

УДК 347.79

DOI: 10.37279/2413-1733-2020-6-3-42-48

ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА В СССР

Шармоянц А. Н.

Крымский Федеральный Университет им. В. И. Вернадского

В работе исследуются правовые основы функционирования служб, обеспечивающих безопасность мореплавания в первой половине XX века в СССР. Важное место среди таких служб занимала лоцманская служба. Рассматриваются особенности правового регулирования ее деятельности на основе ключевых правовых актов изучаемого периода. Среди которых «Лоцманский устав морских лоцманов РСФСР» от 3 июня 1922 года, постановление СНК СССР «О государственных морских лоцманах» от 25 июля 1926 года, постановление СНК СССР «О портовых лоцманах» вышедшее 15 января 1927 года и первый в СССР Кодекс Торгового Мореплавания от 14 июня 1929 года. Не менее важную роль в обеспечении безопасности судоходства в первой половине XX века в СССР, согласно международным конвенциям и законодательству СССР, играла и служба связи, обеспечивающая деятельность радиостанций, обслуживающих торговые суда. В работе рассматриваются основные правовые акты, регламентирующие функционирование радиосвязи в СССР в первой половине XX века. Возникшие сложности и недостатки в использовании радиостанций и пути их решения отмечаются в используемых в работе архивных документах.

Ключевые слова: правовое регулирование, торговое судоходство, безопасность торгового мореплавания, морское судно, лоцман, нормативно-правовой акт, международное право, радиосвязь.

Основы безопасности мореплавания в современной России и на всем постсоветском пространстве закладывались в первой половине XX века в СССР. Таким образом, исследование комплекса вопросов, связанных с правовым регулированием функционирования и взаимодействия служб, обеспечивающих безопасность судоходства в СССР, актуально и по сей день и нуждается в анализе и осмыслении. Среди ключевых служб, призванных обеспечивать безопасность мореплавания в СССР необходимо отметить такие службы как лоцмейстерская, лоцманская, маячная, а также службы связи, которые, согласно международным конвенциям и законодательству СССР, должны были обеспечивать безопасности мореплавания и спасать жизни людей. Правовое регулирование деятельности данных служб обеспечивалось нормативно правовыми актами не только профильных министерств и ведомств, но и актами более высокого уровня, а также важную роль играли принятые на международном уровне конвенций и соглашения.

Целью работы является изучение правового регулирования безопасности мореплавания в первой половине XX века в СССР. При этом автор учитывает исследования ученых, которые прямо или косвенно касались поставленной темы: А. Ю. Егоров, В. Д. Смоленцов, А. Д. Кейлин, В. Н. Гуцуляк, С. А. Гурьев, Б. В. Змерзлый, А. Л. Колодкин и др. В работах данных авторов исследование данного вопроса в обозначенных нами аспекте и временных рамках не проводилось.

Среди принятых на международном уровне конвенций и соглашения, призванных обеспечивать безопасности мореплавания и спасать жизни людей, необходимо отметить Конвенцию для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 года [1], Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море СОЛАС 1929 года [2], Международную конвенцию о грузовой марке 1930 года [3], конвенции международных радиотелеграфных конференций, ключевые из которых проводились начиная с 1903 года и др. СССР, как активный и ответственный участник международного сообщества, активно имплементировал принятые на международном уровне конвенций и соглашения в национальное законодательство, для обеспечения безопасности мореплавания и регулирования служб, призванных ее обеспечивать.

В задачи лоцманской службы входила проводка судов, ограждение фарватеров, слежение за исполнением предписаний правил судоходства в вверенных районах, оказание по возможности посильной помощи терпящим бедствие суднам, а в некоторых случаях по поручению соответствующих ведомств и учреждений лоцмейстерские и гидрографические работы. Основным правовым актом, регулирующим деятельность лоцманской службы в СССР в двадцатые годы XX века, был «Лоцманский устав морских лоцманов РСФСР» от 3 июня 1922 года [4]. Известно, что СССР был образован позже, 30 декабря 1922 года, однако данный устав, после вхождения РСФСР в состав СССР, своей силы не утратил.

