

УДК 340

DOI: 10.37279/2413-1733-2020-6-2-51-59

## ОРГАНИЗАЦИЯ ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЫ В ФИНЛЯНДИИ В НАЧАЛЕ XIX ВВ.

Никитина А. П.<sup>1</sup>, Гаук А. М.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Юридический институт Севастопольского государственного университета

<sup>2</sup> Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье указано, что организация лоцманов в Финляндии после присоединения ее к Российской империи получила новое правовое основание, однако с учетом имеющегося богатого опыта. 17 мая 1812 г. был подписан императорский регламент «о заведении маяков и лоцманов в Финляндии». Данный документ интересен также тем, что он не вписывается в традиционную для России модель – создание лоцманских обществ при конкретных портах. Регламент 1812 г. предполагал же единую лоцманскую организацию на всей территории ВКФ и, вместе с тем, устанавливал единые права и обязанности лоцманов. Он состоит из 77 параграфов, объединенных между собой в пять артикулов: «Обязанности мореплавателей относительно пользования лоцманами»; «О заплате как общих сборов за заведение лоцманов и маяков, так и особой платы, получаемой лоцманом»; «Каким образом взимать лоцманские деньги, равно и сумму за заведение маяков и лоцманов, с показанием, как вести об оных контрольные реестры»; «Об обязанностях лоцманов»; «О подлежащем судебном месте и судопроизводстве по делам, касающимся до маяков и лоцманов». Данный регламент был одновременно издан с регламентом о должностных обязанностях и о экономии по части лоцманской и об устройении маяков и баков в Финляндии, чем завершилась правовая организация лоцманов данной страны в этот период.

**Ключевые слова:** Финляндия, лоцманы, права и обязанности; капитаны судов, фарватеры, лоцманский начальник.

Сегодня в российской историко-правовой науке есть немало интересных и весьма информационных работ, посвященных проблемам становления и развития отечественного морского права. Среди них следует назвать труды дореволюционного периода – Шершеневич Г. Ф. [1], Невзоров А. С. [2]; советского – Кейлин А. Д., Виноградов П. П. [3, 4]; современного – Мишальченко Ю. [5], Никитина А. П. [6], Змерзлый Б. В. [7] и др.

В тоже время следует отметить тот факт, что не во всех регионах Российской Империи действовало общеимперское законодательство. Одним из таких регионов было Великое княжество Финляндское (далее – ВКФ). Как известно, присоединение земель, заселенных финнами к территории российского государства шло постепенно, в первую очередь за счет войн с Шведским королевством [8]. Окончательное же оформление данный процесс получил в 1808 г. [9, с. 146-147.].

Учитывая полученную ВКФ автономию, а также давние морские традиции финнов, их знание европейских морских законов и практики, вплоть до 1917 г. им

было позволено иметь собственное морское право, лишь частично синхронизированное с общеимперским. К тому же, следует помнить, что шведское морское право, которым пользовались финны, было очень хорошо известно в России.

17 мая 1812 г. был подписан императорский регламент «о заведении маяков и лоцманов в Финляндии». Данный документ интересен также тем, что он не вписывается в традиционную для России модель – создание лоцманских обществ при конкретных портах. Регламент 1812 г. предполагал же единую лоцманскую организацию на всей территории ВКФ и, вместе с тем, устанавливал единые права и обязанности лоцманов.

Документ состоит из 77 параграфов, объединенных между собой в пять артикулов: «Обязанности мореплавателей относительно пользования лоцманами»; «О заплата как общих сборов за заведение лоцманов и маяков, так и особой платы, получаемой лоцманом»; «Каким образом взимать лоцманские деньги, равно и сумму за заведение маяков и лоцманов, с показанием, как вести об оных контрольные реестры»; «Об обязанностях лоцманов»; «О подлежащем судебном месте и судопроизводстве по делам, касающимся до маяков и лоцманов».

Рассмотрим его содержание более детально. В первом артикуле устанавливалось, что все иностранные, а также русские и финские суда при отплытии из Финляндии и возврате в нее, должны брать на всех лоцманских станциях, мимо которых проходили лоцманов (п. 1). Однако все финляндские суда в границах Финляндии могли ходить без лоцманов (п. 2).

