

**УДК 340**

**DOI 10.37279/2413-1733-2021-7-3(2)-264-269**

## **РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОЦМАНОВ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ В СССР В НАЧАЛЕ 1930-Х ГГ.**

***Никитина А. П.***

*Севастопольский государственный университет*

В статье указано, что только после принятия кодекса торгового мореплавания СССР 1929 г. удалось определить основные составляющие устава внутреннего водного транспорта 1930 г., в том числе вопросам, связанным с плотовыми командами и лоцманов плотоводов (глава 4 Устава). Главой 5 устава устанавливался круг ответственных органов и способы их взаимодействия, а глава 6 вопросам бечевника и пристанских участков. Вопросы статуса, положения, задач и обязанностей лоцманов на внутренних водных путях не нашли своего отражения в уставе, очевидно потому, что данные лоцманы впоследствии включались в состав судовых команд или же являлись обычными служащими различных ведомств, лишившись своего независимого статуса и отдельной организации. Разрешение ситуации стало возможно в 1931-1932 гг. с выделением водного транспорта в отдельный наркомат. После чего начался активный процесс регулирования деятельности речных лоцманов различными заинтересованными ведомствами.

**Ключевые слова:** лоцманы внутренних водных путей, кодекс, устав, сплав, плоты, буксировка, наркомат.

С принятием в 1929 г. кодекса торгового мореплавания СССР, в 1930 г. Постановлением совета народных комиссаров был принят и «Устав внутреннего водного транспорта» (далее – УВВТ) [1, с. 1060-1086], в котором нашли свое отражение и вопросы регулирования деятельности плотовых команд сплавов.

Так, в частности, глава 4 УВВТ посвящалась экипажам судов и плотов, которой регулировался состав судового экипажа (п. 22); устанавливался «Порядок найма и увольнения судового экипажа, условия службы на судах, служебные права и обязанности судового экипажа» (п. 23) и порядок его назначения и увольнения (п. 24) предоставленный капитану. Особо указывалось, что экипаж буксируемых судов и плотов, в вопросах управления и дисциплины должен подчиняться во время буксировки капитану буксирующего судна. При этом распределение полномочий капитана буксирующего судна и экипажа буксируемых судов и плотов возлагалось на отдельные нормы, что правда, не указывалось, кем они будут разрабатываться и приниматься (п. 30).

В главе 5 «Сплав» неоднозначно подчеркивалось, что в каждом сплавному районе сплав леса мог производиться только одной государственной лесосплавляющей организацией. Этим, закон однозначно монополизировал за государством деятельность как по лесозаготовке, так и лесосплаву, а установление такого права лишь за одной организацией, очевидно, было предусмотрено с целью большего упорядочения данного процесса и более рациональной организации как лесозаготовок, так и лесосплава.

Такая организация УВВТ обязывалась в рамках своих технических возможностей обрабатывать и реализовывать требования (заявки) по транспортировке всех иных предприятия, органов и лиц. Эта норма была необходима хотя бы в связи с тем, что на территории района сплава действительно действовали и иные государственные органы, в том числе занятые разработкой полезных ископаемых, а также не стоит забывать потребности местного населения сел и городов, также испытывающего определенные потребности как в лесоматериалах, так и в совокупно сплавляемых материалах.

С целью обеспечения интересов всех заинтересованных сторон надзорным органам давалось право временной приостановки сплава (п. 33).

На ВСНХ СССР, для организации сплава возлагались такие задачи:

- а) контроль за соответствующим состоянием и улучшением путей, по которым производился сплав;
- б) выработка и публикация соответствующих правил сплава, с обязательным взаимодействием в этом вопросе с народным комиссариатом путей сообщения;
- в) изучение и определение задач в деле рационализации сплава, а также непосредственное управление занятых в нем предприятий;
- г) производство опытно-показательных представлений в данном деле;
- д) проектирование вопросов предварительного финансирования, судами, буксирами, питания, фуражом, такелажем, а также иным необходимым для работ по сплаву;
- е) установление предельных параметров основных районов деятельности и назначение в каждом конкретном районе ответственной лесосплавной организации;
- ж) разработка и введение в действие стандартного договора о сплаве между лесосплавающей организацией и собственником лесоматериалов;
- з) определение максимального предела оплаты за сплав со стороны соответствующих организаций;
- и) совместно с наркомпутем, базируясь на предельной возможности используемых водных путей, определяет максимальное число сплавляемых материалов;
- к) контроль за укладкой древесины, сооружением плотов и прочих форм сплава (п. 35).

