

УДК 340.15:347.79

РАЗВИТИЕ НОРМ СТАТУСА СЛУЖАЩИХ СОВЕТСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА В 1921 – 1928 ГГ.

Гурина Л. В.

Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского

В статье рассмотрены вопросы касающиеся процесса становления правового статуса служащих советского торгового флота в 1921 – 1928 гг., затрагивая таким образом период между чрезвычайным законодательством гражданской войны и интервенции, с одной стороны, и изданием Кодекса Торгового Мореплавания в 1929 г., с другой. Анализируя нормативно-правовые акты указанного периода автор делает вывод об отсутствии четких путей определения и развития статуса служащих торгового флота у советского законодателя в этот период. В основном были лишь прописаны полномочия капитана и требования к занятию основных должностей на торговом флоте.

Ключевые слова: статус служащих торгового флота, нормы, правовое положение, декреты, положения.

Статус служащих торгового флота в современный период определяется международным, но и внутренним правом каждого государства. В России первым таким комплексным документом стал устав купеческого судоходства. Именно в этом документе были заложены комплексно основные нормы статуса судового экипажа, действовавшие в основном до 1917 г. К сожалению, подробному изучению эта проблема как в дореволюционный период, так и после него, не подвергалась. Среди немногочисленных работ в этом направлении можно упомянуть труды Скворцова А.Ю., Сидорченко В.Ф., Виноградова П.П., Кейлина А.Д., Змерзлого Б.В. [1-6]. Тем не менее, многие вопросы развития правового статуса судового экипажа остаются малоисследованными.

С окончанием основных событий гражданской войны и интервенции, оказавшись в экономической и политической блокаде советское государство остро нуждалось в скорейшем включении в международное экономическое сообщество. Несмотря на революционную романтику первых лет в области регулирования деятельности торгового судоходства приходилось учитывать не только отечественный, но и зарубежный опыт, принимать и подчиняться установленным правилам и требованиям. Потому неудивительно, что в этом вопросе было решено начать с определения главного – кто есть собственно служащие торгового флота, каков их статус и т.д.

11 июня 1921 г. № 126 Известий ВЦИК был опубликован декрет СНК «О морском транспорте». В целях урегулирования морского транспорта в нем устанавливались следующие основные положения. Перевозка морем пассажиров, багажа и грузов возлагалась на Народный Комиссариат Путей Сообщения (далее – НКПС) по

управлению морским транспортом, в ведении которого находился морской торговый флот РСФСР (ст. 1). Те же операции на не национализированных судах следовало производить по правилам, устанавливаемым НКПС (ст. 2).

Можно также указать, что в данном декрете излагались лишь общие постановления по деятельности морского торгового флота, а вот определению же статуса его служащих не было уделено должного внимания. Так, в ст. 17 лишь было указано, что за безбилетный проезд, а равно за неподчинение законным распоряжениям капитана, пассажир мог быть подвергнут властью капитана аресту и по прибытии в ближайший порт удалению с судна.

22 сентября 1921 г. было принято положение «О судовом экипаже морского торгового флота РСФСР». В нем указывалось, что судовой экипаж морского торгового флота составляют: капитан, старшие лица судового экипажа и судовая команда. К старшим лицам судового экипажа были причислены помощники капитана, механики с их помощниками, суперкарго, врачи и заведующий судовой радиотелеграфной станцией. Подчеркивалось, что судовая команда состоит из: а) палубной команды, б) машинной команды и в) всех остальных лиц, служащих на судне (ст. 1).

Статья 2 положения устанавливала, что личный состав судового экипажа комплектуется из членов профессионального объединенного союза транспортных рабочих лицами, отвечающими требованиям морской службы и соответствующими положениям и постановлениям (ст. 2). Таким образом отмечалась возможность частного судовладельца нанять на службу не члена профсоюза транспортных рабочих, а сам профсоюз становился монопольным представителем данной социальной группы.

Важно отметить, что личный состав морского торгового флота находился в ведении Управления Морским Транспортом (мортранов) (ст. 3).

Предполагалось, что служебные права и обязанности лиц судового экипажа и дисциплинарные правила, определяющие их взаимные отношения и порядок жизни на судне, будут определяться «Уставом внутренней службы на судах морского транспорта РСФСР», утверждаемым НКПС по соглашению с ЦК Всероссийского профессионального союза рабочих и служащих ж.д. и водного транспорта. Правила же об учете моряков и о комплектовании личного состава судового экипажа должны были издаваться НКПС по соглашению с ЦК Всероссийского профессионального союза рабочих и служащих железнодорожного и водного транспорта (ст. 4).

На капитана возлагалось управление судном, а также представительство интересов РСФСР, как судовладельца, и представительство интересов судовладельцев. Остальные лица судового экипажа, а также пассажиры и все другие могущие находиться на судне лица обязывались исполнять приказания капитана. Капитан же отвечал за последствия отданного им приказания и обязан был соблюдать международные обычаи (ст. 5).

