

УДК 340

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ЛОЦМАНОВ В СССР В 1969–1991 гг.

Никитина А. П.

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»

В статье проведено изучение правового регулирования деятельности государственных морских лоцманов в СССР в период с 1969 по 1991 гг., на основании Кодекса Торгового Мореплавания СССР 1969 г., Положения о государственных морских лоцманах 1973 г., а также иных нормативных актах, регулирующих деятельность морских лоцманов. Произведен анализ указанных законоположений, их сравнение с ранее действующим отраслевым законодательством (положениями о морских портовых лоцманах, Кодексом Торгового мореплавания СССР 1929 г. и т.д.), отмечены новшества и особенности.

Ключевые слова: государственные морские лоцманы, правовое регулирование, Кодекс Торгового Мореплавания.

Правовому регулированию деятельности морских лоцманов в СССР уделялось 1920–1960-х гг. уделялось довольно значительное внимание, что обуславливалось различными факторами: 1) обеспечение безопасности судоходства; 2) сохранение порядка в фарватерах, каналах, торговых портах; 3) нормального функционирования торгового и промыслового флотов, как составной части экономической структуры страны. Исходя из этого, как мы знаем, в указанный период, последовательно были приняты такие нормативные акты как: «Лоцманский устав морских лоцманов РСФСР», положение «О государственных морских лоцманах» от 25 июля 1926 г. [1]¹, Постановление СНК СССР от 15 января 1927 г. «О портовых лоцманах» [2]², соответствующие разделы Кодекса Торгового мореплавания СССР 1929 г. [3]³, «Положение о Государственной морской лоцманской службе СССР» от 29 марта 1952 г. [4]⁴, а также множество подзаконных нормативных актов.

Однако к концу 1960-х гг. основные положения КТМ 1929 г., в связи с бурным развитием правовых и экономических отношений как в СССР, так и в мире, изменением системы управления морским транспортом, становлением общемировых стандартов в области регулирования деятельности торгового судоходства вообще и лоцманов в частности, быстрым развитием технических средств, себя, в основном, исчерпали. Предыдущие многочисленные дополнения и изменения его положения требовали, в конечном счете, проведения новой кодификации и, соответственно, нового Кодекса Торгового Мореплавания СССР.

Данная работа была завершена в 1968 г., когда и был принят второй и, как оказалось, последний КТМ СССР. В данном документе Глава V получила название «Государственные морские лоцманы» и, соответственно, была посвящена основным началам организации и регуляции лоцманской службы в стране.

В ней, уже традиционно для подобных норм СССР, указывалось, что с целью обеспечения безопасности мореплавания проводка судов на подходах к морским

портам, в пределах вод этих портов, а также между портами, независимо от флага и ведомственной принадлежности судна, осуществляется исключительно государственными морскими лоцманами.

Положение о государственных морских лоцманах отдавалось на утверждение министру морского флота СССР по согласованию с министерствами обороны и рыбного хозяйства СССР. Что же касается лоцманской службы порта, то она находилась в подчинении капитана порта (ст. 79).

Министерству морского флота СССР по согласованию с другими заинтересованными министерствами и ведомствами полагалось устанавливать районы обязательной и необязательной лоцманской проводки и доводить об этом до всеобщего сведения в обязательных постановлениях морских портов, лоциях и «Извещениях мореплавателям».

В районах обязательной проводки судно не имело права осуществлять плавание без государственного морского лоцмана.

Категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, устанавливались Положением о государственных морских лоцманах. В тоже время, капитан имел право в тех местах, где лоцманская проводка согласно действующим правилам не являлась обязательной, взять, если считал это необходимым, на судно лоцмана, с отнесением расходов за счет судовладельца (ст. 80).

Государственными морскими лоцманами могли быть лишь граждане СССР, удовлетворяющие требованиям, установленным в положении о государственных морских лоцманах (ст. 81).

