

Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского
Юридические науки. – 2020. – Т. 6 (72). № 4. – С. 376-388.

УДК: 343

РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОЦМАНОВ АРХАНГЕЛЬСКА В НАЧАЛЕ XX ВВ.

Киров А. А.

Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского

В данной статье рассмотрены основы правового регулирования деятельности и организации лоцманов Архангельска в начале XX в., основой которого стал Устав 1900 г. и сменивший действовавшее до него временные правила для Общества Архангельских лоцманов от 18 января 1886 г.

Устав 1900 г. состоит из следующих частей: «Общие постановления», «Права и обязанности лоцманов», «О правах и обязанностях лоцманского старосты»; «Лоцманские ученики»; «О взаимных отношениях шкипера и лоцмана»; «Управа, ее права и обязанности»; «Денежные средства и хозяйственное управление общества». Это был достаточно современный документ, базировавшийся на основных профильных нормативных актах рассматриваемого периода, в первую очередь, на Положении о морских лоцманах 1891 г.

Ключевые слова: архангельские лоцманы, устав, указ, лоцманская проводка, ученики, лоцманская дистанция, лоцманский староста, управа.

Как указывают современные источники «Именно деревня Пустошь Приморского района Архангельской области по праву считается родиной лоцманов» [1].

«Возжи», как ранее называли лоцманов, действовали в Архангельске еще с допетровских времен. Однако именно при Петре I они получили свое законодательное и организационное оформление.

14 июля 1685 г. был издан указ «О пропуске Голландского конвойного корабля в устье Двины вместе с купеческими кораблями, о найме вольных лоцманов для проводу кораблей, об установлении особой заклеимённой гири для весу принимаемых в пошлину червонцев, и о взимании пошлины по покупаемым ценам товаров в город Архангельск» [2, с. 675-676].

Суть этого документа в том, что работа с иностранцами была отдана, официально, на откуп. Иные лоцманы, очевидно, не были допущены к работе с иностранцами. Из-за откупной системы иностранные торговцы вынуждены были значительно переплачивать за лоцманские услуги. Это положение указом отменялось, откупные платежи в казну по 92 руб. в год тоже были отменены. В последующем с лоцманов запрещалось брать налоги, а им самим находилось при таможне. Ведать лоцманами указ предписывал «Гостю с товарищи, а Воеводою бы ни в чем не ведать». Впредь голландцам было позволено нанимать лоцманов по свободной цене.

Впрочем, на подобные ситуации возникали и далее и требовали вмешательства высшей власти. Так, 26 июня 1717 г. был издан указ «О неотдавании на откуп у города Архангельского, корабельного привода и вывода на море, и о даче подвод как иноземцам, так и Русским торговым людям» [3, с. 498-499].

Не смотря на всю важность для Российской торговли северных портов, в особенности Архангельска, первый консолидированный нормативный акт, регулировавший деятельность лоцманов этого города был принят достаточно поздно.

Так, лишь 18 января 1886 г. был принят указ «Об утверждении Временных Правил для Общества Архангельских лоцманов» [4, с. 15].

В 1898 г. железная дорога соединила Архангельск с Вологдой. Эти два фактора – дноуглубление и проведение в Архангельск железной дороги резко повысило конкурентоспособность порта, позволило принимать суда с большой осадкой, а доставка товаров в порт и из порта значительно ускорила. В этих условиях и был разработан и введен в 1900 г. «Устав общества Архангельских лоцманов».

Данный документ был выполнен в сложившихся к началу XX в. соответственно лоцманских уставов правил и традиций и, безусловно, максимально приближен к положению о морских лоцманах от 1 мая 1890 г., с учетом местных особенностей.

Устав 1900 г. состоит из следующих частей: «Общие постановления», «Права и обязанности лоц-командира», «О правах и обязанностях лоцманского старосты»; «Лоцманские ученики»; «О взаимных отношениях шкипера и лоцмана»; «Управа, ее права и обязанности»; «Денежные средства и хозяйственное управление общества».

Уставом предусматривалось, что общество Архангельских лоцманов составляют: а) члены общества: лоцманский староста и лоцманы (старшие и младшие), и б) лоцманские ученики. Количество лоцманов и учеников определялось по потребности и мнению начальника лоцманского округа (п. 1).

Как и большинство иных лоцманских обществ, во главе его был поставлен лоц-командир, а ближайшее заведование возложено на начальника Беломорского лоцманского округа (п. 2).

Общество получило исключительное право проводить мореходные суда по всему протяжению фарватеров реки Северной Двины, с моря в Архангельск и его окрестности и обратно (п. 3).