Если начальник судна, который должен брать лоцмана, этого не сделал, хотя таковой и на лицо находится, то он подвергался штрафу в 25 руб. серебром и отвечал за весь убыток, от этого произошедший (п. 3).

Капитану судна, при отсутствии лоцмана позволялось использовать для лоцманской проводки местных жителей и рыбаков, которые, однако, несли в этом случае ту же ответственность, что и государственный лоцман. При появлении во время такой проводки лоцмана, судно следовало передать ему. При неявке лоцмана исполняющий его обязанности должен был с такого заработка оплатить соответствующие налоги соответственно вместимости судна (п. 4).

Для получения лоцмана капитан судна должен был обращаться к старшему местному лоцманскому служителю. Во время плавания требование лоцмана происходило поднятием флага на вершину мачты, или посредством выстрела (п. 5).

Начальник судна, который устно, письменно или посредством знаков затребовал к себе лоцмана, а по прибытии его, им не пользовался, обязывался оплатить полностью его услуги (п. 6).

Капитан судна также обязывался оказать содействие лоцману в подъеме на судно, сбережении его бота. При неисполнении этого на капитана полностью возлагалась вся ответственность за могущие произойти убытки. В случае гибели лоцмана или иного лица на его боте по вине капитана судна, «то виновный или лишается жизни, или подвергается телесному наказанию или заключению в тюрьму, смотря по законам и существу дела. Если же сие происходит от упущения, то присуждается виновный, по рассмотрению судьи, или к половинной пене, платимой за неумышленное убийство; сверх того, подвергается, если будет Лютеранского исповедания, или публичному или частному церковному покаянию, по силе Королевского постановления от 23 марта 1807 г.» (п. 7)

По явке лоцмана на судно, капитан его должен был ему объявить о глубине корабельного хода. При неправильных показаниях капитан отвечал за возможные убытки и подвергался особому штрафу – по 5 руб. серебром штрафа за каждый утаенный им фут настоящего корабельного хода, а также двойной оплате утаенной глубины осадки судна. Если настоящее число футов капитаном было утаено до отплытия, то он подвергался только пене в 10 руб. серебром.

До прибытия судна к ближайшей лоцманской смене, капитан судна был обязан заплатить лоцману следуемые ему по таксе лоцманские деньги и вносить их в имеющийся при нем печатный лоцманский журнал, который затем подписывался начальником судна и кормщиком (п. 8).

Начальник судна отвечал за то, чтобы лоцмана не поили спиртными напитками, не отвлекаем «пустыми разговорами» (п. 9). Также запрещалось лоцманов принуждать к иным видам работ под угрозой штрафа (п. 10) [10, с. 33].

В случае насильственного увоза лоцмана или его помощника за границу капитан судна подлежал смертной казни (п. 12). Кроме того, устанавливалось, что в случае когда капитан воспрепятствует лоцману сойти с судна в такое удобное время, когда он при помощи попутного ветра с безопасностью выйти может в открытое море, а лоцман при возвращении в свою станцию, из-за противного ветра и сильного волнения, погибнет или получит тяжкие телесные повреждения, то виновный за гибель лоцмана наказывался полной или половинной пеней, положенной за неумышленное убийство, или денежной пеней, смотря по обстоятельствам. Если же лоцман не погиб, но его потерял здоровье, то виновный платил двойную законную пенью, услуги врача, за причиненную боль и за потерянное время, по 50 коп. серебром за каждый потерянный час. Если же кроме того произошел еще какой-либо убыток, то он оплачивался по усмотрению судьи.

В случае, когда из-за погодных условий лоцман не может сойти с судна, то капитан обязывался обеспечить его возвращение. Если этот путь лоцман совершал водой, то лоцману полагались, сверх фрахта и содержания, трактаментные деньги по 10 коп. серебром за каждую немецкую милю, до места самого его пребывания; если же он отправлял сухим путем, тогда оплачивались прогонные деньги на одну лошадь до станции своей и сверх того еще трактаментные деньги по 30 коп. серебром, считая по 6 шведских миль в сутки.

Отдельно оплачивался лоцманский бот, содержание его помощника (п. 13). При повреждении лоцманского бота, этот убыток следовало оплатить немедленно, прибегая к помощи оценщика (п. 15).

Особо оговаривался штраф за выброс балласта и мусора в неустановленных местах (п. 14).