Во время проводки судов лоцман обязан был, как и прежде, наблюдать за состоянием и правильностью ограждения фарватеров и немедленно сообщать капитану порта о любых переменах на фарватерах и об авариях с проводимыми судами; указать капитану проводимого судна на замеченные нарушения правил судоходства, обязательных постановлений и других правил, потребовать устранения замеченных нарушений, а в случае невыполнения капитаном этих или других законных требований лоцмана немедленно сообщить об этом капитану порта (ст. 82).

Время проводки судов определялось капитаном порта и объявлялось в обязательном постановлении. При этом капитан порта мог запретить проводку судов, когда безопасной проводке препятствовало состояние погоды или моря (плохая видимость, шторм, землетрясение и т. д.), а также при наличии других особых обстоятельств (ст. 83).

Ответственность за аварии, причиненные по вине государственных морских лоцманов при исполнении ими служебных обязанностей, возлагалась на морской порт, которому был подчинен лоцман. Однако, эта ответственность ограничивалась размерами аварийного фонда по данному порту, образуемого из 10 % отчислений от сумм лоцманского сбора, поступивших в предшествующем аварии календарном году (ст. 84).

Кодексом устанавливалось, что при вызове лоцмана порт обязан немедленно направить на судно государственного морского лоцмана, уведомив об этом капитана судна. В случае же невозможности направить лоцмана немедленно, порт обязан был сообщить капитану судна, когда прибудет лоцман. Как и ранее, предусматривалось, что прибывающего на судно для исполнения своих обязанностей государ-

ственного морского лоцмана может сопровождать лицо, проходящее подготовку, необходимую для занятия должности лоцмана (стажер) (ст. 85).

В свою очередь, капитан судна обязывался обеспечить быстрый и безопасный прием лоцмана и стажера на борт судна и в период проводки безвозмездно предоставлять им отдельное помещение и питание наравне с лицами командного состава (ст. 86).

Сохранилось и положение, по которому прибывший на судно лоцман обязан вручить капитану лоцманскую квитанцию установленного министерством морского флота СССР образца. В квитанцию капитаном вносятся, в частности, следующие данные: наименование судна, его флаг, осадка, длина, ширина, чистая регистровая вместимость, а также время и место приема лоцмана. Капитану полагалось отмечать в квитанции время и место окончания лоцманской проводки и при необходимости вносить замечания относительно обстоятельств, касающихся проводки судна лоцманом. Эти данные и замечания капитан должен был удостоверить своей подписью (ст. 87).

Лоцман, как и ранее, был не вправе без согласия капитана оставить судно раньше, чем поставит его на якорь, или ошвартует в безопасном месте, или выведет в море, или будет сменен другим лоцманом (ст. 88). В то же время, согласно сложившейся мировой практике, присутствие на судне лоцмана не снимало с капитана ответственности за управление судном. В случае же оставления капитаном командного мостика он обязан был указать лоцману лицо, ответственное за управление судном в его отсутствие (ст. 89).

В случае, когда капитан, приняв на судно лоцмана, действовал вопреки его рекомендациям, последний имел право в присутствии третьего лица отказаться от продолжения проводки судна (ст. 90).

С судов, пользующихся услугами государственных морских лоцманов, традиционно, взимался лоцманский сбор. Установление его размера, порядок взимания и категории судов, освобождаемых от уплаты лоцманского сбора, возлагались на министерство морского флота СССР, а в морских рыбных портах – министерством морского флота по согласованию с министерством рыбного хозяйства (ст. 91).

Капитан, вызвавший лоцмана и после прибытия последнего отказавшийся от его услуг, обязан был уплатить полностью лоцманский сбор, причитающийся за проводку, для которой был вызван лоцман (ст. 92).

Как и прежде, за неправильное объявление осадки, длины и ширины судна или его чистой регистровой вместимости капитан судна обязан уплатить штраф в размере двукратной ставки причитающегося лоцманского сбора, независимо от установленной законом ответственности за последствия, которые могли произойти из-за неверных сведений (ст. 93).

Как и прежде, капитан судна обязан был уплатить особое вознаграждение в размере, установленном министерством морского флота, в случае, когда лоцман задерживается на судне свыше двух часов вследствие необходимости догрузки или разгрузки судна, неисправности судовых механизмов, ожидания полной воды, нахождения судна в карантине и других обстоятельств, если они не вызваны действием непреодолимой силы (ст. 94).