В свою очередь, на наркомпуте возлагалось:

- а) совместно с ВСНХ определять и внедрять нормы по сплаву на судоходных путях;
- б) осуществление контроля за сплавом на этих направлениях;
- в) следить за соответствующим содержанием, эксплуатацией и улучшением направления сплава и собственно за сплавом в тех вопросах, которые непосредственно касались интересов судоходства. Так, к примеру, наркомпути поручался контроль за сплоткой плотов, которые готовились к транспортировке по поднадзорным ему рекам (п. 36).

Также устанавливалось, что начальники сплава должны были оказывать содействие органам, занимающимся лесным хозяйством, а также финансово-контрольным органам по вопросам наблюдения за законностью покупки и за сплотченностью сплавляемой древесины (п. 37).

Глава 6 устава посвящена вопросам бечевника и пристанских участков, как важным опорным точкам как для судоходства вообще, так и для сплава в частности.

Важным было, впервые в истории отечественного регулирования подобных вопросов, установление не только термина «бечевник», но и определение правил и норм его использования. В ней также указывалось, что «Правила пользования бечевником для нужд судоходства и сплава на судоходных путях издаются НКПС по соглашению с ВСНХ СССР и Народным комиссариатом земледелия СССР» (п. 39), с предупреждением о том, что «размеры бечевника на судоходных путях могут быть уменьшены органами, в ведении которых находятся соответствующие участки земли, по соглашению с подлежащими местными органами Народного комиссариата путей сообщения».

Что весьма необычно для общесоюзного законодательства, предусматривалось, что размеры бечевника и условия его использования на сплавных реках должны устанавливаться законодательством союзных республик (п. 41).

Особо оговаривалось, что право общего пользования бечевником не распространялось на те участки берега, которые были заняты под сельскохозяйственные нужды с соответствующими насаждениями, различные сооружения, а также «на пространство берегов, укрепленных специальными сооружениями или насаждениями» (п. 42).

Одновременно подчеркивались права местных исполкомов в отношении таких земель и их использование под постройку сооружений (п. 43).

Вопросам организации и деятельности пристанских участков в уставе посвящались пар. 45-46. Они выделялись для бесплатного пользования при кратковременном использовании со стороны судов, плотоводов и т.п. Организация и обустройство таких участков общего пользования возлагалось на местные органы власти, а детализация прав и обязанностей их заведующих производилась уже подзаконными нормативными актами, в первую очередь различными инструкциями.

В тоже время, все заботы по пристанским участкам специального пользования были однозначно переданы на заинтересованных их собственников и пользователей.

Однако, так или иначе, все проекты устройства пристанских участков следовало представлять местными органами наркомпути для соответствующего согласования.

И, наконец, последней главой, содержание которой необходимо рассмотреть в рамках нашего исследования, является гл. 16 УВВТ – «Буксировка» (п. 162-167) с упоминанием договора буксировки, так как, участниками этого процесса, практически в обязательном порядке, как это отмечалось нами выше, были и лоцманы внутренних водных путей.

Не вдаваясь в детали данного договора, укажем лишь что его регламентация была довольно скудной и поверхностной, что давало возможность широкой его трактовки и включения различных дополнительных условий. Главное, что законодатель стремился обязательно предписать в отношении такого договора – это нормы и формы его заключения, специфику оформления. Какой-либо ответственность за невыполнение или некачественное выполнение взятых на себя обязанностей обеих сторон в уставе даже не упоминалось.

Причины этого не совсем ясны. Толи они в том, что сам договор буксировки был еще достаточно новым явлением в советской теории судоходства, толи в том, что универсальные условия буксировки невозможно было выписать, т.к. для каждого

участка реки, озера и т.п. они были разными, как и обязанности и технические возможности буксира, так и буксируемых.

Вполне возможно, что законодатель предпочел лишь ограничиться указанием общих направлений заключения и оформления таких договоров, оставив их детали на усмотрение заинтересованных сторон, организаций, ведомств, что в прочем, подтверждает и п. 167 устава, которым установлено, что «Правила настоящей главы применяются постольку, поскольку соглашением сторон не установлено иное» [1, с. 1060-1086].

Таким образом, можно заключить, что подготовка и издание устава внутренних водных путей сообщения в 1930 г., безусловно, стало важной вехой в урегулировании как деятельности внутреннего водного транспорта, так и эксплуатации соответствующих водных путей. Однако, законодатель, при его разработке, в виду становления данной отрасли народного хозяйства, основное внимание уделил наиболее острым вопросам, некоторым специфическим моментам, оставив множество пробелов и лакун для широкого местного и межведомственного нормотворчества, с учетом специфики каждого конкретного региона и выполняемых в нем перевозок, сообщений.

