

УДК: 342.5

DOI: 10.37279/2413-1733-2021-7-1-33-40

ЗАРОЖДЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ПРАВОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОЦМАНОВ АРХАНГЕЛЬСКА

Киров А. А.

Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского

В статье указано, что наиболее известные и давние традиции деятельности лоцманов Архангельска были законодательно закреплены в период правления Петра I и получило свое дальнейшее развитие в череде различных нормативно-правовых актов, важнейшим из которых стали временные правила для общества Архангельских лоцманов 1886 г., принятые в ходе разработки положения о морских лоцманах, утвержденных царем 1 мая 1890 г.

Временные правила представляли собой достаточно ограниченный по сфере влияния и регулирования документ уже не соответствовавший духу развития законодательства. Однако его деятельность продолжалась до начала XX в. из-за сложностей, связанных с практическим внедрением Положения 1890 г., а также спадом торговой и судоходной активности порта Архангельска в XIX в.

Ключевые слова: Архангельск, правовое регулирование, лоцманы, правила, эволюция, указ.

О лоцманах Архангельска написано достаточно много. И это неудивительно, ведь лоцманская служба в этом регионе только официально насчитывает более 400 лет. С другой же стороны, в период до правления Петра I, Россия была лишена свободного выхода в Черное и Балтийское моря. Исходя из этого обстоятельства именно Архангельск долгое время являлся главным открытым портом страны.

Несмотря на всю важность деятельности лоцманов Архангельска, правовые основы ее, и самого лоцманского общества изучены еще не в достаточной мере.

Обратимся истории развития лоцманского цеха в Архангельске. 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 провозу 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 находится при таможене. Ведать лоц-

манами указ предписывал «Гостю с товарищи, а Воеводам 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, 498-499]. В указе упоминался в качестве откупщика «иноземец» Андрее Мейере, а сам указ требовал более «у города Архангельска корабельного привода и вывода на откуп не отдавать, а нанимать к тому возжей повольною ценою».

Следующий шаг в развитии города вообще, и лоцманского дела в частности, был сделан в 1693 году, когда Петр I заложил на острове Соломбале верфь и основал там Адмиралтейство. С началом интенсивного иностранного судоходства в город стали заходить иностранные суда, а встречали их, соответственно, местные лоцманы.

Об искусстве архангельских лоцманов написано много, но не отвлекаясь от темы исследования лишь укажем, что заход в порт этого города был сопряжен с многими опасностями вызванными особенностями в том числе фарватера Северной Двины. Не малую роль среди этих опасностей всегда играл и Двинский бар.

Для обеспечения безопасности судоходства лоцманам приходилось регулярно выяснять глубину фарватера, выявлять новые мели, следить за загрязнением реки наносным мусором, в первую очередь бревнами, которые могли повредить проводимые суда.

Именно из этих людей, «на основании указа от 30 июня 1704 года, подписанного президентом Адмиралтейства Ф. М. Апраксиным, и была составлена первая лоцманская команда» [4]. Впрочем, на наш взгляд, Апраксин скорее всего лишь нормативно оформил уже имеющееся сословие, цех. Обосновывается это предположением тем, что практически повсеместно в изучаемый период лоцманы были закрытым сообществом, со своими профессиональными тайнами, знаниями и навыками. Даже опытному и грамотному моряку необходимо немало времени чтобы переквалифицироваться в лоцмана, узнать тонкости проводки судов в том или ином месте.

Владимир Станулевич в своей публикации отмечает, что «Каждый лоцман должен был знать глубины реки, отмели, банки, свойства грунта, направления течений, отметки приливов — отливов, направления ветров, внешний вид берегов, управление парусами и рулем. В обязанности лоцманов входила установка баканов и бочек на фарватере Двины — огнями и маяками занимались офицеры Архангельского гарнизона. В 1702 г. государство определило численность лоцманов в 40 человек, в 1711 — 32, в 1802 — 40, а в середине XIX века была расширена до 60 человек» [5].