В случае же, если лоцман был увезен проводимым им судном за пределы обслуживаемого им района, то капитан обязан был возместить лоцману стоимость обрат-

ного проезда и, кроме того, уплатить за каждые сутки пребывания его за пределами района лоцманской проводки вознаграждение, предусмотренное ст. 94 Кодекса (ст. 95).

Ну и, наконец, устанавливалось, что лоцманская служба содержится за счет средств порта, а потому лоцманский сбор, особое вознаграждение и штраф, предусмотренные ст. ст. 91, 93, 94 и 95 Кодекса, взимались портом и обращались в его доход (ст. 96) [5].

Как видно из представленного выше материала, в КТМ 1968 г. лоцманскому делу были посвящены статьи с 79 по 96 и объем их регулирования данной отрасли скорее можно охарактеризовать как обозначение основных заделов и направлений с установлением новой подчиненности лоцманской службы. Кроме того, как указано уже в ст. 79, дальнейшее, более конкретное правовое урегулирование всех необходимых для нормального функционирования лоцманского дела в стране предполагалось произвести с последующим принятием положения о государственных морских лоцманах, утверждаемых Министром морского флота СССР по согласованию с Министерством обороны СССР и Министерством рыбного хозяйства СССР.

Однако разработка и, соответственно, последующее внедрение на местах данного положения после принятия КТМ затянулось на 5 лет. И лишь 26 апреля 1973 г. Министерство морского флота СССР, за подписью тогдашнего министра Т. Гуженко, издало приказ № 74 «Об утверждении положения о государственных морских лоцманах» [6].

Данным документом, в частности, предписывалось, утвердить разработанное в соответствии со ст. 79 КТМ СССР, согласованное с министерствами обороны и рыбного хозяйства СССР «Положение о государственных морских лоцманах», а «Положение о государственной морской лоцманской службе», утвержденное ММФ 29 марта 1952 г. считать утратившим силу.

Новое положение о государственных морских лоцманах (1973 г.) состояло из 48 пунктов и двух приложений. Основная часть была традиционно разделена 3 части – общие положения, обязанности государственных морских лоцманов, взаимоотношения государственных морских лоцманов с капитанами судов.

В общих положениях повторялись многие статьи КТМ. Так ст. 1 положения повторила содержание 1 абзаца ст. 79 КТМ. Однако, закреплялось и новое разделение подведомственности лоцманов. Так, указывалось, что государственные морские лоцманы входят в состав лоцманских служб морских торговых портов и гидрографических баз министерства морского флота и морских рыбных портов министерства рыбного хозяйства СССР (далее – морские порты или гидробазы) (ст. 2). Междуведомственная раздельность лоцманов объясняется просто – гидробазы обслуживали все торговые суда, в том числе и иностранные, а морские рыбные порты – только суда, принадлежащие СССР. Наличие же портовых лоцманов, в общем, ситуацию не изменяло.

Исходя из этого, лоцманские службы находились в подчинении капитанов соответствующих морских портов или начальников гидробаз. Непосредственное руководство лоцманскими службами возлагалось на заместителя капитана порта или старшего лоцмана (ст. 3).

Содержание лоцманских служб возлагалось за счет средств морских портов (гидробаз). Организация работы лоцманской службы устанавливалась в зависимости от конкретных условий данного порта (района) (ст. 4).

Положением были предусмотрены лишь две квалификационные лоцманские категории: государственный морской лоцман 2 класса, и государственный морской лоцман 1 класса.

Как и прежде, к претендентам на лоцманское звание выдвигались серьезные требования. Ими могли быть только граждане СССР, имеющие высшее или среднее судоводительское образование и звание не ниже капитана малого плавания (ст. 6).

Присвоение квалификационных категорий, как и ранее удостоверялось выдачей лоцманского удостоверения после проверки знаний в квалификационной комиссии в соответствии с инструкцией о порядке проверки знаний государственных морских лоцманов.

Выдача же собственно лоцманских удостоверений возлагалась на капитанов морских портов (начальниками гидробаз). В нем, в обязательном порядке, указывался разрешенный лоцману район проводки (ст. 7).