Традиционно всем иностранцам запрещалось под угрозой штрафа измерять глубины в территориальных водах Финляндии (п. 6).

Что касается лоцманских и маячных сборов, то устанавливалось, что они вносятся соразмерно осадке судна и согласно таксе, изданной 17 мая 1812 г. [10, с. 34].

Устав требовал, чтобы лоцман будучи на казенном или купеческом судне, обеспечивался пищей и содержанием наравне с простым корабельщиком, и получал сверх того ежедневно еще по чарке вина. В случае задержки лоцмана на судне, без возможности его отплытия, то ему следовало получать от российских и финских судов за каждый день простоя по 25 коп. серебром, а от иностранных судов по 50

коп. При задержке лоцмана на судне по причине плохой погоды, он получал с российских и финских судов по 15 коп. серебром за каждый день, а с иностранных судов по 30 коп. серебром.

С 22 сентября включительно по 10 мая включительно лоцману позволялось взять с собой помощника, которому полагалось аналогичное содержание, а также трактamentные деньги, считая по 15 коп. серебром за каждую немецкую милю, до места пребывания его (п. 35). В случае, если лоцмана лишили вышеуказанных прав, или если здоровье его из-за недостатка содержания повредилось, то виновный, по рассмотрению судьи, платил пени от 25 до 75 руб. серебром (п. 11).

В том случае, когда лоцманы командировались по казенным делам с ордерами, письмами или т.п., то им следовало платить по 15 коп. серебром за каждую немецкую милю в оба пути, как туда, так и обратно (п. 36).

Обязанностях лоцманов в уставе излагались достаточно подробно. Так, устанавливалось, что они должны точно знать фарватер, его грунт, на какое пространство этот грунт простирается, глубину его залегания; знать все как в фарватере, так и в окружности его лежащие якорные места, качество и годность дна, также разнообразные ходы для провода корабля, чтобы вести судно по всем фарватерам и тогда, когда баки или вехи затеряются; знать все прочие признаки качества места, чтобы пользоваться всеми для безопасности нужными мерами как при закидывании якоря, так и при плавании; знание прямо стоящих и поперечные знаки на мелях, умели ним определить расстояние, до которого судами, различной осадки, к ним подходить можно; совершенно знать наружный вид земли, чтобы при помощи компаса в пасмурную и туманную погоду, равно и во время ночи, знали продолжать путь; знать как маневрировать судами различного рода, во время плавания, поворота при отплытии и при стоянии на якоре, при буксировании и закидывании второго якоря; знать морские течения (п. 52).

На лоцмана устав возлагал, чтобы все мели, находящиеся как в общем, так и в малых фарватерах, состоящие под его присмотром или на него возложенные, означены были довольно высунувшимися из-под воды вехами или баками, и чтоб они во все время мореплавания находились на своих местах. Если владелец водного участка в этом вопросе не исполнил своей обязанности, то лоцман от своей ответственности не освобождался. Однако в этом случае при производстве соответствующих работ ему полагалось вознаграждение.

Предписывалось ко всем северным и восточным вехам на верхнем конце привязывать пучки или веники, а южные и западные оставлять без них; те же вехи, которые означать могут как северо-восток, так и юго-запад, следовало отличать на верхнем конце крестом.

На тех мелях, на которых флаги содержались от казны, северным и восточным флагам полагалось быть красного, южным и западным белого цвета; тем же флагам, которые могли означать обе стороны, следовало иметь одну половину красную, а другую белую.

Лоцман, за упущения по данному вопросу штрафовался первый раз 5 руб. серебром, второй раз вдвое, а если оказывался виновным в третий раз, то платил он в четверо от установленного штрафа и лишал своего места, хотя бы от его проступка не произошло для судна и груза убытка. В случае же если такой убыток происходил, то следовало его выплатить из имущества лоцмана.

В тоже время, устанавливалось, что выставление и содержание вех по фарватерам, уклоняющимся от общего фарватера, не является обязанностью лоцмана, если только это не будет на него возложено по особому условию с тем, кто занимался в этом районе мореплаванием (п. 53).

Лоцманам, провожающим судно с моря, полагалось заблаговременно встречать его перед выходом, а потому предписывалось «чтобы имели всегда достаточное число людей дома, дабы в случае надобности могли помочь лоцману в приплытии к судну». Нарушение этого порядка наказывалось девятью парами прутьев, или содержаться в тюрьме 8 дней на воде и хлебе. В случае же аварии, ущерб удовлетворялся из имущества лоцмана [10, с. 39].