«Лоцманский устав морских лоцманов РСФСР» содержал в основном общие положения и правила, регулирующие деятельность лоцманской службы. В развитие и дополнение к данному уставу для регулирования лоцманской службы, в зависимости от местных особенностей и нужд, предусматривалось принятие отдельными лоц-дистанциями дополнительных положений. В силу они вступали после утверждения Высшим Морским Командованием. Фактически, устав не столько вводил что-то новое в правовое регулирование деятельности лоцманской службы в РСФСР и в вопросы обеспечения безопасности торгового мореплавания, сколько закреплял во многом правила, уже существовавшие со времен Царской России, с соответствующими изменениями, которые были обусловлены революцией и приходом советской власти. О преемственности в вопросах правового регулирования деятельности лоцманов свидетельствует принятое с учетом отечественного и зарубежного опыта в 1890 году общеимперское «Положение о морских лоцманах». Однако данное положение не являлось единым нормативно-правовым актом в этой сфере, так как само предполагало выработку дополнительных правил на местах с учетом местной специфики [5, с. 264]. К одному из таких дополнительных правовых актов относится «Устав Общества С.-Петербургских лоцманов» от 1896 года [6].

Необходимо отметить, что по своему содержанию устав во многом сохранял преемственность в правовом регулировании положением относительно деятельности лоцманов в дореволюционной Царской России, что было во многом обусловлено спецификой деятельности лоцманов. Не зависимо от государственного строя и правового режима, задачи и специфика лоцманской деятельности остались по большей части теми же и изменения в правовом регулировании с течением времени были обусловлены в большей мере развитием технического прогресса, изменением норм международного морского права и интенсификацией торгового мореплавания.

Интенсификация во многом была связана с экономическим ростом, произошедшим уже позже в Советском Союзе вследствие успешного внедрения НЭПа [7].

Важным правовым актом, регламентирующим деятельность лоцманов в СССР, было постановление СНК СССР «О государственных морских лоцманах» от 25 июля 1926 г. Постановление состояло из трех частей и тридцати статей [8].

К новшествам данного правового акта можно отнести то, что им устанавливалась монополия государственных лоцманов на проводку судов; районы лоцманской службы устанавливались комиссариатом по военным и морским делам по Гидрографическому Управлению, а сами лоцманы были переведены в разряд его «вольнорабочих служащих»; штатное число лоцманов а также лоцманских учеников по отдельным управлениям по обеспечению безопасности кораблевождения (УБЕКО) устанавливалось комиссариатом по военным и морским делам по Гидрографическому Управлению и с согласованно с НКПС по Центральному Управлению Морского Транспорта; в лоцманы зачислялись лишь лица, обладающие судоводительским званием не ниже капитана малого плавания и выдержавшие специальное испытание; подчинение лоцманов каждого района начальникам соответствующей лоц-дистанции или отдельного лоц-мейстерства, а также выполнение ими административных распоряжений начальников соответствующих портов; лоцманская служба содержалась по смете специальных средств комиссариата по военным и морским делам; морским лоцманам каждого района предоставлялось право самостоятельно устанавливать внутренний распорядок службы и распределять между собой работу по проводке судов и иные служебные обязанности. Остальные положения данного правового акта не вносили что-либо новое в правовое регулирование лоцманской службы, а лишь повторяли ранее существовавшие положения и правила.