Соответственно этому, квалификационная категория государственного морского лоцмана 2 класса могла присваиваться лицам, удовлетворяющим требованиям, указанным в п. п. 6 и 7 рассматриваемого положения (ст. 8).

Что же касается присвоения квалификационной категории государственного морского лоцмана 1 класса государственным морским лоцманам 2 класса, то она могла производиться по представлению капитана морского порта (начальника гидробазы) при условии безупречной, безаварийной работы их в должности лоцмана сроком не менее пяти лет (ст. 9).

Однако, в исключительных случаях, в зависимости от судоводительского звания, стажа и опыта работы, знания района лоцманской проводки квалификационная категория государственного морского лоцмана 1 класса могла быть присвоена соответствующему специалисту ранее установленного п. 9 Положения пятилетнего срока работы или лицу, не имеющему категории государственного морского лоцмана 2 класса (ст. 10).

Устанавливалось, что государственные морские лоцманы 2 и 1 класса могли занимать должности лоцмана или старшего лоцмана соответственно.

Разграничение выполняемой работы между лоцманами возлагалось на капитана морского порта (начальника гидробазы) в зависимости от степени подготовленности лоцманов, типа и размеров проводимых судов и других факторов, отражающих конкретные условия района лоцманской проводки (ст. 11).

Для подготовки лоцманов лоцманская служба могла иметь необходимое количество стажеров. При этом, нахождение в качестве лоцманского стажера, допускалось не более одного года (ст. 12).

С XIX в. сохранялась обязательность форменной одежды лоцманов с соответствующими знаками различия (ст. 13); публикация в обязательных постановлениях по морским портам, лоциях и Извещениях мореплавателям районов обязательной и необязательной лоцманской проводки судов (ст. 14); запрет на осуществления плавания судно в районах обязательной морской проводки без государственного морского лоцмана (ст. 15); право капитана судна в районах необязательной лоцманской проводки взять на судно лоцмана с отнесением расходов за счет судовладельца

(ст. 16); определение времени проводки (круглосуточно, в светлое время суток, с полной водой и т.п.) возлагалось на капитанов морских портов (начальниками гидробаз) с объявлением в обязательных постановлениях по морским портам или в местных правилах. Они же могли запретить проводку судов, когда безопасной проводке препятствовали гидрометеорологические обстоятельства (плохая видимость, шторм, ледовые условия и т.д.), а также при наличии других особых обстоятельств (ст. 17).

Учитывая пересечение интересов разных ведомств, установление порядка лоцманской проводки судов в морских торговых и рыбных портах, имеющих смежные акватории, возлагалось на капитана морского торгового порта по согласованию с капитаном морского рыбного порта (ст. 18).

Не претерпел значительных изменений и порядок ответственности за аварию, происшедшую по вине государственных морских лоцманов при исполнении ими служебных обязанностей. Она возлагалась на морской порт (гидробазу), которым был подчинен лоцман и, согласно ст. 84 КТМ, ограничивалась размерами аварийного фонда по данному порту (гидробазе), образуемого из 10 % отчислений от сумм лоцманского сбора, поступивших в предшествующем аварии календарному году (ст. 19).

Обязанности государственных морских лоцманов существенно не изменились и лишь были несколько уточнены. Так, как и прежде, государственные морские лоцманы были призваны обеспечивать безаварийную проводку судов, а также согласно обязательным постановлениям по портам, местным правилам и указаниям дежурной службы портового надзора (гидробазы) – постановку судна на якорь или бочку и съёмку с них, швартовку судов и отшвартовку, перестановку судов в порту (ст. 20).

Как и прежде лоцманы обязаны были следить за состоянием акватории порта и по заданию капитана морского порта (начальника гидробазы) производить промер глубин на акватории порта и в пределах портовых вод (ст. 21).

В связи совершенствованием технических средств обеспечения безопасности проводки, закреплялось правило, по которому лоцманы могли проводить судна в любое время суток, если по условиям портовых или местных правил не было установлено другое, ограниченное время, а также кроме случаев, когда по стихийным условиям не обеспечивалась их безопасная проводка (спад воды, туман, ледовые условия и т.п.).