Капитан получил дисциплинарную власть по отношению ко всем лицам судового экипажа в пределах, установленных «Уставом о внутренней службе на судах морского транспорта РСФСР». В частности, капитан обязан был принимать все необходимые меры к предупреждению дезертирства в заграничном плавании среди лиц судового экипажа согласно особой инструкции, издаваемой НКПС по соглашению с НК по иностранным делам (ст. 6).

В случае неисполнения законных распоряжений капитана со стороны пассажиров или других находящихся на судне лиц, капитан мог принять по отношению к ним все необходимые административные меры, вплоть до личного задержания в особом помещении. В дальнейшем должен был поступать согласно ст. 17 декрета о морском транспорте (ст. 7).

По приходе в иностранный порт, в котором был русский консул, морской агент или другой ответственный представитель НКПС и НК Внешней Торговли РСФСР, капитан обязан был извещать их о приходе и о времени ухода судна и при первой возможности являться к ним для получения инструкций или необходимого содействия, согласно постановлений консульского устава и других подлежащих положений и постановлений (ст. 8).

В случае совершения на судне уголовно-наказуемого деяния, капитан должен был составить в присутствии 2 лиц судового экипажа акт о случившемся. В акте следовало излагать показания свидетелей и все другие сведения, могущие служить к установлению обстоятельств совершенного деяния. Капитан должен был принимать также соответствующие обстоятельствам меры пресечения лицу, совершившему преступление, способов уклониться от ответственности. В русском порту захода это лицо следовало сдавать местным властям, а в случае невозможности задержать его на судне до захода в русский порт, или отправить его в русский порт, капитан должен был уведомлять о случившемся ближайшего русского консула и поступать согласно его указаниям (ст. 9).

В случае смерти какого-либо из находящихся на судне лиц во время плавания, капитан при участии 2 свидетелей и судовых врачей и фельдшера, если такие были, должен был составить акт, в котором означалось время и причина смерти, имя, подданство и последнее постоянное место жительства. К акту присоединялись опись имущества, оставшегося на судне после умершего. В первом порте захода судна, если это русский порт, капитан обязан был заявить о происшедшем случае смерти и передать копии акта и описи, а также и само имущество умершего портовому начальству. В заграничном плавании акт, опись и имущество передавались капитаном русскому консулу в ближайшем порте захода, в котором был русский консул. В случае рождения ребенка во время плавания судна, об этом следовало занести в судовой журнал с указанием имени матери ребенка (ст. 10).

В иностранных водах капитан, в силу своего служебного положения, признавался уполномоченным на заключение с третьими лицами всех сделок, вызываемых нуждами судна, груза и вообще плавания, а также на предъявление исков, относящихся к судну, грузу и провозной плате, и на ответ по таковым искам, поскольку на месте не было особого уполномоченного на эти действия представителя РСФСР. Ограничение полномочий капитана было действительно в отношении третьих лиц, вступивших с ним в сделки, если им при заключении сделки было известно об установлении ограничения (ст. 11).

За убытки, причиненные третьим лицам неправильными действиями и упущениями капитана и других лиц судового экипажа, а также неисполнением и ненадлежащим исполнением сделок, заключенных капитаном для нужд судна или плавания, без специального на то письменного полномочия РСФСР, могли отвечать только судном и грузом. Убытки лиц, имеющих постоянное жительство в пределах РСФСР, и в частности, убытки, понесенные этими лицами вследствие причинения

смерти или повреждения здоровья, возмещались в пределах и порядке, установленных действующими в РСФСР узаконениями (ст. 12).

По сделкам, заключенным капитаном в заграничных водах без специального на то письменного полномочия, с целью спасения груза от морской опасности, или его сбережения и приведения в исправность после морского несчастья, или вынужденной выгрузки в пути, или доставке в порт, собственники отвечали или самим грузом, помещенным на судне, или в пределах стоимости груза (ст. 14).

За ущерб, причиненный РСФСР неисправимыми действиями или упущениями капитана, а также за ущерб, причиненный лицами судового экипажа, если таковой мог быть предотвращен при достаточном надзоре за их действиями, капитан отвечал по правилам об ответственности должностных лиц (ст. 15).

Старшие лица судового экипажа и судовая команда обязаны были подчиняться распоряжениям капитана на судне, в лодках его, в лихтерах и на суше согласно правил «Устава внутренней службы на судах Морского транспорта». За неисполнение своих служебных обязанностей эти лица отвечали по правилам ответственности должностных лиц. (СУ, 67-514) (ст. 16) [7, с. 852-854]. Таким образом данный декрет положил начало определению правового статуса судового экипажа, что правда, в первую очередь сделал это по отношению лишь к капитану судна.