Важность последующей деятельности лоцманов Архангельска, не смотря на уже наладившуюся активную торговлю через порт С. Петербурга подтверждают и отдельные известные нам меры государства. Так, 23 декабря 1741 г. был принят указ «Об освобождении от рекрутской повинности состоящих при Архангелогородском порте лоцманов и о приеме от них вместо того складочных рекрутских денег». Он предписывал не брать в рекруты не только лоцманов, но их детей, что правда за такую привилегию лоцманы обязаны были платить [6, с. 551-552].

Развитие правового регулирования статуса лоцманов Архангельска в начале XIX в. отмечают и иные авторы. Так, уже упоминавшийся нами Владимир Станулевич указывает, что «С 1826 года лоцманы достигшие 60 лет или по здоровью ушедшие

на покой освобождались от всех повинностей. В 1842 году создан запасной капитал артели из которого выдавались «ссуды за умеренные проценты», оказывалась регулярная денежная помощь старым и увечным лоцманам, финансировалась лоцманская школа. Внутриартельные вопросы решались самоуправлением, а профессиональные с 1704 г. разрешались под началом «капитана над Архангельским портом» или «капитана над штурманами» [5].

Прежде чем продолжить наше исследование по Архангельским лоцманам мы вынуждены несколько отвлечься. Дело в том, что именно в первой половине XIX в. в России происходит процесс становления гидрографического дела и, что важно, системы управления как гидрографами вообще, так затем и лоцманскими службами России, в частности.

13 апреля 1827 г. было издано «Высочайше утвержденное Положение Корпуса флотских штурманов, с приложением штата». В нем указывалось, что «Корпус сей состоит под начальством Генерал-Гидрографа, который есть Главный инспектор онаго» (п. 2).

Помощниками генерал-гидрографа назначались «два частных Инспектора: один для балтийского флота, другой для Черноморского; которые могут быть вместе с тем и Командирами Штурманских полуэкипажей».

И, наконец, что немаловажно для нашего исследования, обязанности, которые до этой реформы были возложены на Балтийское штурманское училище по лоции, подлежали в связи с преобразованием его в полуэкипаж, распоряжению инспектора корпуса штурманов Балтийского флота, под главным руководством генерал-гидрографа (п. 19) [7, с. 362-363].

24 Августа 1827 г. вышел указ «О предварительном образовании Морского Министерства» [8, с. 702], которым предписывалось «б. Присутствие Государственного Адмиралтейского Департамента закрыть с 1 числа Октября, или с открытия Управления Генерал-Гидрографа и Ученого Комитета, в кои и дела по роду их поступать имеют» [8, с. 703].

По данному указу, собственно Морское Министерство состояло из канцелярии министра; адмиралтейств-совета; управлений генерал-гидрографа, дежурного генерала, генерал-интенданта и генерал-штаб-доктора; ученый комитет.

Соответственно в состав управления генерал-гидрографа входили его канцелярия, гидрографическое депо и морская типография [8, с. 704].

Согласно главе IV указа, под названием «О управлении Генерал-Гидрографа», его канцелярия состояла из двух отделений. На первое отделение возлагались дела по инспекторской части корпуса штурманов и по штурманским полуэкипажам; текущие дела по вопросам лоции; дела по наблюдению за маяками в отношении к лоции.

На второе отделение, кроме прочего, возлагались «4) Предметы телеграфические и сигнальные» (п. 54) [8, с. 707].

Введя в морское министерство генерал-гидрографа, эта службу государство стало развивать и в соответствующих регионах. Так один из исследователей истории развития морского права в Черноморско-Азовском регионе Б. В. Змерзлый, в своей монографии писал:

«16 же декабря 1831 г. было принято 2 указа «О приведении в исполнение вновь составленного образования Главного Управления Черноморского Флота и Портов»

[335, с. 308] и «Образование Главного Управления Черноморского Флота и Портов» [335, с. 309]. Последним указом создавалась также должность главного командира Черноморского флота и портов, а в составе управления создано Гидрографическое отделение. Его обязанности были те же, что и означенные в п. 53, 54, 58, 59 и 60 предварительного образования Морского министерства, за исключением предметов, в п. 1, 2 и 3 параграфа 54. Гидрографическим отделением управлял инспектор корпуса штурманов Черноморского флота. Начальник гидрографического Черноморского депо подчинялся управляющему отделением, и отвечал за сохранность хранящихся в депо: карт, планов, описей, книг, инструментов и прочих предметов. В состав депо входили и чертежная, типография, библиотека, обсерватория» [9, с. 273-273].