Вопросы статуса, положения, задач и обязанностей лоцманов на внутренних водных путях не нашли своего отражения в уставе, очевидно потому, что данные лоцманы впоследствии включались в состав судовых команд или же являлись обычными служащими различных ведомств, лишившись своего независимого статуса и отдельной организации.

В тоже время, такой подход на фоне подчинения морских лоцманов торговым портам, соответствовал общей тенденции их организации в стране и не исключал возможности изменения как подчиненности лоцманов, так и их способов организации.

Принятие УВВТ лишь заложило начало целой серии реформ по управлению водным транспортом в СССР [2, с. 61–77], в рамках преобразования всей системы управления транспортом страны. Учитывая существенное внимание исследователей к изучению данного процесса, в том числе и в диссертационном исследовании А. В. Ковалю, мы не станем на нем подробно останавливаться, однако укажем, что соответствующее постановление «Об образовании народного комиссариата водного транспорта Союза ССР», принято в январе 1931 г. [3, с. 142].

Данный документ носил, по нашему мнению, скорее декларативный характер, так как определял лишь общие направления последующей реорганизации, а собственно разработка положения о новом наркомате затянулась на год, так лишь 27 января 1932 г. было утверждено Положение о Народном комиссариате водного транспорта [4], усовершенствованное (или же разработанное заново) уже в 1934 г. Как известно, первым его руководителем (1931-1934 гг.) был Николай Михайлович Янсон, что правда, расстрелянный в 1938 г. [5, с. 2-3].

Разделение НКПС и создания самостоятельного наркомата водного транспорта союза, безусловно, было адекватной реакцией на происходившие в стране системные преобразования в деле развития пути сообщений. Такой шаг позволил каждому новому ведомству сконцентрироваться на своих задачах более детально.

Об этом говорят и материалы из иных источников: «1930-1938 годы – с образованием Народного комиссариата водного транспорта СССР, проведение путевых

работ в бассейне передается Ангарскому и Селенгинскому пароходствам. В их составе работало 4-е технических участка. Создание управления по освоению рек Восточной Сибири. Изыскательскими партиями этого управления проведены большие работы по изучению рек. На основе этих изысканий издаются лоцманские карты рек: Верхней Ангары, Селенги в пределах Монголии, Баргузина, Чикоя, Оки и Ангары от Истока до г. Братска» [6].

Кроме того, создание нового комиссариата способствовало разработке и принятию сопутствующих нормативно-правовых актов, среди которых можно назвать «Тарифное соглашение Карельского комитета Союза Лесдреврабочих на сплавные работы с лесозаготовительными и лесосплавающими организациями, находящимися на территории Карелии на 1931 год» [7]; «Тарифное соглашение Карельского комитета Союза СХЛР на сплавные работы с лесозаготовительными и лесосплавающими организациями, находящимися на территории Карелии на 1932 год» [8], и, конечно-же, постановление ЦИК СССР № 60, СНК СССР № 307 от 7 марта 1933 г. «об условиях труда рабочих и служащих, занятых в лесной промышленности и в лесном хозяйстве» [9].

Последним рассматриваемым документом существенно были подняты стандарты социальной защиты и обеспечения постоянных рабочих и служащих лесной промышленности, в том числе и занятых на сплаве леса, посредством установления обязанности работодателя обеспечивать их надлежащего качества жильем, питанием, обеспечением иного рода, оплачивать и предоставлять отпуска, доставку к месту работы, более четко прописаны условия труда, льготы для членов семей и т.д.

Все выше указанное, безусловно, относилось и лоцманам на внутренних водных путях, однако не следует забывать, что кроме таких общих норм продолжали развиваться и внедряться исключительно внутриведомственные нормативно-правовые акты, которыми непосредственно на местах устанавливался статус, права и обязанности лоцманов.