Тем не менее, в этот период ранее принятые узаконения уже выполнялись на местах. Так, к примеру, в Керчи в декабре 1923 г. были выданы мореходные книжки следующим лицам: Романов Я.И. (шкипер); Нагаев Г.И. (штурман дальнего плавания); Нотунов Я.С. (матрос); Минелли Н.М. (штурман дальнего плавания); Погодин П.Ф. (боцман); Петренко О.П. (матрос); Евтушенко Я.Н. (боцман); Чайна Г.С. (матрос); Ломана С.Т. (шкипер); Джанетти С.И. (матрос); Хрони-Яворский (матрос); Дефонс К.С. (машинист); Минучанис В. Н. (моторист); Петренко С.Ф. (машинист); Бурнус Д.Н. (шкипер); Еремин И.М. (машинист); Зиневич С.Н. (кочегар).

Большинство этих документов было выдано на основании документов, выданных в Нерчинске [8, л. 11] Или, скажем, в июле 1924 г. в этом же порту мореходные книжки были выданы 18 чел., в основном матросам и кочегарам. Сами документы выдавались в основном на основании удостоверений от Керченской милиции [8, л. 112] В сентябре 1924 г. – 9 человекам, в основном керчанам (кочегары, боцманы, матросы 1 механик) [8, л. 133]

Также важно отметить, что советское положение о судовом экипаже продолжило последние имперские традиции и также отказалось от вычленения такой должности как «шкипер». В этом случае следует указать, что Термин «шкипер» происходит от голландского «schipper» – корабельщик. В эпоху Петра I шкипером называли владельца или капитана торгового парусного судна (т.е. судна, имевшего не более 5 пушек). В военно-морском флоте России в XVIII в. словом «шкипер» обозначали младший офицерский чин на корабле. Лицо, имеющее это звание, отвечало за порядок и хозяйство на корабле. С 1768 г. в торговом флоте России появились судоводительские звания шкипер дальнего плавания и шкипер каботажного плавания, которые в 1902 г. были заменены на «капитан дальнего плавания» и «капитан каботажного плавания». В настоящее время шкипер – это капитан несамостоятельного судна, а в отдельных странах – капитан парусного или парусно-моторного судна.

Термин «шкипер» и далее используется для обозначения должности капитана и в действующих международных конвенциях, в частности в ст. 2, 3, 6 Конвенции

МОТ о минимальной квалификации капитана и других лиц командного состава торговых судов от 6 октября 1936 г. (вступила в силу 29 марта 1939 г.) [2, с. 8].

Кроме выше упомянутого положения, на местах также делались попытки локального регулирования требований к судоводителям. Так, к примеру, в обязательных постановлениях, действовавших в порту Евпатории (были утверждены Портовым Совещанием 24 апреля 1922 г. (прот. №5) и опубликованных в Бюллетене НКПС №118), раздел XVIII был посвящен судоводителям и механикам на судах, плавающих в пределах портовых вод Евпаторийского торгового порта. В нем, в частности, указывалось, что к управлению паровыми катерами, парусными судами в пределах портовых вод, допускались лица, бывшие прежде боцманами, матросами на военных паровых судах, после испытания их портовым управлением в знании морского дела (п. 122).

На паровых катерах, моторных лодках, в пределах порта, допускались в качестве механиков и машинистов, кроме лиц, имеющих право на управление машинами по общим законоположениям, машинисты и кочегары из военного и торгового флота, в случае признания их портовым управлением достаточно опытными в деле управления соответствующими машинами (п. 123).

К управлению шлюпками, совершающими плавание в пределах порта и предназначенными для перевозки пассажиров, допускались рулевые не моложе 21 года, знающие русский язык и признанные портовым управлением достаточно опытными в деле управления шлюпками при всяких случаях (п. 124).

Шлюпками, отдающимися для катания, могли управлять только лица, получившие письменное разрешение портового управления (п. 125). При этом, все лица, упомянутые в 122, 123, 124 и 125 пунктах, должны были ежегодно выбирать свидетельства в портовом управлении на право управления (п. 126) [9, с. 47].

В отдельных случаях союзные республики на своей территории вносили определенные уточнения в отношении прав лиц судовой команды вообще и капитана в частности. Так, к примеру, в 1928 г. было принято постановление Уполнаркомпути СССР при правительстве УССР и Наркомюста УССР «Правила о порядке принятия мер к временной изоляции хулиганствующих лиц из числа пассажиров или судовой команды».

В виду имевших место на речных товаро-пассажирских и буксирных паро-теплоходах случаев хулиганских поступков со стороны пассажиров и лиц судовой команды, «учиняемых в особенности под влиянием опьянения...», командирам товаро-пассажирских и буксирных паро-теплоходов, плавающих на внутренних водных путях на территории УССР, во время пути следования предоставлялось право подвергать временной изоляции «хулиганствующих лиц» [10, с. 467].