15 января 1927 г. вышло постановление СНК СССР «О портовых лоцманах» [9]. Необходимость принятия этого постановления была вызвана подготовкой к принятию новой системы управления портов (9 февраля 1927 г. СТО СССР приняло положение об управлении морскими торговыми портами) в связи с чем потребовалось ввести правовое регулирование, ранее не затрагиваемой в правовых актах, деятельности портовых лоцманов. Постановление во многом заимствовало положения из постановления «О государственных морских лоцманах» с несущественными изменениями. К главному нововведению данного документа можно отнести то, что он закреплял лоцманов в штатах торговых портов. Не урегулированным остался вопрос о взаимоотношении лоцманов с руководством порта, конкретизации их служебных прав и вопрос подчиненности. Вероятно, законодатель рассчитывал, что данный вопрос всецело мог быть решен второстепенными нормативными актами.

14 июня 1929 г. был принят первый в СССР Кодекс Торгового Мореплавания (КТМ) [10]. Пятое приложение к нему «О государственных морских лоцманах» во многом отличалось от принятого ранее положения «О государственных морских лоцманах» 1926 года. Приложение состояло из трех частей: «I. Общие положения», «II. Обязанности государственных морских лоцманов», «III. Взаимоотношения государственных морских лоцманов с капитанами судов». Необходимо отметить, в КТМ государство четко ограничило круг юридической ответственности за действия лоцманов, а также жестко предписало подобные случаи разбирать лишь в судебных

органах СССР. В соответствии с такими ограничениями, ответственность за аварии, которые произошли по вине государственных морских лоцманов, также несло государство, но эта ответственность ограничивалась размерами аварийных фондов по отдельным морям (ст. 13 Положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах Союза ССР) (ст. 8) [11, с. 787]. В то же время, обязанности государственных морских лоцманов, по сути, остались без изменений. Приложение «О портовых лоцманах» по своему содержанию никак не отличалось от соответствующего положения 1927 г., и даже полностью сохранило свою структуру и номера статей.

В 1936 году ряд важные изменения в вопросы функционирования лоцманской службы локально характера в районе Черного моря были внесены Конвенцией Монтре. Конвенция подтверждала принцип права свободного прохода и плавания в проливах, объявила свободным проход через проливы торговых судов всех стран. В соответствии со ст. 2 Конвенции в мирное время торговые суда пользовались полной свободой судоходства и транзита в проливах днем и ночью независимо от флага и груза без каких-либо формальностей с соблюдением постановлений ст. 3. Проводка судов лоцманами, в соответствии с Конвенцией, была необязательной, а факультативной, то есть по желанию капитанов судов, направляющихся в Черное море, лоцманы могли быть вызваны из соответствующих лоцманских пунктов на подходах к проливам (ст. 2). Участниками конвенции были СССР, Великобританией, Болгарией, Румынией, Турцией, Грецией, Францией, Югославией и Японией. Вступила в силу она 9 ноября 1936 г., а в 1938 г. к Конвенции присоединилась Италия [12, ст.71].

Таким образом, в послевоенные годы вместе с оживлением экономики и торгового мореплавания резко возросла роль и лоцманской службы, как важного элемента по обеспечению безопасности. В сложившихся обстоятельствах, в сфере правового регулирования деятельности лоцманской службы, законодатель активно совершенствовал правовые нормы. Основное направление его деятельности было направлено на решение массы текущих вопросов и более четкой регламентации и детализации деятельности данной важной службы.

В середине 1920-х гг. все более важную роль стало играть применение радиосвязи. Своевременное оповещение о возможных изменениях погоды по радиосвязи, в первую очередь портов, становилось все более обычным делом.

Значимым шагом в развитии системы обеспечения безопасности судоходства стало принятие постановления СТО СССР от 21 августа 1924 г. «Правила обслуживания безопасности мореплавания и нужд торгового судоходства береговыми радиостанциями». Данный документ обязывал береговые радиостанции (указанные в специальном списке), через каждые 15 минут производить в течение 3 минут слуховое наблюдение за морем, настраивая приемные аппараты на волну в 600 метров.