Во время проводки судов лоцманы обязывались:

а) наблюдать за состоянием и правильностью навигационного ограждения и немедленно сообщать в портнадзор (гидробазу) о всех неисправностях и недостатках; сообщать о всех аварийных случаях с проводимыми судами или с другими судами, встретившимися на пути (ст. 23);

б) следить, чтобы проводимыми судами соблюдались правила по предупреждению загрязнения моря нефтепродуктами, а также санитарные правила (выбрасывание за борт мусора и т.п.) (п. 24);

в) выполнять все законоположения и правила по охране государственных границ, портовых сооружений, фарватеров и т.п.; следить за тем, чтобы не производилось измерение глубин фарватеров, осуществлять контроль за соблюдением судами обязательных постановлений по портам (ст. 25);

г) указывать капитанам судов на все замеченные нарушения правил судоходства, обязательных постановлений по портам и других действующих правил, потребовать устранения замеченных нарушений, а в случае невыполнения капитаном этих или иных законных требований лоцмана, немедленно сообщать об этом в портнадзор (гидробазу) (ст. 26).

Как и прежде, лоцманам воспрещалось без разрешения соответствующих властей перевозить с судна на судно, с берега или на берег людей, грузы и всякого рода предметы (ст. 27).

Ну и, безусловно, устанавливалось, что в случае аварии с судном или несчастного случая с людьми в районе лоцманской проводки лоцманы обязаны принять все возможные меры по оказанию помощи (ст. 28).

В раздел III положения «Взаимоотношения государственных морских лоцманов с капитанами судов», также было включено содержание отдельных статей КТМ. Так, ст. 29 дословно повторяла ст. 85 КТМ

Однако, в отличие от КТМ, Положение предусматривало, что в случае, если судно, следующее в порт, не прибыло к месту приема лоцмана в указанное в заявке капитаном время, то лоцман, направленный на это судно, может быть использован по другому назначению. Опоздавшее судно в таких случаях обеспечивалось лоцманской проводкой в порядке очереди (п. 30).

Положение о принятии лоцмана и стажера на борт судна (ст. 86 КТМ) уточнялось в том смысле, что капитан обязан был обеспечить не только быстрый и безопасный прием лоцмана и стажера на борт судна, но и не допустить при этом повреждений лоцманского бота. Новым было и положение, по которому, во время приема и высадки лоцмана и стажера капитан судна должен держать связь с лоцманским ботом (судном) и согласовывать с ним свои действия. Кроме того, предписывалось, что с момента прибытия лоцмана и до ухода его на судне должен быть поднят флажный сигнал по МСС – у меня на борту есть лоцман (п. 31).

В первые в советском морском праве также устанавливалось, что если во время приема на борт судна или ухода с судна, а также во время проводки с лоцманом или стажером произойдет несчастный случай, то судовладелец обязывался возместить причиненный ущерб в порядке и размере, установленном законом (ст. 32). Ранее судовладелец нес ответственность лишь за удержание лоцмана на судне более обусловленного времени.

Также, впервые устанавливалось, что в случае непогоды, когда было невозможно высадить лоцмана с лоцманского бота на идущее с моря судно, по согласованию с капитаном последнего лоцман мог осуществить проводку методом лидирования до места, где было возможно принять лоцмана на борт судна. Метод лидирования, по согласованию с капитаном судна, мог быть применен и при выводе судна из порта. При этом, между судном и лоцманским ботом следовало обеспечить надежную связь (п. 33).

Статья КТМ 1968 г. о лоцманской квитанции частично была воспроизведена в п. 34 Положения, с предоставлением капитану судна права дополнительно указать в квитанции свои замечания относительно обстоятельств, касающихся проводки судна лоцманом.