Лишь 2 августа 1924 г. было принято постановление СНК СССР от «О судоводителях морского торгового флота, плавающего под флагом Союза ССР». Им, к занятию судоводительских должностей на судах морского торгового флота, плавающего под флагом СССР, допускались граждане СССР, обладающие дипломами на судоводительские звания морского торгового флота и признанные по врачебному осмотру годными для занятия этих должностей (ст.1).

Судоводительские звания морского торгового флота разделялись на 6 степеней: 1) капитан дальнего плавания с высшим дипломом; 2) капитан дальнего плавания; 3) штурман дальнего плавания; 4) капитан малого плавания; 5) штурман малого

плавания и б) судоводитель маломерного судна (ст. 2). При этом, малым плаванием признавалось плавание:

а) в Белом море с прилегающими к нему водами Северного Ледовитого океана на восток – до меридиана мыса Тонкий (61° восточной долготы) и на запад – в Атлантическом океане – до меридиана Тронгейм;

б) в Балтийском море с его заливами, в Бельтах, в Зунде и Категате до линии Скаген-Линдеснес и через Кильский канал до устья реки Эмс;

в) в Азовском и Черном морях – до Константинополя;

г) в Каспийском море;

д) в морях Тихого океана: в Беринговом море – до Берингова пролива в Охотском море, Татарском проливе и Японском море – до линии Мозампо – Нагасаки (ст. 3).

Дальним же плаванием признавалось всякое плавание за пределы, указанные в предыдущей (3-й) статье (ст. 4).

Судоводителям предоставлялось право:

а) капитану дальнего плавания с высшим дипломом и капитану дальнего плавания – командовать всякими морскими судами;

б) штурману дальнего плавания – командовать морскими судами в малом плавлении, кроме пассажирских судов свыше 1300 рег. тонн полной вместимости и морских ледоколов и ледорезов свыше 1800 инд. сил; занимать должность помощника капитана на всяком судне, за исключением должности старшего помощника капитана в дальнем плавлении на пассажирских судах более 500 рег. тонн полной вместимости;

в) капитану малого плавления – командовать всякими судами в малом плавлении, кроме пассажирских судов свыше 1300 рег. тонн полной вместимости и морских ледоколов и ледорезов свыше 1800 инд. сил; кроме того, ему предоставляется право занимать должность младшего помощника капитана на всех судах как в малом, так и в дальнем плавлении;

г) штурману малого плавления – командовать в малом плавлении паровыми грузовыми судами до 100, парусными и парусно-моторными до 150 регистровых тонн полной вместимости и занимать должность младшего помощника капитана на всех судах как в малом, так и в дальнем плавлении;

д) судоводителю маломерного судна – командовать в малом плавлении паровыми грузовыми судами до 100, парусными и парусно-моторными судами до 150 рег. тонн полной вместимости, а также при недостатке штурманов малого плавления занимать должности третьего помощника капитана на грузовых судах в малом плавлении и младшего помощника капитана на портовых и рейдовых ледоколах и ледорезах, совершающих плавание в ограниченном районе, пределы которого устанавливаются НКПС.

При этом, под выражением «паровое судно» подразумевалось любое судно с механическим двигателем (ст. 5).

К командованию судами, совершающими рейсы местного сообщения, допускались штурманы малого плавления и судоводители маломерного судна. Районы этих местных сообщений и правила плавления в этих районах устанавливались НКПС по соглашению с Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делах и публиковались НКПС во всеобщее сведение (ст. 6).

Граждане СССР, не имеющие дипломов на судоводительские звания морского торгового флота, но признанные по медицинскому осмотру годными для занятия соответствующих должностей, могут быть допускаемы начальниками торговых портов к командованию в малом плавании и в местном сообщении судами до 20 рег. тонн полной вместимости (ст. 7).

На каждом морском торговом судне, кроме капитана, должны быть помощники не менее чем в следующем числе:

А) На пассажирских и грузовых паровых судах – как в дальнем, так и в малом плавании – не менее трех помощников, за исключением судов, совершающих рейсы местного сообщения, и паровых судов от 20 до 100 рег. тонн полной вместимости в малом плавании, где должно было быть не менее одного помощника капитана, и судов до 20 рег. тонн включительно, где помощников капитана не требовалось.

Б) На ледоколах и ледорезах – не менее трех помощников, за исключением портовых и рейдовых ледоколов и ледорезов, где должно было быть не менее двух помощников.

В) На парусных и парусно-моторных судах:

в дальнем плавании на судах более 250 рег. тонн полной вместимости – не менее трех помощников, на судах до 250 рег. тонн включительно – не менее двух помощников;

в малом плавании на судах более 150 рег. тонн полной вместимости – не менее двух помощников, на судах от 20 до 150 рег. тонн полной вместимости, а также на всяком судне свыше 20 рег. тонн, совершающем рейсы местного сообщения, – не менее одного помощника. Для судов до 20 (включительно) регистровых тонн полной вместимости помощников капитана не требовалось.