Как уже отмечалось ранее, важным законодательным актом в СССР, которым регулировались вопросы деятельности радиостанций, обслуживающих торговые суда, был Кодекс Торгового Мореплавания СССР [10]. В нем, рассматриваемому вопросу было посвящено «Приложение I. О радиустановках на судах морского торгового флота, плавающих под флагом Союза ССР». Кодексом осуществлялось

общее регулирование деятельности радиосвязи в целях обеспечения безопасности торгового судоходства.

На примере Черноморско-Азовском региона видно, что радио служб в своей деятельности сталкивались с серьезными трудностями, связанными как материальным обеспечением сотрудников, так и сложностями технического характера, которые, как обычно бывает со всем новым и сложным оборудованием, не обошло стороной и радиосвязь.

Так в 1932 году состоялась Первая конференция заврадио береговых станций Черноморского бассейна на которой среди прочего было отмечено, что собственная проволочная связь и сигнализация в большинстве портов отсутствовала, а где и была, то находилась в неудовлетворительном состоянии [13, л. 32-32 об.].

Подтверждением многим вскрывшимся на конференции фактам служит приказ по управлению СТФ Черного моря от 9 мая 1932 г. В нем, в частности, указывалось, что в бассейне много и не по делу используют радиостанции в ущерб их эксплуатации [13, л. 40].

В целях упорядочения и ускорения работы радиостанций в 1934 г. был принят целый пакет специальных мер. Так, 15 мая 1934 г. вышел приказ №188 «О введении в действие» свода условных наименований должностей водного транспорта для телеграфных внутриведомственных сношения и для сношений по сети связи НКПС». Им данный свод вводился в действие с 16 мая 1934 г., а приказ Наркомвода №139 от 1933 г. отменялся [14, л. 122-125, л. 145].

Важным шагом в деле централизации различных вопросов, связанных с радиосвязью в СССР, стало принятие 27 ноября 1933 г. СНК СССР положения о всесоюзном комитете по радиофикации и радиовещанию при СНК СССР, на который возлагались широкие полномочия по руководству всем радиовещанием в СССР.

Безусловно, что Всесоюзный радиокomitee не получил в свое непосредственное управление береговые и судовые радиостанции СТФ, так как его основной целью все же было развитие и управление вопросами массового радиовещания. Однако, в тоже время, такие вопросы как распределение частот, установление типов радиоприемников и передатчиков, подготовка кадров радистов во многом находились именно в его руках.

Также можно отметить и тот факт, что радиокomitee, помимо НКС и управления бассейнов стал еще одним руководящим органом в радиоделе страны, что само по себе могло вызывать междуведомственную путаницу и отсутствие должного контроля на местах за работой радиостанций.

Необходимо отметить, что, правовому регулированию обеспечения безопасности на море и развитию важной его составляющей – радиосвязи отводилось важное значение. Несмотря на сопутствующие трудности с организацией процесса, техническими проблемами, недостатком финансирования и несовершенством управления, правовое регулирование радиосвязи осуществлялось с соблюдением международных соглашений СССР и стало важной составляющей системы по обеспечению безопасности мореплавания.

Таким образом, вопросы правового регулирования, устройства, и функционирования служб по обеспечению безопасности мореплавания в первой половине XX века в СССР были устроены в рамках международных норм и вытекающих из них обязательств, а принимаемые меры носили комплексный

характер. Законодатель активно совершенствовал правовые нормы, направленные на обеспечение безопасности мореплавания. Значимое место в такой деятельности было направлено на решении массы текущих вопросов и более четкой регламентации деятельности рассматриваемых служб.