Безусловно устанавливалось, что приходящие и отходящие от Архангельска суда обязаны брать лоцманов за установленную плату, кроме стандартного списка судов (военных, спортивных, путей сообщения), а также поморские мореходные суда, буксирные пароходы (п. 4).

Для качественного осуществления лоцманами своих функций создавались две лоцманские станции: в Соломбале, а другая на плавучем Северо-Двинском маяке. В случае отсутствия плавучего маяка эта станция переносилась на береговой Мудьюгский маяк до создания обществом собственной станции (п. 5).

Что касается платы за проводку, то предусматривалось, что, а) за проводку паровых и парусных судов с моря через Березовый бар до Соломбальского рейда, а также от ближайших и дальних на р. Маймаксе лесопильных заводов за Березовый бар – взимается по 12 коп. с ласта вместимости в один конец;

б) при приеме на судно лоцмана не со станции, а где-либо на фарватере, а также при передвижении судов в район действий общества от одного лесопильного завода к другому взималась такая плата в пользу общества: на расстоянии: до 5 верст по 1 коп., до 10 верст по 2 коп., до 15 верст по 3 коп., до 20 верст по 4 коп. и т.д., прибавляя по 1 коп. на каждые 5 верст с ласта вместимости судна в один конец;

в) буксирные пароходы, взявшие лоцмана должны были уплачивать в пользу общества по 3 руб. за каждые сутки. Если же на буксире этого парохода находились догрузные суда, то за каждое из них следовало взимать отдельно по 3 руб. за один конец при наличии лоцмана на пароходе. Буксируемые суда оплачивали услуги

лоцманов по общей таксе. При этом сама такса должна была пересматриваться управляющим морским министерством каждые 5 лет. (п. 7) [5, с. 5].

Традиционно предусматривалось, что лоц-командир и лоцманы обязаны наблюдать за исполнением предписанных правил судоходства в районе своих вод, и любом их нарушении были обязаны, по возможности, немедленно сообщать соответствующим органам власти (п. 10).

Одной из особенностей Устава было то, что он предусматривал, что район расстановки на Соломбальском и Архангельском городских рейдах судов, которые приводились лоцманами с моря, должен был заблаговременно определяться по соглашению начальника лоцманского округа с местными: городской управой, управляющим таможней и начальником судоходной дистанции, расстановка же судов в этом районе возлагалась на лоц-командира, который о месте постановки судна каждый раз должен был уведомлять запиской корабельного смотрителя. Переводить же суда с места на место лоц-командир мог только по соглашению с корабельным чиновником таможни (п. 11) [5, с. 6].

Как видим, в данном случае таким предписанием стремился к учету интересов всех заинтересованных сторон: лоцманского общества, города, таможни, судоходных органов, что, очевидно, не всегда было просто сделать.

Традиционными для лоцманских уставов были положения, согласно которым общество должно было самостоятельно заводить все необходимое для своей работы (п. 12); оказывать помощь попавшим в сложную ситуацию судам в пределах лоцманской проводки (п. 12); в случае поручения ему ограждения фарватеров, наблюдать чтобы предметы по лоцмейстерской части были в исправности и в достаточном количестве, для чего заранее через лоц-командира сообщать о нужных предметах тому ведомству, которому принадлежат ограждаемые воды. Это же ведомство обязано было отпускать знаки ограждения и их принадлежности и, по мере надобности, давать средства для постановки или снятия ограждения (п. 13); установление формы лоцманский флаг и места его выставления (п. 15); наличие собственной печати (п. 16) [5, с. 7].

Устав предусматривал, что предостерегательные знаки для постановки в Двинских устьях, на рейдах, гаванях и фарватерах, с открытием и в продолжении навигации, отпускаются и принимаются от дирекции маяков и лоции Белого моря. Как известно многие другие лоцманские общества обязывались их заготавливать за свой счет. Интересно новеллой в этом плане было то, что в уставе содержится норма, которая снимала с дирекции маяков и лоции в этом случае обязанность содействия обществу при принятии и снятии предостерегательных знаков рабочей силой со стороны дирекции (п. 17).

Учитывая важность знать точно уровень воды в фарватерах, устанавливалось, что в продолжение всей навигации из лоцманов и учеников следовало назначать, поочередно по 3 человека на Мудьюгский маяк, для соответствующих промеров на Березовом बारे (п. 19).

В вопросе прав и обязанностей лоц-командира в уставе 1900 г. Архангельских лоцманов в основном (пп.19-39) содержаться уже ставший к этому периоду стандартный перечень этих норм, с определенным учетом местных условий. Так, на эту должность начальнику лоцманского округа следовало избирать кандидатуру из

флотских или штурманских офицеров, служащих или находящихся в отставке (п. 19), который впоследствии ему и подчинялся (п. 20).