В случаях, когда судно не работало круглые сутки, установленное число помощников капитана могло быть уменьшено на одного с разрешения начальника торгового порта, согласованного с местными органами профсоюза водников (ст. 8).

Для получения диплома на судоводительские звания морского торгового флота требовалось состояние в гражданстве СССР и кроме того:

а) на звание судоводителя маломерного судна и штурмана дальнего или малого плавания: 1) достижение 21 года; 2) сдача испытания в правительственной испытательной комиссии (ст. 12) и 3) выполнение соответствующего плавательного ценза на морских судах (ст. 10);

б) на звание капитана дальнего или малого плавания: 1) получение диплома на звание штурмана соответствующего плавания и 2) выполнение необходимого плавательного ценза на морских судах (ст. 10);

в) на звание капитана дальнего плавания с высшим дипломом: 1) получение диплома на звание капитана дальнего плавания и 2) защита самостоятельной научной работы в особой правительственной комиссии.

Исключения из этих правил для лиц, обладающих специальным военно-морским образованием, устанавливались НКПС по соглашению с Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делах (ст. 9).

Для выполнения плавательного ценза требуется:

1) на звание судоводителя только парового или только парусного маломерного судна – 30 месяцев плавания в составе палубной команды на паровых или парусных судах по принадлежности в дальнем или малом плавании; на звание же судоводите-

ля всякого маломерного судна (как парового, так и парусного) – 24 месяца плавания на паровых и 24 месяца на парусных судах, причем как в первом, так и во втором случаях в счет ценза на парусных судах принимались 10 месяцев плавания на рыбацких парусных лодках, занимающихся промыслом в море;

2) на звание штурмана малого плавания – 24 месяца плавания в составе палубной команды с тем, чтобы не менее 6 месяцев плавания были совершены на парусных судах;

3) на звание капитана малого плавания – 18 месяцев плавания с дипломом штурмана малого плавания в должности помощника капитана;

4) на звание штурмана дальнего плавания – плавание с дипломом штурмана малого плавания в должности помощника капитана в течение 24 месяцев, из которых не менее 6 месяцев в дальнем плавании;

5) на звание капитана дальнего плавания – 24 месяца плавания с дипломом штурмана дальнего плавания в должности помощника капитана, из которых не менее 12 месяцев в дальнем плавании (ст. 10).

Правила исчисления плавательного ценза устанавливались НКПС по соглашению с Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делах и центральным комитетом профсоюзом водников и публиковались НКПС (по центральному управлению морского транспорта) во всеобщее сведение (ст. 11).

Состав правительственных испытательных комиссий, порядок производства испытаний на судоводительские звания морского торгового флота, предметы, программы и правила испытаний устанавливались НКПС (по центральному управлению морского транспорта) по соглашению с Наркомпросами союзных республик и с ЦК профсоюза водников (ст. 12).

При этом, лица, получившие судоводительские звания до издания данного положения, приравнивались к лицам, получившим звания судоводителей морского торгового флота в порядке настоящего положения, согласно особому расписанию, издаваемому НКПС (по центральному управлению морского транспорта) (ст. 13) [11].

В этот же день вышло постановление СНК СССР «О судовых механиках морского торгового флота, плавающего под флагом Союза ССР». Им, к занятию должностей судовых механиков на судах морского торгового флота, плавающего под флагом СССР, допускались граждане СССР, обладающие дипломами на звание судовых механиков морского торгового флота и признанные по врачебному осмотру годными для занятия этих должностей.

Звания судовых механиков морского торгового флота СССР разделялись на три разряда: механик 1, 2 и 3 разрядов (ст. 2). При этом, судовым механикам предоставлялось:

а) механикам 1 разряда – самостоятельное управление судовыми главными механизмами на всех судах;

б) механикам 2 разряда – самостоятельное управление судовыми главными механизмами до 1200 инд. сил включительно, кроме пассажирских судов свыше 300 инд. сил в дальнем плавании;

в) механикам 3 разряда – самостоятельное управление судовыми главными механизмами на грузовых судах до 300 инд. сил включительно и на всех судах местного сообщения. При этом, право управления судовыми главными двигателями внут-

ренного сгорания предоставляется судовым механикам 1 и 2 разрядов согласно примечанию к ст. 7, а деление судов, снабженных главными двигателями внутреннего сгорания или иными главными механическими двигателями по силам их двигателей, предоставлялось НКПС (по центральному управлению морского транспорта) (ст. 3).