Новыми были также и положения, согласно которым:

а) капитану судна, впервые прибывающему в порт, лоцман должен был вручить обязательное постановление по порту (местные правила) (ст. 35);

б) капитан судна обязан по требованию лоцмана предоставлять ему бесплатное пользование судовой радиостанцией для связи по вопросам его служебной деятельности (ст. 37);

в) при возникновении обстоятельств, отражающихся на безопасности лоцманской проводки (ухудшение видимости, туман, уменьшение глубин на фарватере и т.п.), капитан судна обязан по требованию лоцмана использовать в мере, указанной лоцманом, средства судового электрорадионавигационного оборудования (эхолот, радиолокатор, радиопеленгатор и др.). При наличии в районе проводки береговой радиолокационной станции лоцман в этих случаях обязан был воспользоваться ее услугами (ст. 38).

Ст. 89 КТМ, по условию которой присутствие лоцмана на судне не снимало с капитана ответственности за управление судном, получила в Положении дополнения. В ней теперь подчеркивалось, что лоцман является только советчиком капитана, а последний лишь использует практические знания лоцмана и его опыт плавания в данном районе. При этом все приказания рулевому и в машину капитан должен был отдавать лично. В случае, когда в целях ускорения выполнения маневра капитан разрешал лоцману самому отдавать приказания, то тогда они считались как выполненные по приказанию капитана, за которые он нес ответственность.

Положение, по которому при уходе капитана с мостика он обязан указать лоцману лицо, ответственное за управление судном в его отсутствие, сохранялось (п. 39).

В новом Положении было развито правило, согласно которому если капитан, приняв на судно лоцмана, не следовал его рекомендациям, последний имел право в присутствии третьего лица отказаться от продолжения проводки судна. Лоцман же обязывался потребовать, чтобы об этом было записано в судовом журнале и в лоцманской квитанции. Кроме того, лоцман должен был, по возможности немедленно, сообщить о происшедшем в портнадзор (гидробазу).

Однако, и после отказа от проводки лоцман обязан был оставаться на мостике и, если капитану потребовались сведения, необходимые для безопасного плавания, он обязывался сообщать их. Однако, если же капитан требовал, чтобы лоцман возобновил проводку судна, то он был не вправе отказаться и должен был продолжить проводку (п. 40).

Впервые устанавливалось, что в случае сомнения в правильности рекомендаций лоцмана, капитан вправе отказаться от его услуг. При этом, в районе необязательной лоцманской проводки он мог, а в районе обязательной проводки – обязан был вызвать другого лоцмана. В последнем случае, по возможности, капитан должен был остановить движение своего судна (п. 41).

Существовавший и ранее запрет на оставление судна лоцманом без согласия капитана прежде, чем оно не будет в безопасном месте поставлено на якорь, ошвартовано, выведено в море или пока лоцман не будет сменен другим лоцманом, дополнялось уточнение, по которому штатное место оставления судна лоцманом в море могло быть изменено по условиям погоды или другим причинам. О чем следовало поставить в известность своевременно капитана (п. 42).

Новое звучание получило и положение о лоцманском сборе. Так, устанавливалось, что с судов, пользующихся услугами морских лоцманов, в том числе и при

методе лидирования, взимается лоцманский сбор в установленном порядке. Это относилось и к случаям, когда один лоцман осуществлял проводку нескольких судов, следующих друг за другом. Основанием для взыскания с судна лоцманского сбора служила лоцманская квитанция, подписанная капитаном судна или радиотелеграфное подтверждение (п. 43).

Ст. 92 КТМ полностью вошла в п. 44 Положения, об случаях отказа капитана вызвавшего лоцмана и после прибытия, последнего отказавшегося от его услуг. Точно также как ст. 93 в п. 45 (санкции за неправильно указанные капитаном в квитанции данные); а ст. 94, о задержке лоцмана на судне, в п. 46; а ст. 95 (об увозе лоцмана и его стажера) в п. 47.

П. 48 о лоцманском сборе, особом вознаграждении и штрафе (см. ст. 96 КТМ), дополнялась упоминанием наряду с морскими портами гидробаз.

В приложении к Положению были изданы образцы лоцманского удостоверения и лоцманская квитанция.

Проведя краткий анализ положения 1973 г., следует указать, что оно, построено на базе норм КТМ 1968 г., и в отличие от положения 1952 г., в полной мере отразило все технические и организационные нововведения в данной сфере, стараясь максимально уравновесить права лоцманов и капитанов проводимых ими судов.