К обязанностям лоц-командира относилось то, что он при бедствии судов на Березовом баре или на фарватере был обязан оказывать помощь и докладывать о том начальнику лоцманского округа (п. 21).

По вскрытии Северной Двины от льда под его руководством выставлялись вехи и бакены, проверка глубин на фарватерах и устьях, рейдах и гаванях; контроль за верностью сигналов о высоте воды на Березовом баре; обозначать буями места затонувших судов и других предметов в районе действия лоцманов. Перед закрытием навигации – распоряжается снятием вех и бакенов с заменами их обычными вехами на водах, находящихся в ведении морского ведомства (п. 22).

Наблюдать за верностью сигналов на баре и морском канале и футштоков, установленных по его распоряжению (п. 23, 24) [5, с. 9].

На него возлагалось, через директора маяков и лоции Белого моря, ГГУ руководство и другими работами по гидрографии: промеры, наблюдение за маячными огнями, сигнальной частью (п. 25); вести журнал о движении судов, особые случаи; жалобы на лоцманов и наоборот (п. 26); наблюдать за работой лоцманов, их нравственностью как на службе, так и вне ее; вести штрафной журнал (п. 27); лично и через старосту лоцманов контролирует состояние всего общественного имущества общества, частных строений для чего ведутся описи судов, строений и движимого общественного, а также недвижимого частного имущества отдельных членов с расценкой его (п. 28) [5, с. 10]. Как во многих других лоцманских обществах лоц-командиру позволялось нанимать письмоводителя, учителя, сторожей, машинистов, кочегаров и пр., с включением платы им в утвержденную смету (п. 29).

По окончании года лоц-командир должен был представлять начальнику лоцманского округа утвержденную обществом смету всех предстоящих в течение будущего года не предусмотренных штатом расходов на постройку, обзаведение, исправление, ремонт имущества и проч. На мелкие непредвиденные расходы – лоц-командиру разрешалось тратить не более 100 руб. в год. Средства сверх этой суммы позволялось расходовать лишь с разрешения начальника округа и при наличии о том решения общества (п. 30) [5, с. 11].

В конце навигации лоц-командир должен был представить отчет начальнику лоцманского округа с указанием в нем: а) количество проведенных судов; б) полученная за провод сумма; в) случаи аварий; г) о движимом и недвижимом имуществе, д) о денежных капиталах общества, е) о количестве лоцманов и лоцманских учеников (п. 31).

Как и в других обществах, лоц-командир имел право зимой увольнять в отпуск с содержанием на более половины лоцманов, а в течении навигации увольнять по уважительным причинам не более как на 10 дней; на большее время – лишь с разрешения начальника округа по представлению лоц-командира (п. 32).

Традиционно, за проступки лоцманов и их учеников он мог налагать такие взыскания: а) штраф до 5 руб.; б) арест до 3-х суток, в) смещение из старших лоцманов в младшие и г) увольнение из общества (п. 33).

Кроме прочего лоц-командир обязывался содействовать лоцманами карантинных и таможенных правил (п. 34); наблюдать, чтобы суда не крепились за бакены или

вехи и становились на якорь в фарватерах и таких местах, где они препятствовали свободному проходу судов (п. 35) [5, с. 12]; по уборке лоцманами вех и бакенов лично осматривать их и докладывать о всем необходимом начальнику лоцманского округа. При этом, при необходимости в зимнее время лоцманы обязывались уставом содействовать имеющимися средствами в перевозке лоц-знаков к дирекции (п. 36); следить за действиями управы по содержанию всего имущества общества в исправном состоянии (п. 37).

И, наконец, устанавливалось, что жалобы посторонних лиц на лоц-командира следует передавать начальнику лоцманского округа (п. 39) [5, с. 13].

Что касается прав и обязанностей лоцманского старосты, то и в этом случае Устав Архангельских лоцманов не отступал от стандартных положений. Так, в частности, устанавливалось, что старосту следовало избирать из старших лоцманов, не менее 30 лет от роду, прослуживших в звании старшего лоцмана не менее 3-х лет. Кандидат утверждался начальником округа; мог быть вновь переизбран на должность (п. 40). Кроме прочего, староста должен был владеть русским языком и писать по-русски (п. 41).

Что касается обязанностей, то по указанию лоц-командира он распределял лоцманов, наблюдал за исполнением ими своих обязанностей, за вольной прислугой, как в местах их проживания, так и на станциях; назначал учеников к лоцманам (п. 42); замещал лоц-командира во время его отсутствия во всем, кроме командования плавучим маяком и брандвахтенным надзором (п. 44) [5, с. 14].