Граждане СССР, не имеющие дипломов на звание судового механика морского торгового флота, но признанные по врачебному осмотру годными к занятию соответствующих должностей, могли быть допускаемы начальниками соответствующих торговых портов к управлению судовыми механизмами менее 50 инд. сил (ст. 4).

Положением также предусматривалось, что на каждом морском торговом судне СССР, кроме старшего механика, самостоятельно управляющего механизмом (ст. 3), должны были быть помощники в следующем числе:

а) на судах, в том числе ледоколах и ледорезах, свыше 1200 инд. сил – не менее 2 помощников, из которых второй механик (старший помощник) на пассажирских судах в дальнем плавании, а также на ледоколах и ледорезах – с дипломом механика 1 разряда, а на пассажирских судах в малом плавании и на всех грузовых судах – с дипломом не ниже судового механика 2 разряда;

б) на судах от 300 до 1200 инд. сил включительно как в дальнем, так и в малом плавании – не менее 2 помощников, из которых второй механик (старший помощник) на грузовых судах в дальнем плавании и пассажирских судах в дальнем и малом плавании, а также на всех ледоколах и ледорезах – с дипломом не ниже судового механика 2 разряда, а на грузовых судах в малом плавании – с дипломом не ниже судового механика 3 разряда;

в) на судах от 50 до 300 инд. сил включительно, а равно на судах местного сообщения не менее 1 помощника с дипломом не ниже судового механика 3 разряда. При этом, на пассажирских судах в 1200 и более инд. сил должно было быть не менее 3 помощников старшего механика; на судах, где полагалось 3 механика, третий механик (2 помощник) мог быть с дипломом судового механика 3 разряда, а на судах, где полагалось более 3 механиков, на занятие должности 4 механика и остальных допускались судовые машинисты (ст. 5).

Для получения диплома на звание судового механика морского торгового флота требовалось: 1) состояние в гражданстве СССР; 2) достижение 21 года; 3) сдача соответствующего испытания в правительственной испытательной комиссии (ст. 9) и 4) выполнение необходимого практического ценза (ст. 7). Исключения из этого правила для лиц, обладающих специальным военно-морским техническим образованием или высшим техническим образованием, устанавливались НКПС (по центральному управлению морского транспорта) по соглашению с Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делах и Наркомпросами союзных республик по принадлежности (ст. 6).

Для выполнения практического ценза требовалось:

а) на звание судового механика 3 разряда – 24 месяца работы на машиностроительных заводах или механических мастерских, из которых не менее 6 месяцев по ремонту двигателей внутреннего сгорания. Сверх 24 месяцев работы на заводах или в мастерских требовалось 12 месяцев плавания на морских судах с механическими двигателями, с исполнением обязанностей по уходу за судовыми механизмами, или 6 месяцев работы на морских и, кроме того, 9 месяцев работы на речных и озерных

судах с механическими двигателями свыше 500 инд. сил. Из общего числа месяцев плавательного ценза необходимо было иметь не менее 3 месяцев плавания на морских или речных судах с главным двигателем внутреннего сгорания;

б) на звание судового механика 2 разряда – 24 месяца плавания с дипломом механика 3 разряда в должности механика на морских судах с механическими двигателями, причем не менее 12 месяцев на морских судах свыше 300 инд. сил;

в) на звание судового механика 1 разряда: 24 месяца плавания с дипломом механика 2 разряда в должности механика на морских судах с главными механическими двигателями, причем не менее 12 месяцев на судах свыше 1200 инд. сил.

Для получения при повышении в разряде права на управление как паровыми главными механизмами, так и главными двигателями внутреннего сгорания требовалось взамен указанных в п. п. «б» и «в» 24 месяца – 30 месяцев плавания, из которых не менее 6 месяцев при соответствующих механизмах (ст. 7).

Правила исчисления практического ценза устанавливались НКПС (по центральному управлению морского транспорта) по соглашению с Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делах и ЦК профсоюза водников и публиковались НКПС во всеобщее сведение (ст. 8).

Порядок производства испытаний на звание судовых механиков морского торгового флота, состав правительственных испытательных комиссий, предметы, программы и правила испытаний устанавливались НКПС (по центральному управлению морского транспорта) по соглашению с наркомпросами союзных республик и с ЦК профсоюза водников (ст. 9).

Лица, получившие звание судовых механиков до издания настоящего положения, приравнивались к лицам, получившим звание судовых механиков морского торгового флота в порядке данного положения согласно особому расписанию, издаваемому НКПС (по центральному управлению морского транспорта) (ст. 10) [11].

Таким образом, двумя положениями были установлены основные правила для получения званий капитанов, штурманов и механиков торгового флота СССР. Что касается прочих должностей на судах торгового флота, то законодатель обращался к регулированию этого вопроса лишь по мере необходимости.