При невозможно оплатить убыток, то лоцман обязывался отработать недостающую сумму у пострадавшего или наказывал заключением под стражу. Не явившийся немедленно на судно лоцман штрафовался в 5 руб. серебром, а другой, вблизи находящийся лоцман, должен был принять судно. Если же оказывалось, что преступление лоцмана еще тяжелее, то, по решению суда, он мог быть оштрафован от 5 до 50 руб. серебром (п. 54).

Лоцманам предписывалось снабжать себя лучшими ботами и парусами, смотря по положению лоцманских станций и качеству лоцманских расстояний. Лоцманский бот во время гребли должен был отличатся распущенным белым флагом, привязанным к шесту или палке, длиной от двух до трех локтей, поставленным на передней части бота. Во время плавания этот флаг укреплялся к концу району или мачты, или употреблялся также кусок красной материи в парус. Несоблюдение этого положения наказывалось штрафом в 3 руб. серебром.

Указанный флаг или красную материю в парусе запрещалось употреблять всем прочим под опасением пени 15 руб. серебром и удовлетворения морального ущерба (п. 55).

Лоцман при исполнении должности, должен был носить соответствующую бляху и иметь лоцманский журнал (п. 56).

Встречая судно, лоцман должен был как можно больше держаться в фарватере и тогда только показать свой флаг, когда его с судна отличить можно, многократным опущением его, то на ту, то на другую сторону, дать знать, в которую сторону направлять судно для приведения его наилучшим образом в фарватер. Вне фарватера лоцману не следовало показывать свой флаг (п. 57).

В случае если лоцман к судну, с моря плывущему, при входе подходить так близко, что он свои вопросы может с судна получать ответы, то он должен был узнать название судна и его начальника, откуда оно отплыло и куда отправляется, чем нагружено и сколько требуется глубины для своего хода. На все эти вопросы капитану судна отвечать под угрозой штрафа в 25 руб. серебром.

Лоцманы имели право отказывать в помощи судам, имеющим подозрение на эпидемиологическую опасность (п. 58).

При невозможности лоцман, по причинам погоды, подняться на судно, он должен был с бота указывать ему направление движения (п. 59).

При отсутствии подозрения к судну в эпидемиологическом плане судно следовало немедленно взойти на него, соблюдая при этом меры безопасности. По прибытии судно следовало позаботиться о своем боте (п. 60), быть трезвым, за что мог быть оштрафован или уволен (п. 61) [10, с. 40].

В связи с личной ответственностью лоцмана за судно при проводке, ему следовало немедленно по прибытии на него узнать особенности управления, глубину корабельного хода, хорошо ли плывет боковым ветром, и со скоростью и точностью поворачивается и т.п.; указать капитану заранее встречаются кривые и узкие проходы; представить имеющийся при себе лоцманский журнал (п. 62).

При устном указании осадки судна капитаном, и в иных случаях, лоцману следовало стремиться чтобы его распоряжения давались при свидетелях (п. 63).

При проводке судна лоцманов в море он должен был заблаговременно напомнить о сходе своем с корабля, проследить заполнение лоцманского журнала под угрозой штрафа (п. 64).

Лоцман посадивший судно на мель без причинения ему вреда наказывался пятнадцатью парами прутьев; если же происходил убыток, то он удовлетворялся из имущества лоцмана, а без возможности возмещения лоцману грозило заключение в тюрьме. В тоже время, если судно село на мель или понесло убыток не по вине лоцмана, то он освобождался от любой ответственности (п. 65).

При отсутствии на судне представителя таможи его обязанности возлагались на лоцманов (п. 66).

Лоцманы обязаны были строго вводить и выводить суда только по дозволенным к тому путями (п. 67); объявлять начальникам не финских судов чтоб они не выходили из положенного фарватера; о производимом на месте выгрузки осмотре; запрете без разрешения таможи сходить с судна и посещения судна посторонними, кроме поручиков над яхтами и таможенных служителей; заблаговременно объявлять капитану, чтоб он по прибытии к таможе, закинул якорь на ружейный выстрел от берега или моста (п. 68).