Права и обязанности лоцманов также уставом определялись весьма традиционно. Устанавливалось, что в лоцманы принимаются лица всех сословий, преимущественно из лоцманских учеников, а при их недостатке – из местных жителей, знакомых с местным мореходством.

Требования к кандидатам были стандартными: не менее 5 лет в русском подданстве; уметь читать и писать по-русски или каком-нибудь иностранном языке; минимальный возраст устанавливался для лоцманов не менее 21 лет, а учеников – 16; трезвое поведение и добрая нравственность; обладание крепким здоровьем и хорошим зрением, правильно различать цвета; знание местных фарватеров, течений и пр.

При этом, при поступлении преимущество давалось детям лоцманов если они представляли свидетельства об успешном окончании курса городского или равного с ним училища (п. 45) [5, с. 15].

Прием в общество новых членов происходил большинством голосов членов общества и согласия лоц-командира. Утверждение – начальником лоцманского округа (п. 47). Прошения о поступлении следовало подавать начальнику округа, который удостоверившись что проситель удовлетворяет требованиям ст. 45. предлагал лоц-командиру подвергнуть его экзамену. От заявителя также требовалось иметь паспорт, удостоверение что за просителем нет долгов по налогам. При этом лоц-командир сообщал обществу о приеме кандидата (п. 48).

Как и в большинстве обществ, экзамен проводил лоц-командир вместе с членами управы и присутствии большинства лоцманов (п. 49). Это условие было вызвано тем, что лоцманы должны были доверять знаниям и умениям своего будущего коллеги, разделяя с ним и ответственность за проводку судов.

О сдавшем экзамен составлялся письменный приговор за подписью всех наличных членов общества, после чего он приносил присягу (п. 51) [5, с. 16] и вносил в аварийный капитал 150 руб. (п. 51).

Из общества можно было выйти, лишь предупредив лоц-командира за 2 месяца, при этом возвращался сделанный при поступлении залог [5, с. 17]. Выход в течении навигации не допускался (п. 52).

Все лоцманы, во время нахождения на службе получали виды на жительство с их семьями от лоц-командира, а вот семьи умерших на службе лоцманов обязаны были приписаться к городским или сельским обществам (п. 53).

Лоцманы разделялись на старших и младших, в звании которых всегда зачислялись. В старшие можно было попасть лишь после 3-х лет службы (п. 54). В обязанности лоцманов входило наблюдать чтобы не засоряли фарватер, не велась ловля рыбы сетями и удочками, не портили предостерегательных знаков и т.д. (п. 55) [5, с. 18]; промер рейдов и фарватеров, постановка вех и бакенов, наблюдение за правильностью ограждения фарватеров. ГГУ дано право возлагать на лоцманов заведывание предостерегательными знаками и огнями (п. 56). Обязательным было и ношение установленной униформы (п. 57) [5, с. 19]. Рабочее время лоцманов устанавливалось от восхода до захода солнца, но с разрешения лоц-командира можно работать ночью, после заката (п. 58).

Без разрешения лоц-командира лоцманам и ученикам запрещалось удаляться от станции. Зимой же позволялось увольнять 2/3 лоцманов в отпуск (п. 59). Традиционно содержались в Уставе и запреты на сообщения посторонним об особенностях фарватера (п. 60), перевозить без ведома таможни перевозить людей, товары, предметы (п. 61). Суда с опасными и взрывчатыми веществами следовало ставить в определенное место (п. 62) [5, с. 20]. Впрочем, лоцман всегда должен был ставить судна на указанное место стоянки, однако запрещалось ставить на маячном створе и в углах освещения (п. 77) [5, с. 21].

При встрече судов, лоцманы Архангельска, как и прочие лоцманы России, представляли их капитанам особый бланкет с извлечением из правил (п. 63). Жалобы на лоцманов следовало приносить лоц-командиру (п. 64), которому лоцманы и их ученики были во всем подчинены, даже находясь на берегу (п. 66).

От лоцманов требовалось умение вести судно, знать фарватер, течения, правила для предупреждения столкновения судов (п. 75), а в случае происшествия с судном лоцман должен был о том доложить лоц-командиру (п. 76).

Отдельные нормы Устава 1900 г. Архангельских лоцманов посвящены вопросам, регулирующих увольнение лоцманов от службы, особенности назначения пенсий, иные средства социальной защиты. Так, в принципе традиционно для лоцманских обществ, устанавливалось, что увольнение лоцманов из общества могло произойти лишь согласно постановления большинства участвующих общего собрания (п. 67).