Важным шагом в деле становления статуса и правового положения служащих торгового флота, а также для обеспечения безопасности плавания для всех судов независимо от флага, отходящих из портов СССР, стало принятие СНК СССР постановления от 24 марта 1926 г. «О минимуме состава судового экипажа морских торговых судов».

Им, всякое паротеплоходное, парусно-моторное и парусно-морское торговое судно независимо от флага при отплытии из порта СССР обязано было иметь на своем борту судовой экипаж в составе, обеспечивающем благополучное плавание (ст. 1). 2. В случае отсутствия на судне по каким-либо причинам нормального состава экипажа начальник торгового порта мог разрешить отход судна из порта лишь при условии наличия минимума судового экипажа, который обеспечивал бы двухсменную вахту по обслуживанию главных судовых потребностей (ст. 2).

При этом, минимумом судового экипажа на паротеплоходе, обеспечивающем двухсменную вахту (ст. 2), признавался следующий состав экипажа: капитан, 2 помощника капитана, боцман, 2 матроса I класса (рулевых), 2 механика, 1 машинист и по 2 кочегара на каждый котел. На судне с жидким топливом кочегаров должно бы-

ло быть 2 независимо от числа котлов. В тех случаях, когда для перехода судна требовалось менее суток, установленный ст. 3 минимум командного состава мог быть уменьшен на одного помощника капитана и одного машиниста (ст. 3).

Минимумом судового экипажа на парусных и парусно-моторных судах признавался такой состав, который обеспечивал бы в открытом море двухсменную вахту командного состава и одну морскую вахту судовой команды, причем на парусно-моторных судах, кроме того, должен был быть один моторист.

Примечание. В тех случаях, когда для перехода судна потребуется менее суток, установленный ст. 4 минимум командного состава мог быть уменьшен на одного помощника капитана (ст. 4). Также указывалось, что весь означенный в ст. ст. 3 и 4 экипаж должен быть соответствующей квалификации (ст. 5) [12, л. 102].

В завершение рассмотрения данной проблематики, безусловно, следует упомянуть приказ народного комиссара путей сообщения от 26 февраля 1929 г. «О повышении в правах дипломированных судовых механиков и механиков практиков (со свидетельствами) морского торгового флота».

Учитывая долголетнюю службу по управлению и уходу за главными машинами судов морского торгового флота, плавающих под флагом СССР, за лицами, не имеющими соответствующей теоретической подготовки, предлагалось ЦУМОТрану с 1 февраля 1929 г. повысить в правах указанных лиц при наличии нижеследующих условий:

Во-первых, лиц, получивших дипломы на звание судового механика 3 разряда в порядке закона 1903 и 1909 гг., уравнивать в правах по управлению главными судовыми машинами к судовым механикам 11 разряда, если эти лица совершили по 2 августа 1924 г. плавание в количестве 24 месяцев в должности старшего механика на судах морского торгового флота с мощностью главной машины от 50 до 200 ИНР и 24 месяца в должности не ниже 3 механика на судах с мощностью главной машины от 200 ИНР и выше или же все 48 месяцев плавания на судах с мощностью главной машины от 200 ИНР и выше в должности не ниже 3-го механика.

Во-вторых, лиц, совершивших до 2 августа 1924 г. плавание: а) со свидетельством механика-практика 3 разряда в должности старшего механика на судах морского торгового флота с мощностью главной машины от 50 до 200 ИНР и в количестве 24 месяцев и 36 месяцев в должности 3-го механика на судах с мощностью главной машины от 200 ИНР и выше или же в общей сложности 60 месяцев в должностях 2-го и 3-го механика на судах с мощностью главной машины от 300 ИНР и выше, – приравнять в правах по управлению главными судовыми машинами к лицам, получившим свидетельства механиков-практиков 2-го разряда,

б) со свидетельством механика-практика 2-го разряда в должности старшего механика на судах морского торгового флота с мощностью главной машины от 200 до 1000 ИНР в количестве 24 месяцев и 36 месяцев в должности не ниже 3-го механика на судах с мощностью главной машины свыше 1000 ИНР и выше, – приравнять в правах по управлению главными судовыми машинами к лицам, получившим свидетельства механиков-практиков 1 разряда.

В-третьих, ценз плавания, предусмотренный пп. 1 и 2 настоящего приказа, обязательно должен был быть заверен Управлением морского торгового флота с приложением печати.

В-четвертых, лицам, удовлетворяющим требованиям пп. 1 и 2 (пп. «а» и «б») настоящего приказа, ЦУМОРу следовало: а) в первом случае ранее выданные дипломы заменить новыми на то же звание с припиской в тексте диплома о праве данного лица управлять главными судовыми машинами 2-го разряда; б) во втором случае ранее выданные свидетельства механиков-практиков соответственно заменить свидетельствами установленного образца на право управления главными судовыми машинами [13, л. 29].