В случае если судно, при запрете лоцмана и без разрешения таможи намеревалось выгрузить или нагрузить какой-либо товар [10, с. 41], то лоцману следовало немедленно оставить и уведомить по близости живущих лоцманов, чтобы провод этого судна на себя не принимали; лоцманы же, получившие такое уведомление, обязаны строго его исполнять под угрозой штрафа от 15 до 75 руб. серебром, а также под угрозой штрафа в 50 руб. серебром, подавать друг другу помощи для останковки такого судна. О такой останковке корабля лоцман обязан был сообщить в ближайшую таможду (п. 69).

Традиционно лоцманам следовало напоминать морякам о запрете выброса балласт в местах стоянки и фарватерах. О таком нарушении следовало сообщать своему начальству (п. 70).

Лоцманским служителям в своих округах следовало контролировать оплату судами в местах отсутствия таможен соответствующий сбор, или самим принимать его оплату. При отказе капитана судна от данного платежа с него взыскивался штраф в 10 руб. серебром. При невозможности лоцманов взыскать этот сбор с судна следовало сообщать таможе (п. 71).

Также традиционно лоцманам запрещалось сообщать посторонним особенности фарватеров (п. 72); контролировать, чтобы посторонние лица не замеряли глубины моря, шхер, фарватеров (п. 73).

При этом, исполняя свои обязанности, лоцманы особо охранялись государством. За оскорбление лоцмана обычны в таком случае штраф удваивался, а еще

виновный наказывался «за нарушение покоя по главе 21 пар. 7 тит. О преступлениях» (п. 74).

Что касается судебных мест и судопроизводств по делам, касающимся маяков и лоцманов, то уставом предусматривалось, что капитан купеческого суда, поступающий вопреки сего постановления, судится в ближайшем от судна его магистрате; при его отсутствии в месте где стояло судно, то судился магистратом местопребывания.

В случае, если на офицера или унтер-офицера казенного судна подавалась жалоба в нарушении этого постановления, то должен был представлять о том начальник над лоцманами Финляндскому генерал-губернатору, который и отсылал уже дело в соответствующее судебное место. Что же касается преступлений относительно использования запрещенных фарватеров и гаваней, то их следовало разбирать и решать тому суду, под ведением коего состояло место, где произошло преступление (п. 75).

Дела о преступлениях лоцманских служителей следовало разбирать и решать ближним городским или земским судебным местам. За преступление по должности лоцманских служителей полагалось призывать в суд только чрез их начальников [10, с. 41] (п. 75).

Последний пункт постановления (77) определял распределение поступающих штрафов [10, с. 42].

Как видно из произведенного анализа документа, основная его часть посвящена тщательному нормированию обязанностей лоцманов, без раскрытия особенностей их организации и подчинения. Очевидно, именно поэтому, в этот же день был принят «регламент о должностных обязанностях и о экономии по части лоцманской и об устройении маяков и баков в Финляндии».

В данном документе устанавливалось, что по управлению лоцманской частью и по устройению вехов или баканов и маяков в Финляндии состоит лоцманский начальник, который непосредственно находится в ведении хозяйственного департамента Правительствующего Сената, которому и должен отдавать отчет о состоянии лоцманского устройства, контролировать исполнение норм права о лоцманах; наличие нужного числа лоцманов и маячных служителей; чтобы они исправно исполняли свои обязанности, маяки и вехи с принадлежащими к ним домами и вещами и с другими морскими знаками, состоящими из шестов, роц, деревьев и проч. содержались в исправности, а при потребности возобновлялись; контролировать своевременное получение лоцманами и маячными служителями жалования и платы, пользовались предоставленными им преимуществами, а лоцманскому устройству отведены и сохраняемы были необходимые гейматы и места с их правами (п. 1)

Лоцманский начальник, хотя и получал все предписания от упомянутого департамента или от его военной экспедиции, однако был обязан подать находящемуся в Финляндии главнокомандующему над морскими силами требуемы от него сведения, по лоцманскому или маячному устройству, и исполнять его предписания и должностные требования, не противоречащие действующим узаконениям. В случае, если такие требования им противоречили, то лоцманский начальник должен был испросить соответствующее предписание Совета и уведомить тотчас главнокомандующего о возникших сложностях. В любом случае он обязан был обратиться с рапортом к своему начальству [11, с. 43].