Лоцман, даже не выслуживший положенный срок имел право уйти на пенсию из-за увечья, полученному на службе, но лишь по освидетельствованию врачей (п. 68) [5, с. 24]. Стандартная же пенсия гарантировалась лоцманам, прослужившим в этой должности 25 лет или достигшим 60 и прослуживший не менее 10 лет в обществе (п. 69).

Традиционно также устанавливалось, что по смерти лоцмана пенсия дается вдове, сыновьям (до достижения возраста 21 года или вступления в казенное

обеспечение), дочерям до замужества или до вступления в общественное заведение на казенное содержание (п. 70).

Особенность данного устава, в отличии от уставов иных лоцманских обществ было, то что в нем предусматривалось, что пенсия семействам лоцманов, прослуживших менее 5 лет и умерших в ходе исполнения своих служебных обязанностей, прекращается, если эта семья была законным порядком обеспечена вознаграждением со стороны лица, виновного в причинении смерти, увечья, или неизлечимого нездоровья лоцману. Однако и в этом случае общество имело право сохранить за такой семьей всю пенсию, или часть ее, если указанное вознаграждение признавалось недостаточным (прим. п. 70).

Кроме того, в уставе предусматривалось, что если по смерти лоцмана оставались, дети одержимые тяжкими болезнями, лишаящими их возможности самостоятельно себя обеспечивать, то они имели право на пенсию и сверх указанного в ст. 70 возраста (п. 71). В любом случае размер пенсии определялся большинством голосов общества, очевидно, с учетом размера имеющегося пенсионного капитала (п. 72).

Будучи подчинены Морскому министерству, вполне логично выглядит тот факт, что лоцманам их ученикам гарантировалось лечение в военно-сухопутном лазарете (п. 73). Кроме того, устанавливалось, что во время болезни лоцман не лишался зарплаты, до 3-х месяцев, а если его семье нужны были дополнительные средства, то они могли выделяться по решению общества (п. 74) [5, с. 23].

Лоцманским ученикам в уставе были посвящены статьи 78-84. Ими предусматривалось, что при обществе состоят 15 учеников, преимущественно из детей Архангельских лоцманов (п. 77). Количество учеников при обществе устанавливалось в 15 человек, «преимущественно из детей Архангельских лоцманов» (п. 78). Все время нахождения их в обществе на них распространялись ст. 46, 52, 68, 70, 72, 73 и 74, а также 33 (п. 79).

Традиционно устанавливалось, что прием в ученики происходил по приговору общества, с согласия лоц-командира и утверждения начальника округа (п. 82).

Очевидно, здесь следует отметить, что не во всех обществах устанавливалось четко определенное количество учеников. Тот факт, что преимущество отдавалось детям лоцманов, и об этом в уставе оговаривается дважды, лишний раз доказывает, что данное общество, не смотря на провозглашенную открытость для людей всех сословий, было закрытым, сложившимся на протяжении многовековых устоев и традиций.

Также одной из особенностей в отношении лоцманских учеников Архангельского общества, является то, что 83 они разделялись на 2 разряда, при этом в первом разряде не должно было быть более 10 учеников. Перемещение учеников из 2-го в 1-й допускалось не ранее выслуги двух лет во втором разряде по приговорам общества и с утверждения лоц-командира (п. 83). При этом лоцманские ученики первого разряда имели преимущество перед прочими лицами для поступления в лоцманы (п. 84), чем практически перекрывался доступ в цех посторонним лицам.

Одним из важнейших разделов Устава 1900 г., был раздел №6, посвященный взаимоотношениям шкиперов и лоцманов, т.к. именно его положения позволяли определить, при необходимости, виновность того или иного в случае возможных происшествий. Многие положения содержащиеся в этом разделе достаточно

стандартные, однако отдельные их положения отображают как специфику местной проводки, так и развитие соответствующих требований к безопасной проводке как в отношении лоцманов, так и проводимых ими судов.

Устав предписывал штурманам судов производить требование лоцмана производить:

- днем: а) подъемом на фок-мачте лоцманского флага или национального флага окаймленного белой полосой; б) международным сигналом;

- ночью: а) фальшвейерами, показываемыми каждые 15 минут; б) показанием выше борт в продолжение минуты, белого огня, повторяемым через короткие промежутки времени.

Во время тумана, пасмурности и т.п., лоцманов следовало вызывать паровыми свистками, редунами или с помощью рупоров, при чем короткие или продолжительные звуки полагалось повторять попеременно (п. 86) [5, с. 26].

Также Устав устанавливал ответственность шкипера за шлюпку лоцмана (п. 89); форму лоцманского бланкета и правила его заполнения (п. 90) [5, с. 28].