Следующим шагом на Белогорье стало развитие маячной сети и системы управления ей. Произошло это с принятием 23 июня 1843 г. «Высочайше утвержденное положение о Беломорских маяках». Данным документом, управляющий маяков был непосредственно подчинен капитану Архангельского порта.

Также указом предусматривалось, что «Управляющий маяками и Смотрители оных, избираются, по представлению Гидрографического Департамента: первый из штаб-офицеров, а последние из обер-офицеров Корпуса флотских штурманов...» [10, с. 403-406]. Это, последнее, особенно ценно для данного исследования, так как такие требования устанавливались и в отношении лоц-командиров, что позволяет проследить не только преемственность принятых решений, но и предстоящее объединение маячной и лоцманской служб под руководством Морского министерства.

Наше предположение подтверждает и следующий указ, датированный 28 августа 1859 г., по докладу управляющего Морским министерством «О подчинении Заведывающего лоцманскою и маячною частями в Архангельске Главному Командиру Архангельского порта, и о возложении на него обязанностей бывшего Капитана над Архангельским портом» [11, с. 818].

Как известно, 3 июня 1885 г., в условиях реформирования управления флотом, было принято «Положение об управлении Морским ведомством». По этому документу, главный начальник флота и морского ведомства назначается царем, а непосредственное заведование морским министерством под руководством главного начальника флота возлагалось на управляющего министерством.

В состав обновленного морского министерства входили: 1) адмиралтейств-совет; 2) главный военно-морской суд; 3) главный морской штаб; 4) морской ученый комитет; 5) главное гидрографическое управление (далее – ГГУ); 6) главное управление кораблестроения и снабжений; 7) морской технический комитет; 8) морской строительный комитет; 9) канцелярия министерства; 10) главное военно-морское судное управление; 11) управление главного медицинского инспектора флота и 12) архив [12, с. 271-274].

В морском ученом комитете председательствовал начальник ГГУ, что показывает возросшую роль этого управления за прошедший период.

Собственно, на ГГУ «возлагалось принятие мер, к обеспечению безопасности мореплавания. В его обязанности входило: 1) собрание точных сведений в российских и иностранных водах и распоряжения о производстве съемок и промеров в российских морях; 2) составление и исправление карт, атласов, лоций и других руководств для плавания; 3) попечение об устройстве и содержании маяков и предо-

стерегательных знаков, лоцманских и спасательных учреждений морского ведомства; 4) снабжение портовых магазинов и военных судов мореходными инструментами, картами, лоциями и другими гидрографическими предметами, сигнальными книгами; 5) объявление сведений о состоянии фарватеров и банок в русских морях и о переменах в них по маякам и предостерегательным знакам» [9, с. 281-282].

Этой задаче ГГУ посвятило множество усилий. Стараниями военно-морских гидрографов постоянно составлялись и обновлялись лоции различных морей, проводились иные научные исследования и просветительская работа. Приведем лишь один пример, весьма важный для нашего исследования.

Так, в 1905 г., в специальном журнале было опубликовано следующее сообщение: «Влияние мелких глубин на осадку судна. Сообщаем об интересном открытии, сделанном американским инженерным корпусом, которым было произведено 33 наблюдения над пароходами с целью выяснить влияние мелких глубин на осадку судна. Поводом к тому послужило неоднократно замеченное обстоятельство, что на мелкой воде пароходы касались дна, несмотря на то, что уровень воды был выше осадки судна. Наблюдения, произведенные для проверки этого явления, вполне его подтвердили, при чем оказалось, что осадка судна возрастает с его величиной и быстротой хода... эти наблюдения во всяком случае приводят к тому заключению, что на мелкой воле, имея только несколько фут под килем, следует идти лишь малым ходом» [13, с. 97].

Переоценить это сообщения для непосредственной деятельности лоцманов весьма сложно, оно позволяло откорректировать их работу в мелких водах с судами большого тоннажа.

С созданием обновленного механизма в области гидрографии и, одновременно, единого централизованного аппарата управления всеми лоцманскими обществами в Российской империи, появилась возможность разработки и внедрения согласованных, единообразных нормативных актов, регулирующих деятельность разрозненных лоцманских обществ. Вершиной этого творчества стало «Положение о морских лоцманах» от 1 мая 1890 г., разработка которого началась в 1886 г. [9, с. 254-263].