Как видно из представленного материала, организация лоцманов в Финляндии после присоединения ее к Российской империи получила новое правовое основание, однако с учетом имеющегося богатого опыта. 17 мая 1812 г. был подписан императорский регламент «о заведении маяков и лоцманов в Финляндии». Данный документ интересен также тем, что он не вписывается в традиционную для России модель – создание лоцманских обществ при конкретных портах. Регламент 1812 г. предполагал же единую лоцманскую организацию на всей территории ВКФ и, вместе с тем, устанавливал единые права и обязанности лоцманов. Он состоит из 77 параграфов, объединенных между собой в пять артикулов: «Обязанности мореплавателей относительно пользования лоцманами»; «О заплатах как общих сборов за заведение лоцманов и маяков, так и особой платы, получаемой лоцманом»; «Каким образом взимать лоцманские деньги, равно и сумму за заведение маяков и лоцманов, с показанием, как вести об оных контрольные реестры»; «Об обязанностях лоцманов»; «О подлежащем судебном месте и судопроизводстве по делам, касающимся до маяков и лоцманов». Данный регламент был одновременно издан с регламентом о должностных обязанностях и о экономии по части лоцманской и об устройении маяков и баков в Финляндии, чем завершилась правовая организация лоцманов данной страны в этот период.

#### Список литературы

1. Шершеневич, Г. Ф. Курс торгового права. Т. III: Вексельное право. Морское право. / Г. Ф. Шершеневич. – 4-е изд. – С.-Пб. : Бр. Башмаковы, 1909. – 455 с. – Текст : непосредственный.
2. Невзоров, А. С. Русские биржи: Свод *торговых обычаев* и правил русских бирж. Вып. 4 / А. С. Невзоров. – Юрьев: Тип. К. Маттисена, 1900. – 588 с. – Текст : непосредственный.
3. Кейлин, А. Д. и Виноградов, П. П. Морское право / под ред. Солодилова А. П. – М. : И-во «Водный транспорт», 1939. – 246 с. – Текст : непосредственный.
4. Кейлин, А. Д. Советское морское право: Допущено Главным управлением учебными заведениями Министерства морского и речного флота СССР в качестве учебного пособия для высших мореходных училищ и институтов водного транспорта / А. Д. Кейлин. – М. : Государственное издательство водного транспорта, 1954. – 396 с. – Текст : непосредственный.
5. Мишальченко, Ю. Возникновение и развитие «лоцманского дела» / Ю. Мишальченко. – Текст : непосредственный. // Морское право. – 2004. – № 2. – С. 11-21.
6. Никитина, А. П. Правовые проблемы регулирования «удобных флагов» в портах России / А. П. Никитина. – Текст : непосредственный // Журнал «Безопасность бизнеса». – №3. – 2016.
7. 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. – Текст : непосредственный
8. Бородкин, М. М. История Финляндии: Время Императора Александра I / М. М. Бородкин. – СПб., 1909. – 635 с. – Текст : непосредственный
9. 20 марта 1808 г. Т. 30 (1808-1809) Манифест «О покорении Шведской Финляндии и о присоединении оной навсегда к России». №22911., С. 146-147. – Текст : непосредственный.
10. 1812. Мая 17. Высочайшее Его Императорского Величества регламент «о заведении маяков и лоцманов в Финляндии» // Собрание постановлений финляндских. Том I. Указания, обнародованные на русском языке. С Дополнениями. – 1809-1939. – С. 32-42. – Текст : непосредственный.
11. 17 мая 1812 г. Высочайший Его Императорского Величества регламент о должностных обязанностях и о экономии по части лоцманской и об устройении маяков и баков в Финляндии // Собрание постановлений финляндских. Том I. Указания, обнародованные на русском языке. С Дополнениями. 1809-1939. С. 43-44. – Текст : непосредственный.



