXI. С 1781 по 1783. – СПб., 1830. – 1083 с.

9. ПСЗРИ. С 1649 г. Т. XXXI. 1810–1811. – СПб., 1830. – 944 с.
10. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. I. С 12 декабря 1825 по 1827. – СПб., 1830. – 1204 с.
11. ПСЗРИ. С 1649 года. Т. XX. 1775–1780. – СПб., 1830. – 1034 с.
12. ПСЗРИ. С 1649. Т. XXIII. С 1789 по 6 ноября 1796 г. – СПб., 1830. – 969 с.
13. Материалы для Географии и Статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Екатеринославская губерния. Составил генерального штаба капитан В. Павлович. Часть первая. Санктпетербург, в военной типографии, 1862. – 351 с.
14. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XI. Отделение первое. 1836. – СПб., 1837. – 893 с.
15. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XIII. Отделение первое. 1838. – СПб., 1839. – 1067 с.
16. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XIII. Отделение первое. 1838. – СПб., 1839. – 1067 с.
17. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XVI. 1841 г. Отделение первое. – СПб., 1842. – 942 с.
18. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XX. 1845 г. Отделение первое. – СПб., 1846. – 1045 с.
19. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XXIII. Отделение первое. 1848. – СПб., 1849. – 664 с.
20. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XXVI. Отделение первое. 1851. – СПб., 1852. – 752 с.
21. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XII. Отделение первое. 1837. – СПб., 1838. – 822 с.
22. Материалы для Географии и Статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Херсонская. Составил генерального штаба подполковник А. Шмидт. Часть первая. – Санктпетербург: В военной типографии, 1863. – 601 с.
23. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XXIII. Отделение второе. 1848. – СПб., 1849. – 161 с.
24. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XXVI. Отделение первое. 1851. – СПб., 1852. – 752 с.
25. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XLI. Отделение первое. 1866. – СПб., 1868. – 1079 с.
26. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. LIV. Отделение третье. С 1879 по 18 февраля 1880 г. Приложения. – СПб., 1881. – 555 с.
27. ПСЗРИ. Собрание третье. Т. XXVIII. 1908 г. Отделение 1. – СПб., 1911. – 1008 с.

Nikitina A. P. The basic principles of the organization of a pilot business to the South of the Russian Empire // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 4. – P. 112–125.

The activities of pilots in the Russian Empire began to be regulated by numerous decrees since the reign of Peter I. Each of these regulated one or two minor problems in establishing the legal status of pilots. As a result, in the early NINETEENTH century, a General approach was formed, according to which pilots were free people, received a set fee for their activities, nothing other than the wiring of the courts they could not be forced to do, had certain benefits for the payment of taxes and in respect of the supply of recruits, established certain social guarantees, for example, in respect of elderly pilots; separately established the responsibility of pilots and the rules of their relationship with the skippers. All these provisions were fragmented and not always sufficiently detailed, but later they were the basis for most pilot charters. Mention about the activities of the pilots in the South of the Empire appear at the end of the XVIII century and belong to the Dnieper and the Kerch Strait.

Key words: pilots, legal regulation, Russian Empire, decree.

Spisok literatury

1. YUrij Mishal'chenko. Vozniknovenie i razvitie "locmanskogo dela" // Morskoe pravo. 2004. №2. URL: <http://www.delta-pilot.ua/node/249>
2. Istoriya SSSR. Dogovor Novogoroda s nemeckimi gorodami i Gotlandom, (1270 g.). URL: <http://bibliotekar.ru/4-1-14-hrestomatiya-po-istorii/85.htm>
3. PSZRI. S 1649. Т. VII. 1723-1727. – СПб., 1830. – 922 с.
4. PSZRI. S 1649. Т. XV. S 1758 po 28 iyunya 1762. – СПб., 1830. – 1050 с.
5. PSZRI. S 1649 goda. Т. XVII. S 1765 – 1766. – СПб., 1830. – 1135 с.
6. PSZRI. S 1649 goda. Т. XH. 1775 – 1780. – СПб., 1830. – 1034 с.
7. PSZRI. S 1649 goda. Т. XVI. S 28 iyunya 1762 po 1765. – СПб., 1830. – 1018 с.
8. PSZRI. S 1649 goda. Т. XHI. S 1781 po 1783. – СПб., 1830. – 1083 с.
9. PSZRI. S 1649 g. Т. XXXI. 1810 – 1811. – Spb, 1830. – 944 с.
10. PSZRI. Sobranie vtoroe. Т. I. S 12 dekabrya 1825 po 1827. – СПб., 1830. – 1204 с.

11. PSZRI. S 1649 goda. T. XH. 1775 – 1780. – SPb., 1830. – 1034 s.
12. PSZRI. S 1649. T. XXIII. S 1789 po 6 noyabrya 1796 g. – SPb., 1830. – 969 s.
13. Materialy dlya Geografii i Statistiki Rossii, sobrannye oficerami general'nogo shtaba. Ekaterinoslavskaya guberniya. Sostavil general'nogo shtaba kapitan V. Pavlovich. CHast' pervaya. Sanktpeterburg, v voennoj tipografii, 1862. – 351 s.
14. PSZRI. Sobranie vtoroe. T. HI. Otdelenie pervoe. 1836. – SPb., 1837. – 893 s.
15. PSZRI. Sobranie vtoroe. T. XIII. Otdelenie pervoe. 1838. – Spb., 1839. – 1067 s.
16. PSZRI. Sobranie vtoroe. T. XIII. Otdelenie pervoe. 1838. – Spb., 1839. – 1067 s.
17. PSZRI. Sobranie vtoroe. T. XVI. 1841 g. Otdelenie pervoe. – SPb., 1842. – 942 s.
18. PSZRI. Sobranie vtoroe. T. XH. 1845 g. Otdelenie pervoe. – SPb., 1846. – 1045 s.
19. PSZRI. Sobranie vtoroe. T. XXIII. Otdelenie pervoe. 1848. – SPb, 1849. – 664 s.
20. PSZRI. Sobranie vtoroe. T. XXVI. Otdelenie pervoe. 1851. – SPb, 1852. – 752 s.
21. PSZRI. Sobranie vtoroe. T. XII. Otdelenie pervoe. 1837. – SPb., 1838. – 822 s.
22. Materialy dlya Geografii i Statistiki Rossii, sobrannye oficerami general'nogo shtaba. Hersonskaya. Sostavil general'nogo shtaba podpolkovnik A. SHmidt. CHast' pervaya. Sanktpeterburg, v voennoj tipografii, 1863. – 601 s.
23. PSZRI. Sobranie vtoroe. T. XXIII. Otdelenie vtoroe. 1848. – SPb, 1849. – 161 s.
24. PSZRI. Sobranie vtoroe. T. XXVI. Otdelenie pervoe. 1851. – SPb, 1852. – 752 s.
25. PSZRI. Sobranie vtoroe. T. XLI. Otdelenie pervoe. 1866. – SPb., 1868. – 1079 s.
26. PSZRI. Sobranie vtoroe. T. LIV. Otdelenie tret'e. S 1879 po 18 fevralya 1880 g. Prilozheniya. – SPb, 1881. – 555 s.
27. PSZRI. Sobranie tret'e. T. XXVIII. 1908 g. Otdelenie 1. – SPb, 1911. – 1008 s.