Однако, были и дела, которые не могли ждать нового положения, к таковым относилась и настоятельная потребность лоцманов Архангельска в соответствующем нормативном акте, регулирующем основные вопросы их деятельности и статуса.

Очевидно, именно исходя из этих позиций 18 января 1886 г. был принят указ «Об утверждении Временных Правил для Общества Архангельских лоцманов». Им, «впредь до издания Общего Положения о лоцманах», постановлялось, что указанные в статье 309 ч. 1 Т 12 Свода Зак., Уст. пут. сообщ., «состоящие при Архангельском порте лоцмана и лоцманские дети образуют общество Архангельских лоцманов, находящееся в ведении директора маяков и лоции Белого моря и подчиняющееся непосредственно лоц-командиру».

Устанавливалась и строго определенная плата лоцманам, в том числе за дополнительное время, проведенное на судне по тем или иным причинам.

Традиционно на лоцманов возлагалась постановка и уборка предостерегательных знаков, ограждающих фарватер реки Северной Двины в пределах деятельности общества. Важным в этой обязанности было то, что эта работа производилась лоцманами за счет государственного казначейства.

В связи с появлением должности лоц-командира устанавливались стандартные пределы его административной власти. Так, за проступки лоцманов, не влекущие собой предания суду, лоц-командир получил право налагать на них следующие взыскания: а) штраф до 3-х руб.; б) арест в карцере, с содержанием на хлебе и воде до 2-х дней; в) смещение из 1-го разряда во второй и г) увольнение, но лишь с утверждения директора маяков и лоции Белого моря (п. IV).

Не был обойден стороной и вопрос ответственности лоцманов за возможный ущерб судам и грузу по их вине. Эта ответственность была индивидуальной, однако указывалось, что «при несостоятельности отдельных членов общества возместить ущерб нанесенный судовладельцу», общество отвечало круговой порукой (п. V). Этим, в первую очередь обеспечивались интересы судовладельцев, стимулируя их, таким образом, посещать порт Архангельска.

В последнем пункте данного указа оговаривалось, что «Адмиралтейств-Совету предоставляется издать обязательные для общества правила...» (п. VI) [14, с. 15].

Безусловно, что такое короткое наставление вызывает вопрос о том, почему же собственно, древнейшие лоцманы России до сих пор не получили собственного, детально продуманного и разработанного устава, как это произошло уже с лоцманскими обществами на иных морях страны, в первую очередь на Балтийском и Черном. Ответ здесь кроется не в невнимательности органов государственной власти к Астраханским лоцманам, а в совершенно иных причинах.

Дело в том, что еще в самом начале XIX в., в связи активной вырубкой лесов Севера, развитием лесной промышленности и экспорта леса, начался процесс интенсивного обмеления Северной Двины, эксплуатировавшихся лоцманами фарватеров. Грузооборот порта резко снизился. В 1830-х гг. стал мелеть и Березовый бар, вследствие чего суда вынуждены были догружаться в открытом море [15]. Это усложняло процесс загрузки, удорожало его, требовало дополнительных затрат времени. Из-за уменьшения количества проводимых судов у лоцманов Астрахани наступили сложные времена. Последующее появление и активное распространение парового флота поставили еще одну задачу – лоцманам пришлось овладевать новыми знаниями, доучиваться.

Это, однако, не решало проблему с обмелением фарватера. Лишь в конце XIX в., когда Российское государство значительно окрепло экономически и технически, все более активно начали вестись работы по углублению портов и отдельных фарватеров на разных морях. Так, к примеру, в Черноморско-Азовском регионе важнейшим событием стало углубление Керченского пролива. В 1888 г. начались дноуглубительные работы и в отношении Астраханского порта, что создало необходимые предпосылки для увеличения его грузооборота и, соответственно, увеличения спроса на услуги лоцманов.