Отдельно следует указать на следующее. Дореволюционные уставы лоцманских обществ устанавливали четкую систему наказаний для провинившихся своих членов. В советских же положениях находим лишь упоминание о возмещении ущерба произошедшего по вине лоцмана. На самом же деле и в советский период существовали варианты административной и уголовной ответственности лоцманов. Не вдаваясь в подробное рассмотрение данного вопроса лишь укажем, что согласно Уставу о дисциплине работников морского транспорта [7], данный документ распространялся на плавсостав судов Министерства морского флота, работников предприятий, осуществляющих спасательные, судоподъемные и дноуглубительные работы, а также на работников военизированной охраны, гидрографического предприятия, учебных заведений, Регистра СССР и его инспекций, портов, управлений флота, пароходств, всесоюзных объединений и центрального аппарата, а также на работников учебных заведений, Всесоюзного объединения «Совфрахт».

На других работников морского транспорта распространялись Правила внутреннего трудового распорядка.

В уставе, кроме прочего, устанавливалось, что начальники пароходств, территориальных и специализированных управлений флота, портов, директор Регистра СССР, капитаны судов транспортного флота, руководители предприятий и организаций могли налагать взыскания в виде замечания, выговора и строгого выговора и на тех подчиненных им работников, которые назначены на должность вышестоящим начальником (ст. 18).

В завершение рассмотрения правового регулирования лоцманского дела в СССР в 1969–1991 гг., следует указать, что в портах СССР лоцманский сбор взимали с чистой регистровой вместимости судна за проводку по каналу, фарватеру и между портами за пределами их акваторий, за расстояние проводки и с осадки судна по установленной ставке в один конец. Сверх исчисленной таким образом суммы дополнительно взимали за каждый фут осадки сверх 15 футов. За ввод судна в порт с внешнего рейда и швартовку у причала или отшвартовку от него и вывод судна на

внешний рейд лоцманский сбор взимали по установленным для этого ставкам и в установленном порядке. Отдельные размеры ставок лоцманского сбора были установлены за проводку ледоколов, буксиров и буксируемых ими несамоходных судов или плотов. В ставку лоцманского сбора также были включены расходы по доставке лоцмана на борт судна и на берег с борта судна, а также платы за предоставление шлюпки со швартовщиками и за работу швартовщиков для завоза и разноски швартовов.

Согласно ставкам сборов и плат за услуги, оказываемые иностранным судам в морских портах СССР, лоцманский сбор взимался со всех судов, фактически пользующихся услугами лоцманов. От уплаты лоцманского сбора освобождались военные и госпитальные суда. Взимание лоцманского сбора производилось по чистой регистровой вместимости судна. Суда вместимостью менее 1000 регистровых тонн считались за 1000 т.

Лоцманский сбор за проводку судов подходными к порту каналами и фарватерами взимался с регистровой тонны за каждую милю проводки в один конец. За ввод судна в порт и вывод его из порта лоцманский сбор взимался по специальным ставкам.

Также в СССР был принят прејскурант № 11-01 «тарифы на перевозки грузов морским транспортом в каботажном плавании», тоже предусматривающий оплату работы лоцманов [8, с. 120-122].