Одним из редких положений Устава Архангельских лоцманов, по отношению к иным подобным документам, было то, что он требовал от лоцмана, прежде поднятия на судно спросить нет ли на нем «заразных болезней». В случае сомнения лоцман, не входя на судно, должен был указывать ему путь идя на своей шлюпке впереди. В случае, когда шкипер неверным ответом завлек лоцмана на судно, то обязан был платить штраф 5 руб. за каждый день карантина лоцмана (п. 91).

Кроме того, прежде чем вести судно лоцман обязан был проверить его углубление (осадку). Если оно было больше чем указано на Березовом баре, то такое судно не следовало вести (п. 92).

Уставом также предусматривалось, что если шкипер спустя 2 часа по прибытии лоцмана на судно не снимется с якоря, то он обязывался заплатить лоцману 2 руб. за дорогу на судно и обратно (п. 94) [5, с. 28].

Устав, безусловно, устанавливал ответственность лоцмана за проводку судна (п. 95). Однако новеллой этого документа было требование, согласно которому при «плавании по компасу фарватерами или морем, лоцман обязан давать шкиперу истинный курс, который шкипер переводит на компасный».

К нормам, которые стали уже классическими практически во всем мире, а тем более Российской империи, можно отнести то, что:

- при отлучке шкипера с палубы он обязан указать замещающее его лицо (п. 96);
- лоцману запрещалось оставлять судно без разрешения шкипера, до выполнения проводки, без смены иным лоцманом (п. 97);

- шкипер обязан поставить судно на то место, которое ему укажет лоцман (п. 98). Это положение, дополнялось п. 112 Устава, согласно которому, лоцман ставил судно по указанию начальства, но не на маячном створе и в углах освещения маяков;

- если шкипер не следует указаниям лоцмана, то последний имеет право от ответственности за последствия, но помогать шкиперу вести судно (п. 100);

- на судне лоцман и ученик обеспечиваются пищей и место для ночлега отдельно от команды (п. 102);

- задержка лоцмана в случае плохой погоды оплачивалась отдельно. В отношении данного Устава, устанавливалась сумма в 5 руб. в сутки. Если же

шкипер увез лоцмана за пределы лоцманской проводки, до обязан был оплатить ему обратный билет соответствующего класса, билет или прогонные деньги (п. 103) [5, с. 30];

- спор о возможности или невозможности вести судно между лоцманом и шкипером решает лоц-командир (п. 99). В отдельных случаях, когда лоцманы были подчинены начальнику порта – начальник порта;

- лоцманам запрещалось требовать от шкиперов чего-либо еще кроме оплаты по таксе (п. 107);

- лоцманам запрещалось предлагать шкиперам свои услуги по нагрузке-выгрузке, иметь отгрузные (перегрузочные) суда и иные приспособления, вступать с ними в любые отношения кроме провода судов (в основном в России) (п. 108);

- судно обязано отпустить лоцмана выйдя с лоцманской дистанции (п. 110);

- лоцман обязан не допустить выброс с судна балласта и мусора в неустановленном месте (п. 114);

- шкипер мог потребовать лоцмана на неготовое к отходу судно, но тогда платил ему сверхурочные (в случае с Уставом Архангельских лоцманов – по 5 руб. в сутки) (п. 115);

- все капиталы общества следовало хранить в ценных бумагах, гарантированных правительством, кроме суммы, определенной на ежегодный текущий расход (п. 136);

- средства общества должны храниться в Архангельской конторе государственного банка. Расходные средства, в размере не более месячного расхода общества – в несгораемом шкафу в конторе общества, а ключ от него – у лоц-командира (п. 137). В уставах иных обществ существовали вариации последнего положения, однако общая суть не менялась.

Устав также предписывал, что в случае, если темнота или густой туман застигнут судно на фарватерах, то лоцман обязан был потребовать от шкипера стать на якорь. Какие ночи считать темными возлагалось решать лоц-командиру (п. 101) [5, с. 29].

Выводить судна на рейд лоцману позволялось лишь по предъявлению шкипером судовой роли с отметкой таможи о разрешении отхода и оплатой лоцманского сбора (п. 104). Лишь по оплате этих взысканий шкипер имел право жаловаться на распоряжения лоц-командира начальнику округа, или же требовать возврата взысканной суммы через суд (п. 105).

Кроме того, шкипер обязан был заплатить за любое повреждение предостерегательного знака (п. 109).

Весьма вариативно устанавливались способы оплаты услуг лоцмана: а) шкипер мог оплатить его лично в контору общества; б) оплатить через доверенное лицо; в) оплатить лично лоцману, получая взамен соответствующую квитанцию (п. 111) [5, с. 32].