При этом следует указать, что несколько ранее, 8 февраля 1929 г. был издан приказ Центрального Управления морского Транспорта НКПС «Об обмене дипломов на звание судоводителей и судовых механиков старого образца, выданных Отделом Торгового Мореплавания быв. Министерства Торговли и Промышленности на диплом установленной НКПС формы», через портовые управления [13, л. 33].

Во исполнение его, к примеру, ялтинским торговым портом было выдано удостоверение, за подписью замначпорта Соколова, гр. Лебедеву Михаилу Алексеевичу в том, что его диплом на звание штурмана дальнего плавания за №2631, выданный Отделом Торгового мореплавания М.Т. и Пром. от 4 февраля 1911 г., отправлен в Центральное управление Морского Траспорта для обмена на диплом, установленной формы НКПС [13, л. 5].

Кроме того, следует упомянуть и о том, что несмотря на постановление СНК СССР о судоводителях морского торгового флота от 22 августа 1924 г. и приказ НКПС о комплектовании судов морского торгового флота, плавающих под флагом СССР судоводительским составом от 25 сентября 1924 г. №1925, не все суда были укомплектованы как надо. Таковым, к примеру, был пароход «Роза Люксембург» Доно-Кубанского Госречпароходства. Выполнение приказа №1925 было возложено на начальников портов, т.е. на них возлагался строгий контроль за комплектом и при необходимости задержка судна до укомплектования [12, л. 85].

Таким образом, важнейшими нормативными актами, установившими основные нормы в отношении экипажей торговых судов, были декрет СНК «О морском транспорте» от 11 июня 1921 г.; положение «О судовом экипаже морского торгового флота РСФСР» от 22 сентября 1921 г.; постановление СНК СССР от «О судоводителях морского торгового флота, плавающего под флагом Союза ССР» от 2 августа 1924 г.; постановление СНК СССР от 24 марта 1926 г. «О минимуме состава судового экипажа морских торговых судов». Также в этот период начался процесс обмена дипломов судоводителей на дипломы советского образца и были приняты отдельные локальные акты регулирующие вопросы деятельности и статуса членов экипажей судов торгового флота.

Список литературы:

1. Скворцов А. Ю.. Правовой статус капитана в международном плавании: Автореф. дис.... канд. юрид. наук. СПб., 1999.
2. Сидорченко В.Ф. Капитан морского судна. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2001. – 307 с.
3. Виноградов П.П., Кейлин А.Д., Под ред.: Солодилов А.П.: Морское право. – М.: Издательство Водный транспорт, 1939. – 248 с.
4. Александр Кейлин. Советское морское право. –Из-во: Водтрансиздат. – 1954 г.
5. Внешнеторговый транспорт. Под общей ред. А. Д. Кейлина. – М.-Л., Международная книга, 1938. – 347 с.

6. Змерзлый Б.В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX в. / Б.В. Змерзлый. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. – 512 с.
7. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1921 г. – М., 1944. – с. 1198.
8. Государственный Архив Республики Крым (ГАРК). Ф. р-1584, оп. 2, д. 121. Списки командного состава Керч. Торгового порта. Переписка. Циркуляры. 5.01.1924-9.12.1924. 162 л.
9. Отчет о деятельности Евпаторийского Морского Порта за 1922 – 1923 бюджетный год. – Евпатория, Крымполиграфтрест, 1924. – 47 с.
10. Збірник узаконень та розпоряджень робітничо-селянського уряду Країни за 1928 рік. – №14 – С. 67 – 468.
11. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1924 г.
12. ГАРК, ф. р-1584, оп. 2, д. 190. Распоряжения и переписка, касающиеся отпуска судов в плавание, выдачи навигационных документов на суда. 2.01.1926-12.1926. 221 л.
13. ГАРК, Р-1599, оп. Л., д. 63. Заявления, удостоверения и переписка с ЦУМОРОм о замене дипломов на звание судостроителей и судовых механиков старого образца, выданных Отделом торгового мореплавания быв. Министерства торговли и промышленности на дипломы установленной формы НКПС. 23.01.1929-5.11.1929 г. 42 л.

Gurina L. Development of standards the status of employees of the Soviet merchant navy in 1921 - 1928 years // Scientific Notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2015. – № 1. – P. 13 – 25.

In the article questions are considered touching a process becoming of legal status of office workers of soviet mercantile fleet in 1921 - 1928, affecting thus a period between the emergency legislation of civil war and интревенции, from one side, and by edition of Code of Trade Seagoing in 1929, with other. Analysing the normatively-legal acts of указанног period an author draws conclusion about absence of clear ways of determination and development of status of office workers of mercantile fleet for a soviet legislator in this period. Mainly plenary powers of captain and requirements were only prescribed to employment of basic positions on a mercantile fleet.

Keywords: status of office workers of mercantile fleet, norm, legal position, decrees, positions.