**Nikitina A. P., Gauck A. M. Organization of pilot service in Finland at the beginning of the XIX century / A. P. Nikitina, A. M. Gauck // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2020. – T. 6 (72). № 2. – P. 51-59.**

The article states that the organization of pilots in Finland after its accession to the Russian Empire received a new legal basis, but taking into account the rich experience available. On May 17, 1812, the Imperial regulations "on the establishment of lighthouses and pilots in Finland" were signed. This document is also interesting because it does not fit into the traditional model for Russia – the creation of pilot societies at specific ports. The regulations of 1812 assumed a single pilot organization on the entire territory of the VKF and, at the same time, established the same rights and duties of pilots. It consists of 77 paragraphs, combined into five articles: "The duties of mariners regarding the use of the pilot"; "About the patch as total fees for the school pilots, and lighthouses, and special fees received by the pilot"; "How to charge a pilot money and the amount for the establishment of lighthouses and pilots, with an indication as to conduct of these control registers"; "About the duties of pilots"; "A subject of judicial place and proceedings in cases relating to lighthouses and pilots". This regulation was issued simultaneously with the regulations on official duties and savings in pilotage and on the construction of lighthouses and tanks in Finland, which ended the legal organization of pilots in this country during this period.

**Keywords:** Finland, pilots, rights and duties; ship captains, fairways, pilot chief.

#### **Spisok literatury`**

1. Shershenevich, G. F. Kurs torgovogo prava. T. III: Veksel`noe pravo. Morskoe pravo. / G. F. Shershenevich. – 4-e izd. – S.-Pb. : Br. Bashmakovy`, 1909. – 455 s. – Tekst : neposredstvenny`j.
2. Nevzorov, A. S. Russkie birzhi: Svod torgovy`x oby`chaev i pravil russkix birzh. Vy`p. 4 / A. S. Nevzorov. – Yur`ev: Tip. K. Mattisena, 1900. – 588 c. – Tekst : neposredstvenny`j.
3. Kejlin, A. D. i Vinogradov, P. P. Morskoe pravo / pod red. Solodilova A. P. – M. : I-vo «Vodny`j transport», 1939. – 246 s. – Tekst : neposredstvenny`j.
4. Kejlin, A. D. Sovetskoe morskoe pravo: Dopushheno Glavny`m upravleniem uchebny`mi zavedeniyami Ministerstva morskogo i rechnogo flota SSSR v kachestve uchebnogo posobiya dlya vy`sshix morexodny`x uchilishh i institutov vodnogo transporta / A. D. Kejlin. – M. : Gosudarstvennoe izdatel`stvo vodnogo transporta, 1954. – 396 s. – Tekst : neposredstvenny`j.
5. Mishal`chenko, Yu. Vozniknovenie i razvitie «loczmanskogo dela» / Yu. Mishal`chenko. – Tekst : neposredstvenny`j. // Morskoe pravo. – 2004. – № 2. – S. 11-21.
6. Nikitina, A. P. Pravovy`e problemy` regulirovaniya «udobny`x flagov» v portax Rossii / A. P. Nikitina. – Tekst : neposredstvenny`j // Zhurnal «Bezopasnost` biznesa». – №3. – 2016.
7. Zmerzly`j, B. V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudoxodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v konce XVIII – nachale XX v. / B. V. Zmerzly`j. – Simferopol` : ChP «Predpriyatie Feniks», 2014. – 512 s. – Tekst : neposredstvenny`j
8. Borodkin, M. M. Istoriya Finlyandii: Vremya Imperatora Aleksandra I / M. M. Borodkin. – SPb., 1909. – 635 s. – Tekst : neposredstvenny`j
9. 20 marta 1808 g. T. 30 (1808-1809) Manifest «O pokorenii Shvedskoj Finlyandii i o prisoedinenie onoj navsegda k Rossii». №22911., S. 146-147. – Tekst : neposredstvenny`j
10. 1812. Maya 17. Vy`sochajshee Ego Imperatorskogo Velichestva reglament «o zavedenii mayakov i loczmanov v Finlyandii» // Sobranie postanovlenij finlyandskix. Tom I. Uzakoneniya, obnarodovanny`e na russkom yazy`ke. S Dopolnениyami. – 1809-1939. – S. 32-42. – Tekst : neposredstvenny`j
11. 17 maya 1812 g. Vy`sochajshij Ego Imperatorskogo Velichestva reglament o dolzhnostny`x obyazannostyax i o e`konomii po chasti loczmanskoj i ob ustroenii mayakov i bakov v Finlyandii // Sobranie postanovlenij finlyandskix. Tom I. Uzakoneniya, obnarodovanny`e na russkom yazy`ke. S Dopolnениyami. 1809-1939. S. 43-44. – Tekst : neposredstvenny`j.