Достаточно незначителен раздел устава, посвященный вопросам регулирования деятельности Управы общества лоцманов (пп. 117-124). Ее права и обязанности в целом схожи с подобными нормами в уставах иных лоцманских обществ, однако прописаны чаще всего достаточно общими словами. Очевидно, что в этом не было особой необходимости, так как за много веков существования общества Архангельских лоцманов были выработаны определенные нормы и традиции,

которые не обязательно было узаконивать, тем более учитывая обособленность жизни общества.

На управу, традиционно, возлагалось «Ближайшее заведование обществом» (п. 117) и следить за исправностью лоцманского имущества (п. 124); сама она состояла из старосты и двух членов, которые подчинены лоц-командиру (п. 118). Члены управы избирались из старших лоцманов общим собранием на 3 года (с правом переизбрания) перед открытием навигации, но не ранее предоставления отчета и завершения ревизии за прошедший год и утверждались начальником лоцманского округа (п. 119-120). При этом члены управы в очередной проводке не участвовали, разве-что по приказу лоц-командира.

Постановления управы, для вступления в законную силу, утверждались лоц-командиром (п. 121) [5, с. 34].

Значительно больше внимания в Уставе, нежели работе Управы, уделено вопросам, посвященным финансовым вопросам и хозяйственному управлению общества. Впрочем, и этот раздел достаточно стандартен по своему содержанию, не только в отношении лоцманских общества, но и других относительно самостоятельных хозяйственных, общественных и государственных единиц.

Устанавливалось, что доходы общества, стандартно для всех лоцманских обществ, формируются от средств за проводку судов, взносов вновь поступающих членов и, что не встречается в других уставах «от продажи негодного имущества» (п. 127). П. 128 Устава предусматривал распределение средств по капиталам (аварийный, запасный, расходный и пр.) и остатков их между лоцманами [5, с. 35]. Одной из особенностей было наличие специальной статьи расходов – средства на содержание училища лоцманов (п. 129).

Учитывая специфику нашего исследования, нужно указать, что на возмещение убытков от аварии, согласно уставу, в первую очередь поступал взнос самого лоцмана, а далее «не свыше половины всего аварийного капитала Общества», если же и этого оказывалось недостаточно, «то на эту надобность обращается не более половины имеющегося у общества особого запасного капитала, а при неимении такового не более 1/6 части общего капитала Общества» (п. 131) [5, с. 36]. На этом ответственность лоцмана и общества прекращалась. В тоже время, уставом предусматривалось, что аварийный капитал, при острой необходимости, мог пополняться из любого другого, даже из валового, пенсионного и пр. (п. 135), что было еще одной особенностью положений Устава Архангельских лоцманов 1900 г.

Не менее интересным является норма Устава, согласно которой ГГУ обязывалось публиковать в «Правительственном Вестнике» отчет о состоянии денежных средств и имущества общества.

Что касается иных капиталов и способов их использования, то можно указать, что расходный капитал предназначался для страхования, обзаведения и ремонта имущества общества (п. 132). При достаточном наличии пенсионного капитала общество могло назначать пенсии вольнонаемным служащим (учителю, бухгалтеру, кочегарам, машинистам, гребцам, сторожам и пр.) (п. 133).

В тоже время устанавливалось, что запасный капитал расходуется только по ст. 131, а за исключением того – в чрезвычайных потребностях по приговору общества и с разрешения начальника округа (п. 134) [5, с. 37].

Шнуровые книги (т.е. прошнурованные книги обязательной отчетности), с указанием всех доходов и расходов следовало проверять в конце года и засвидетельствовать подписями лоц-командира, старосты, 1/3 наличных лоцманов по выбору общества и письмоводителем (п. 138) [5, с. 39].

Проверку материального имущества общества полагалось производить один раз в год, по окончании навигации (п. 140) [5, с. 40]. А вот ежегодную ревизию общества следовало производить по приказу начальника лоцманского округа. Ревизоры должны были проверять имущество, шнуровые книги, имеют ли лоцманы претензии, в каком состоянии строения и плавучие средства и т.п. (п. 142) [5, с. 43].

Штат общества устанавливался следующий: лоц-командир; староста; по 20 лоцманов 1-го и 2-го разрядов; 10 учеников первого и 5 второго разрядов; по штату деньги выделялись на наем дома для лоцманской станции в Соломбале; наем помещения для конторы, письмоводителя, канцелярские материалы; дрова для отопления лоцманской станции и конторы 250 руб.; приобретение материалы для освещения тех же помещений и помещения лоцманского училища – 100 руб.; наем 3-х сторожей (контора; лоцманская станция, училище) – 540 руб.; за пользование телефоном – 200 руб.; содержание и ремонт лоцманских гребных судов – 250 руб. [5, с. 43].