Список литературы

1. Кодекс Торгового мореплавания СССР 1929 г. // Электронный ресурс – режим доступа - КонсультантПлюс. - <http://www.consultant.ru/cons/cgi/> (дата обращения 20.08.2018).
2. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР (утв. Указом Президиума ВС СССР от 17.09.1968) // Электронный ресурс – режим доступа - КонсультантПлюс – URL: <http://www.consultant.ru/document> (дата обращения 9.10.2018).
3. Постановление СНК СССР от 25.07.1926 «Положение о государственных морских лоцманах» // Электронный ресурс – режим доступа - URL: <https://www.lawmix.ru/sss/16357> (дата обращения 20.09.2018).
4. Постановление СНК СССР от 15 января 1927 г. «О портовых лоцманах» // Библиотека нормативно-правовых актов СССР // Электронный ресурс – режим доступа - URL: www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_3175.htm (дата обращения 20.08.2018).
5. Приказ Минморфлота СССР от 26.04.1973 N 74 «Об утверждении Положения о государственных морских лоцманах». URL: www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=4353#08636067031100809 (дата обращения 20.08.2018).
6. Устав о дисциплине работников морского транспорта // Библиотека нормативно-правовых актов СССР. – URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_12125.htm (дата обращения 08.09.2018).
7. Прејскурант № 11-01. Тарифы на перевозки грузов морским транспортом в каботажном плавании // Ассоциация лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья. – URL: www.alppp.ru/law/hozjajstvennaja-dejatelnost/transport/35/prejskurant--11-01--tarify-na-perevozki-gruzov-morskim-transportom-v-kabotazhnom-plavanii.html (дата обращения 9.09.2018).
8. Костылев Г. А. Положение о Государственной морской лоцманской службе СССР от 29 марта 1952 г. Г.А. Костылев // Сборник нормативных актов по морскому транспорту. – М.: Транспорт, 1968. – С. 120–122.

Nikitina A. P. Legal regulation of sea pilots in the USSR in 1969-1991 // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2019. – T. 4 (72). № 1. – P. 34-44.

The article studies the legal regulation of the activities of the state sea pilots in the USSR in the period from 1969 to 1991, based on the code of merchant Shipping of the USSR in 1969, The regulations on the state sea pilots in 1973, as well as other regulations governing the activities of sea pilots. The analysis of these regulations, comparing them with the previously existing laws of the industry, marked by innovations and peculiarities.

Key words: state sea pilots, legal regulation, merchant shipping Code.

Spisok literatury

1. Kodeks Torgovogo moreplavaniya SSSR 1929 g. // EHlektronnyj resurs – rezhim dostupa - Konsul'tatPlyus. - <http://www.consultant.ru/cons/cgi/> (data obrashcheniya 20.08.2018).
2. Kodeks torgovogo moreplavaniya Soyuzo SSR (utv. Ukazom Prezidiuma VS SSSR ot 17.09.1968) // EHlektronnyj resurs – rezhim dostupa - Konsul'tantPlyus – URL: <http://www.consultant.ru/document> (data obrashcheniya 9.10.2018).
3. Postanovlenie SNK SSSR ot 25.07.1926 «Polozhenie o gosudarstvennyh morskikh locmanah» // EHlektronnyj resurs – rezhim dostupa - URL: <https://www.lawmix.ru/sss/16357> (data obrashcheniya 20.09.2018).
4. Postanovlenie SNK SSSR ot 15 yanvarya 1927 g. «O portovyh locmanah» // Biblioteka normativno-pravovyh aktov SSSR// EHlektronnyj resurs – rezhim dostupa - URL: www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_3175.htm (data obrashcheniya 20.08.2018).
5. Prikaz Minmorflota SSSR ot 26.04.1973 N 74 «Ob utverzhdenii Polozheniya o gosudarstvennyh morskikh locmanah». URL: www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=4353#08636067031100809 (data obrashcheniya 20.08.2018).
6. Ustav o discipline rabotnikov morskogo transporta // Biblioteka normativno-pravovyh aktov SSSR. – URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_12125.htm (data obrashcheniya 08.09.2018).
7. Prejskurant № 11-01. Tarifny na perevozki gruzov morskim transportom v kabotazhnom plavanii // Assotsiatsiya lesopol'zovatelej Priladozh'ya, Pomor'ya i Prionezh'ya. – URL: www.alppp.ru/law/hozjajstvennaja-deyatelnost/transport/35/prejskurant--11-01--tarify-na-perevozki-gruzov-morskim-transportom-v-kabotazhnom-plavanii.html (data obrashcheniya 9.09.2018).
8. Kostylev G. A. Polozhenie o Gosudarstvennoj morskoy locmanskoj sluzhbe SSSR ot 29 marta 1952 g. G.A. Kostylev // Sbornik normativnyh aktov po morskomu transportu. – M.: Transport, 1968. –S. 120–122.