#### **Список литературы:**

- 1.«Устав внутреннего водного транспорта». Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1930 год, стр. 1060-1086.
- 2.Коваль, А. В. Реформа управления речным и морским транспортом 1930 г. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2017. Т. 3 (69). – № 3. – С. 61–77.
- 3.31 января 1931 г. СЗ СССР 1931 г. № 8, ст. 85. Об образовании народного комиссариата водного транспорта Союза ССР. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1931 год, стр. 142.
- 4.Положение о Народном комиссариате водного транспорта от 27 января 1932 года. С. 3. СССР 1932 г. № 8, ст.ст. 43а и 43б.
- 5.Расулев Ш. А., Конталев В. А. Руководители морского и речного флота. М.: Морские вести, 2015. 97 с.
- 6.О нас | ФБУ "Администрация Байкало-Ангарского бассейна". URL [bagbu.ru](http://bagbu.ru).
- 7.Тарифное соглашение Карельского комитета Союза Лесдреврабочих на сплавные работы с лесозаготовительными и лесосплавающими организациями, находящимися на территории Карелии на 1931 год. - Петрозаводск: Гостинография, 1931. - 75 с.
- 8.Тарифное соглашение Карельского комитета Союза СХЛР на сплавные работы с лесозаготовительными и лесосплавающими организациями, находящимися на территории Карелии на 1932 год / Наркомтруд. - Петрозаводск : Типография им. Анохина, 1932. - 39 с.
- 9.Постановление ЦИК СССР N 60, СНК СССР N 307 ОТ 07.03.1933 «об условиях труда рабочих и служащих, занятых в лесной промышленности и в лесном хозяйстве». Законы России. – URL: Поста-

новление ЦИК СССР N 60, СНК СССР N 307 ОТ 07.03.1933 Об условиях труда рабочих и служащих, занятых в лесной промышленности и в лесном хозяйстве (lawrussia.ru).

**Nikitina A.P. Regulation of the activities of pilots of inland waterways in the USSR in the early 1930s.** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2021. – Т. 7 (73). № 3. – P. 264-269.

The article indicates that only after the adoption of the USSR Merchant Shipping Code of 1929, it was possible to determine the main components of the charter of inland water transport of 1930, including issues related to raft crews and pilots of raft breeders (Chapter 4 of the Charter). Chapter 5 of the charter established the circle of responsible bodies and the methods of their interaction, and chapter 6 on the issues of the coastline and marinas. The issues of the status, position, tasks and duties of pilots on inland waterways were not reflected in the charter, obviously because these pilots were subsequently included in the ship's crews or were ordinary employees of various departments, having lost their independent status and separate organization. The resolution of the situation became possible in 1931-1932. with the allocation of water transport in a separate People's Commissariat. After that, an active process of regulating the activities of river pilots by various interested departments began.

**Key words:** pilots of inland waterways, code, charter, rafting, rafts, towing, People's Commissariat.

#### **Spisok literatury:**

1. «Ustav vnutrennego vodnogo transporta». Sobranie zakonov i rasporyazhenij Raboche-Krest'yanskogo Pravitel'stva SSSR za 1930 god, str. 1060-1086.
2. Koval', A. V. Reforma upravleniya rechnym i morskim transportom 1930 g. // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. YUridicheskie nauki. – 2017. T. 3 (69). – № 3. – S. 61–77.
3. 31 yanvarya 1931 g. SZ SSSR 1931 g. № 8, st. 85. Ob obrazovanii narodnogo komissariata vodnogo transporta Soyuza SSR. Sobranie zakonov i rasporyazhenij Raboche-Krest'yanskogo Pravitel'stva SSSR za 1931 god, str. 142.
4. Polozhenie o Narodnom komissariate vodnogo transporta ot 27 yanvarya 1932 goda. S. 3. SSSR 1932 g. № 8, st.st. 43a i 43b.
5. Rasulev SH. A., Kontalev V. A. Rukovoditeli morskogo i rechnogo flota. M.: Morskie vesti, 2015. 97 s.
6. O nas | FBU "Administraciya Bajkalo-Angarskogo bassejna". URL bagbu.ru.
7. Tarifnoe soglasenie Karel'skogo komiteta Soyuza Lesdrevrabochih na splavnye raboty s lesozagotovitel'nymi i lesosplavlyayushchimi organizაციyami, nahodyashchimisya na territorii Karelii na 1931 god. - Petrozavodsk: Gostipografiya, 1931. - 75 s.
8. Tarifnoe soglasenie Karel'skogo komiteta Soyuza SKHLR na splavnye raboty s lesozagotovitel'nymi i lesosplavlyayushchimi organizაციyami, nahodyashchimisya na territorii Karelii na 1932 god / Narkomtrud. - Petrozavodsk : Tipografiya im. Anohina, 1932. - 39 s.
9. Postanovlenie CIK SSSR N 60, SNK SSSR N 307 OT 07.03.1933 «ob usloviyah truda rabochih i sluzhashchih, zanyatyh v lesnoj promyshlennosti i v lesnom hozyajstve». Zakony Rossii. – URL: Postanovlenie CIK SSSR N 60, SNK SSSR N 307 OT 07.03.1933 Ob usloviyah truda rabochih i sluzhashchih, zanyatyh v lesnoj promyshlennosti i v lesnom hozyajstve (lawrussia.ru).