Очевидно, следует указать, что согласно данным переписи населения 1897 г. в деревне Кальчино проживало «44 семьи Пустошных – 3 лоцмана, 4 семьи Котцовых – 1 лоцман, 3 семьи Матвеевых – 1 капитан судов, 2 семьи Постниковых – 1 лоцман, 3 семьи Матвеевых – 1 капитан судов, 2 семьи Постниковых – 1 мастер по постройке судов, 1 владелец нескольких пароходов... Всего 37 человек владели лоцманской профессией, а это 15 процентов от населения деревни» [16].

Как видно из представленного выше материала, наиболее известные и давние традиции деятельности лоцманов Архангельска были законодательно закреплены в период правления Петра I и получило свое дальнейшее развитие в череде различных

нормативно-правовых актов, важнейшим из которых стали временные правила для общества Архангельских лоцманов 1886 г., принятые в ходе разработки положения о морских лоцманах, утвержденных царем 1 мая 1890 г.

Временные правила представляли собой достаточно ограниченный по сфере влияния и регулирования документ уже не соответствовавший духу развития законодательства. Однако его деятельность продолжалась до начала XX в. из-за сложностей, связанных с практическим внедрением Положения 1890 г., а также спадом торговой и судоходной активности порта Архангельска в XIX в.

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. Лоцманы России / Старый Архангельск. URL: https://www.pastar.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=265:locmany-rossii&catid=53:istorija-&Itemid=75
5. Владимир Станулевич. Остров Пустошь: четыре столетия лоцманского искусства. URL: - <https://regnum.ru/news/society/2245402.html>
6. «Об освобождении от рекрутской повинности состоящих при Архангелогородском порте лоцманов и о приеме от них вместо того складочных рекрутских денег» от 23 декабря 1741 г. // ПСЗ, Собрание (1649-1825): Т. XI (1740-1743), №8488. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1830. С. 551-552.
7. «Высочайше утвержденное Положение Корпуса флотских штурманов, с приложением штата» от 13 апреля 1827 г. // ПСЗ, Собрание (1825-1881): Т. II (1827), №1028. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1830. С. 362-363.
8. «О предварительном образовании Морского Министерства» от 24 августа 1827 г. // ПСЗ, Собрание (1825-1881): Т. II (1827), №1325. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1830. С. 702.
9. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX вв. / Б. В. Змерзлый. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. – С. 272-273.
10. «Высочайше утвержденное положение о Беломорских маяках» от 23 июня 1843 г. // ПСЗ, Собрание (1825-1881): Т. XVIII (1843), №16970. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1844. С. 403-406.
11. Высочайше утвержденный всеподданейший доклад Управляющего Морским Министерством «О подчинении Заведывающего лоцманскою и маячною частями в Архангельске Главному Командиру Архангельского порта, и о возложении на него обязанностей бывшего Капитана над Архангельским портом» от 28 августа 1869 // ПСЗ, Собрание (1825-1881): Т. XXXIV (1869), №34835. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1873. С. 818.
12. «Положение об управлении Морским ведомством» от 3 июня 1885 г. // ПСЗ, Собрание (1881-1913): Т. V (1885), №3023. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1887. С. 271-274.
13. Морской сборник. Том CCCXXVI. №1. Январь 1905 г. С. 97.
14. «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.
15. Л. Б. Кравцов. Севтехфлот – Архморпуть в Великой отечественной войне 1941 – 1945 гг. URL: arcticwar.pomorsu/sea/arcticwar2000/crasavcev/html
16. На Севеpe. <http://sanatur.ru/forum/viewtopic.php?f=120&t=13427>

Kirov A. A. The origin and development of the legal organization of the activity of the pilots of Arkhangelsk // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2021. – Т. 7 (73). № 1. – P. 33-40.

The article states that the most well-known and long-standing traditions of the activity of pilots of Arkhangelsk were legislated during the reign of Peter I and were further developed in a series of various normative legal acts, the most important of which were the temporary rules for the Society of Arkhangelsk Pilots of 1886, adopted during the development of the regulations on sea pilots, approved by the tsar on May 1, 1890.

The provisional Rules were a rather limited document in terms of influence and regulation, which no longer corresponded to the spirit of the development of legislation. However, its activities continued until the beginning of the twentieth century. Due to the difficulties associated with the practical implementation of the Regulations of 1890, as well as the decline in trade and shipping activity of the port of Arkhangelsk in the nineteenth century.