И, очевидно, следует указать, что 17 сентября 1913 г., в ознаменование слуг лоцманов Архангельска, был принят указ «О наименовании общества Архангельских лоцманов – обществом Архангельских лоцманов Имени Царя Михаила Феодоровича, об установлении знака в память трехсотлетия существования этих лоцманов и об установлении дня 8 ноября – днем праздника этого общества» [6, с. 1194-1195].

Список литературы

1. Пустошь — родина лоцманов. URL: <https://cultprim.ru/пустошь-родина-лоцманов/>.
2. «О пропуске Голландского конвойного корабля в устье Двины вместе с купеческими кораблями, о найме вольных лоцманов для проводу кораблей, об установлении особой заклеимленной гири для весу принимаемых в пошлину червонцев, и о взимании пошлины по покупаемым ценам товаров в город Архангельск» от 14 июля 1685 г // ПСЗ, Собрание (1649-1825): Т. II (1676-1688), №1129. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1830. С. 675-676.
3. «О неотдавании на откуп у города Архангельского, корабельного привода и вывода на море, и о даче подвод как иноземцам, так и Русским торговым людям» от 26 июня 1717 г. // ПСЗ, Собрание (1649-1825): Т. V (1713-1719), №3093. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1830. С. 498-499.
4. «Об утверждении Временных Правил для Общества Архангельских лоцманов» от 18 января 1886 г. // ПСЗ, Собрание (1881-1913): Т. VI (1886), №3459. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1888. С. 15.
5. Устав общества Архангельских лоцманов. СПб, 1900.
6. «О наименовании общества Архангельских лоцманов – обществом Архангельских лоцманов Имени Царя Михаила Феодоровича, об установлении знака в память трехсотлетия существования этих лоцманов и об установлении дня 8 ноября – днем праздника этого общества» от 17 сентября 1913 г. // ПСЗ, Собрание (1881-1913): Т. XXXIII (1913), №40273. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1916. С. 1194-1195.

This article discusses the basics of legal regulation of the activities and organization of pilots in Arkhangelsk in the early twentieth century, which was based on the Charter of 1900 and replaced the previous temporary rules for the Society of Arkhangelsk Pilots of January 18, 1886.

The Charter of 1900 consists of the following parts: "General regulations", "the Rights and duties of lots-commander", "On the rights and duties of a pilot elders"; "a Pilot students"; "On the mutual relations of the master and pilot"; "Justice, rights and responsibilities"; "the funds and management companies". It was a fairly modern document, based on the main relevant regulations of the period under review, primarily on the Regulations on Sea Pilots of 1891.

Keywords: Arkhangelsk pilots, charter, decree, pilotage, students, pilot distance, pilot headman, administration.

Spisok literatury

1. Pustosh' — rodina locmanov. URL: <https://cultprim.ru/pustosh'-rodina-locmanov/>.
2. «O propuske Gollandskogo konvojnogo korablya v ust'e Dviny vmeste s kupecheskimi korablyami, o najme vol'nyh locmanov dlya provodu korablej, ob ustanovlenii osoboj zaklejmlennoj giri dlya vesu prinimaemyh v poshlinu chervoncev, i o vzmianii poshliny po pokupaemym cenam tovarov v gorod Arhangel'sk» ot 14 iyulya 1685 g // PSZ, Sobranie (1649-1825): T. II (1676-1688), №1129. — SPb.: Pечатano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. — 1830. S. 675-676.
3. «O neotdavanii na otkup u goroda Arhangel'skogo, korabel'nogo privoda i vyvoda na more, i o dache podvod kak inozemcam, tak i Russkim trgovym lyudyam» ot 26 iyunya 1717 g. // PSZ, Sobranie (1649-1825): T. V (1713-1719), №3093. — SPb.: Pечатano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. — 1830. S. 498-499.
4. «Ob utverzhdenii Vremennyh Pravil dlya Obshchestva Arhangel'skih locmanov» ot 18 yanvarya 1886 g. // PSZ, Sobranie (1881-1913): T. VI (1886), №3459. — SPb.: Pечатano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. — 1888. S. 15.
5. Ustav obshchestva Arhangel'skih locmanov. SPb, 1900.
6. «O naimenovanii obshchestva Arhangel'skih locmanov — obshchestvom Arhangel'skih locmanov Imeni Carya Mihaila Feodorovicha, ob ustanovlenii znaka v pamyat' trekhsotletiya sushchestvovaniya etih locmanov i ob ustanovlenii dnya 8 noyabrya — dnem prazdnika etogo obshchestva» ot 17 sentyabrya 1913 g. // PSZ, Sobranie (1881-1913): T. XXXIII (1913), №40273. — SPb.: Pечатano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. — 1916. S. 1194-1195.