Список литературы

1. Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море (Брюссель, 23 сентября 1910 г.) . – Текст: электронный // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=INT&n=15058#07954026519813375> (дата обращения: 16.05.2020).
2. Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море «SOLAS» (Лондоне 31 мая 1929 г.) . – Текст: электронный // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=INT&n=15860#03410550979132436> (дата обращения: 16.05.2020).
3. Международная конвенция о грузовой марке (Лондон, 5 июля 1930 г.) . – Текст: электронный // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=INT&n=3752#03425578074511719> (дата обращения: 17.05.2020).
4. Лоцманский устав морских лоцманов РСФСР от 3 июня 1922 года : Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту. – М.: Транспечать, 1924. – С. 315–335. – Текст : непосредственный.
5. Змерзлый, Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVII – начале XX вв. / Б. В. Змерзлый. – Симферополь, 2014. – 660 с. – Текст : непосредственный.
6. Устав Общества С.-Петербургских лоцманов. – Санкт-Петербург, 1896. – 45 с. – Текст : непосредственный.
7. Шармоянц, А. Н. Особенности правового регулирования лоцманской службы в двадцатые годы XX века в СССР. Т. 3 (69). / А.Н. Шармоянц – Текст : непосредственный // Ученые записки Крымского федерального государственного университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2017. – № 4. – С. 52–56.
8. О государственных морских лоцманах : Постановление СНК СССР от 25.07.1926 года / Сборник законов СССР, – 1926. – № 52. – ст. 386. – Текст: электронный // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=16485#09361125970209745> (дата обращения: 23.05.2020).
9. О портовых лоцманах : Постановление СНК СССР от 15.01.1927 года // Сборник законов СССР, 1927. – № 5. – ст. 50. – Текст: электронный // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=16486#009214917959235636> (дата обращения: 23.05.2020).
10. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР : Постановление ЦИК СССР, СНК СССР от 14.06.1929 г. // Сборник законов СССР, 1929. – № 41. – ст. 366. – Текст: электронный // СПС «КонсультантПлюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi%3Freq%3Ddoc%3Bbase%3DESU%3Bn%3D17689#087158527894752> (дата обращения: 23.05.2020).
11. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических Республик за 1934 г. – М.: «Советское законодательство», 1948 г. – 983 с. – Текст : непосредственный.
12. Конвенция о режиме проливов (Конвенция о режиме Черноморских проливов Монтре) от 9 ноября 1936 г. // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1937 г. № 13. – М., 1948. – 990 с. – Текст : непосредственный.
13. ЦГА ВМФ, ф. р-1599, оп. 1, д. 135. 05.01.1932 г. – 25.10.1932 г. – 184 с. – Текст : непосредственный.
14. ЦГА ВМФ, ф. р-1599, оп. 1, д. 158. Приказы НКВТ, Управления Черноморского пароходства. Списки, подписки, рапорта сотрудников о проработке устава о дисциплине служащих водного транспорта СССР. 08.01.1934 г. – 15.10.1934 г. – 254 с. – Текст : непосредственный.

Sharmoyants A. N. Use of radiocommunication at the beginning of the XX century in the USSR for security of merchant shipping / A.N. Sharmoyants // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean federal university. Juridical science. – 2020. – T. 6 (72). № 3. – P. 42-48.

In the work one researches the legal basis for the functioning of services that ensure the safety of navigation in the first half of the 20th century in the USSR. An important place among such services was occupied by the pilotage service. The features of the legal regulation of its activities based on the key legal acts of the studied period are considered. Among them are the "Pilot charter of sea pilots of the RSFSR" dated June 3, 1922, the USSR Council of People's Commissars decree "On state sea pilots" dated July 25, 1926, the USSR Council of People's Commissars decree "On harbor pilots" issued on January 15, 1927, and the USSR's first Merchant Shipping Code dated June 14, 1929. An equally important role in ensuring the safety of navigation in the first half of the twentieth century in the USSR, according to international conventions and legislation of the USSR, was played by the communications service, which ensures the operation of radio stations serving merchant ships. The work examines the main legal acts, regulating the functioning of radio communications in the USSR in the first half of the twentieth century. The difficulties and shortcomings that have arisen in the use of radio stations and the ways out of the solution are noted in the archival documents used in the work.