Keywords: Arkhangelsk, legal regulation, pilots, rules, evolution, decree.

Spisok literaturi

1. Pustosh — rodina locmanov. URL: <https://cultprim.ru/pustosh-rodina-locmanov/>.
2. «O propuske Gollandskogo konvojnogo korablya v uste Dvini vmeste s kupechskimi korablyami, o naime volnih locmanov dlya provodu korablei, ob ustanovlenii osoboi zakleimlennoi giri dlya vesu prinimaemih v poshlinu chervoncev, i o vzimanii poshlini po pokupaemim cenam tovarov v gorod Arkhangelsk» ot 14 iyulya 1685 g // PSZ, Sobranie (1649-1825): T. II (1676-1688), №1129. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoi Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1830. S. 675-676.
3. «O neotdavanii na otkup u goroda Arhangelskogo, korabelnogo privoda i vivoda na more, i o dache podvod kak inozemcam, tak i Russkim trgovim lyudyam» ot 26 iyunya 1717 g. // PSZ, Sobranie (1649-1825): T. V (1713-1719), №3093. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoi Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1830. S. 498-499.
4. Locmani Rossii / Starii Arhangelsk. URL: https://www.pastar.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=265:locmany-rossii&catid=53:istorija-&Itemid=75
5. Vladimir Stanulevich. Ostrov Pustosh: chetire stoletiya locmanskogo iskusstva. URL: - <https://regnum.ru/news/society/2245402.html>
6. «Ob osvobozhdenii ot rekrutskoi povinnosti sostoyash'ih pri Arhangelogorodskom porte locmanov i o prieme ot nih vmesto togo skladochnih rekrutskih deneg» ot 23 dekabrya 1741 g. // PSZ, Sobranie (1649-1825): T. HI (1740-1743), №8488. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoi Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1830. S. 551-552.
7. «Visochaishe utverzhdennoe Polozhenie Korpusa flotskih shturmanov, s prilozheniem shtata» ot 13 aprelya 1827 g. // PSZ, Sobranie (1825-1881): T. II (1827), №1028. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoi Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1830. S. 362-363.
8. «O predvaritelnom obrazovanii Morskogo Ministerstva» ot 24 avgusta 1827 g. // PSZ, Sobranie (1825-1881): T. II (1827), №1325. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoi Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1830. S. 702.
9. Zmerzlii B. V. Pravovoe regulirovanie trgovogo sudohodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v konce XVIII – nachale HH vv. / B. V. Zmerzlii. – Simferopol: CHP «Predpriyatye Feniks», 2014. – S. 272-273.
10. «Visochaishe utverzhdennoe polozhenie o Belomorskih mayakah» ot 23 iyunya 1843 g. // PSZ, Sobranie (1825-1881): T. XVIII (1843), №16970. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoi Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1844. S. 403-406.
11. Visochaishe utverzhdennii vsepoddaneishii doklad Upravlyayush'ego Morskim Ministerstvom «O podchinenii Zavedivayush'ago locmanskoyu i mayachnoyu chastyami v Arhangelske Glavnomu Komandiru Arhangelskogo porta, i o vozlozhenii na nego obyazannosti bivshago Kapitana nad Arhangelskim portom» ot 28 avgusta 1869 // PSZ, Sobranie (1825-1881): T. XXXIV (1869), №34835. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoi Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1873. S. 818.
12. «Polozhenie ob upravlenii Morskim vedomstvom» ot 3 iyunya 1885 g. // PSZ, Sobranie (1881-1913): T. V (1885), №3023. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoi Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1887. S. 271-274.
13. Morskoi sbornik. Tom CCCXXVI. №1. YAnvar 1905 g. S. 97.
14. «Ob utverzhdennii Vremennih Pravil dlya Obsh'estva Arhangelskih locmanov» ot 18 yanvary 1886 g. // PSZ, Sobranie (1881-1913): T. VI (1886), №3459. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoi Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1888. S. 15.
15. L. B. Kravcov. Sevtehflot – Arhморput v Velikoi otechestvennoi voine 1941 – 1945 gg. URL: arcticwar.pomorsu/sea/arcticwar2000/crasavcev/html
16. Na Severe. <http://sanatur.ru/forum/viewtopic.php?f=120&t=13427>