Keywords: legal regulation, merchant shipping, safety of merchant shipping, sea craft, legal act, sea pilot, normative legal act, international law, radio communication.

Spisok literatury

1. Konvenciya dlya ob"edineniya nekotoryh pravil otnositel'no okazaniya pomoshchi i spasaniya na more (Bryussel', 23 sentyabrya 1910 g.), <http://base.garant.ru/2540263/>
2. Mezhdunarodnaya Konvenciya po ohrane chelovecheskoj zhizni na more (Londone 31 maya 1929 g.) [https://ru.wikisource.org/wiki/Международная_Конвенция_по_охране_человеческой_жизни_на_море_\(1929\)](https://ru.wikisource.org/wiki/Международная_Конвенция_по_охране_человеческой_жизни_на_море_(1929))
3. Mezhdunarodnaya konvenciya o gruzovoj marke (London, 5 iyulya 1930 g.) <http://base.garant.ru/2540459/>
4. Locmanskij ustav morskikh locmanov RSFSR ot 3 iyunya 1922 goda, Sbornik zakonov i rasporya-zhenij po morskomu transportu, M.: Transpechat', 1924. Pp. 315–335.
5. Zmerzlyi B. V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudokhodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v kontse XVIII – nachale XX vv. / B. V. Zmerzlyi. – Simferopol', 2014. – 660 p.
6. Ustav Obshestva S.-Peterburgskikh locmanov., Sankt-Peterburg, 1896, 45 p.
7. Sharmoyanc A. N. Osobennosti pravovogo regulirovaniya locmanskoj sluzhby v dvadcatye gody HKH veka v SSSR / Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo Yuridicheskie nauki. – 2017. – T. 3 (69). No. 4. – Pp. 52–56.
8. O gosudarstvennyh morskikh locmanah, Postanovlenie SNK SSSR ot 25 iyulya 1926 goda / Sbornik zakonov SSSR, 1926, No. 52, st. 386. Rezhim dostupa: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=16485#09361125970209745>
9. O portovyh locmanah, Postanovlenie SNK SSSR ot 15 yanvarya 1927 goda / Sbornik zakonov SSSR, 1927, No. 5, st. 50. Rezhim dostupa: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=16486#009214917959235636>
10. Kodeks torgovogo moreplavaniya Soyuzo SSR, Postanovlenie CIK SSSR, SNK SSSR ot 14.06.1929 g. / Sbornik zakonov SSSR, 1929, No. 41, st. 366. Rezhim dostupa: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi%3Freq%3Ddoc%3Bbase%3DESU%3Bn%3D17689#087158527894752>
11. TsGA VMF, f. r-180, op. 1, d. 684. Doklady, spravki i perepiska o navigacionnom oborudovanii morskikh i rechnykh teatrov, locmanskoj provodke i avariayah sudov i peredache locmanskoj sluzhby v vedenie Upravleniya torgovymi portami Narkomvoda; spiski locmanov UbekoBalta, UbekoSevera i UbekoDal'vostoka. 01.01.1934 g. – 31.12.1934 g. 297 l.
12. Konvenciya o rezhime prolivov (Konvenciya o rezhime Chernomorskih prolivov Montre) ot 9 noyabrya 1936 g. / Sobranie zakonov i rasporyazhenij Raboche-Krest'yanskogo Pravitel'stva SSSR za 1937 g. No. 13. – M., 1948. – 990 p.
13. TsGA VMF, f. r-1599, op. 1, d. 135. 05.01.1932 g. – 25.10.1932 g. 184 l.
14. TsGA VMF, f. r-1599, op. 1, d. 158. Prikazy NKVT, Upravleniya Chernomorskogo parohodstva. Spiski, podpiski, raporta sotrudnikov o prarabotke ustava o discipline sluzhashchih vodnogo transporta SSSR. 08.01.1934 g. – 15.10.1934 g. 254 l.