

УДК 349

## ЭВОЛЮЦИЯ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ЛОЦМАНОВ ДАНИИ В XX – НАЧАЛЕ XXI ВВ.

Корнев А. В.

*Московский государственный юридический университет имени О. Е. Кутафина*

Статья посвящена изучению возникновению и развитию лоцманских общественных организаций в Дании. Выявлено, что не смотря на государственный характер службы лоцманов Дании, принадлежность их сначала к военно-морскому, а затем военному ведомству с начала XX в. стали создаваться первые общественные профессиональные организации Дании (1905 г.), целью которых была защита социально-экономических интересов лоцманов страны. Данное событие происходило в период бурного развития профсоюзного движения во всем мире и не осталось вне поля внимания властей страны. Законом о лоцманской проводке 1912 г. лоцманам давалось право участвовать в обсуждении отдельных вопросов их профессиональной деятельности. Более активно привлечение лоцманов к обсуждению различных проблем стало производиться с 1940-х гг., когда их представители действовали в специальном комитете. Комитет по заработной плате лоцманов был создан 20 апреля 1945 г.; в 1970 – 1978 гг. действовал еще один, созданный министром обороны лоцманский комитет; законодательными изменениями 1976 г. появилась возможность влияния Датского лоцманского совета на размер сбора в фонд регулирования лоцманской деятельности; закон о лоцманской проводке 1979 г. уточнил полномочия и состава Лоцманского совета, в составе 2 представителей, назначенных Министерством обороны, 1 представителя, назначенного Министерством торговли, 3 представителя назначенных от лоцманов и 2 представителя, назначенных судоходной отраслью». Что правда закон ограничил его функции исключительно консультациями. Созданная на рубеже XX-XXI в. профессиональная организация Danish Pilots вошла в более широкую общественную организацию Lederne Søfart, объединившую представителей большинства заинтересованных сторон морской отрасли. Таким образом, существуют две основные организации лоцманов Дании – Лоцманский совет при министре обороны и Lederne Søfart, представляющие мнение и интересы лоцманов Дании.

**Ключевые слова:** Дания, лоцманы, совет, комиссия, профессиональные организации, объединения, закон.

Обратная связь даже в жестко структурированных государственных организациях, иногда даже несмотря на их военизированное положение всегда выполняла задачу выявления мнения непосредственных исполнителей тех или иных решений, их возможных предложений и пожеланий с целью как частного, так и общего мониторинга эволюции определенного рода общественных отношений, степени соответствия действующих правовых норм, потребности их совершенствования.

Одним из интересных примеров выстраивания такой обратной связи можно наблюдать в датском государстве на примере лоцманов. Будучи государственными служащими лоцманы Дании, выполняли важнейшие жизненно важные функции данного государства по обслуживанию жизнедеятельности водного транспорта, торговли, портов и т.д.

К началу XX в., несмотря на статус государственных служащих, лоцманы Дании приняли решение об образовании профессиональной ассоциация лоцманов. Целью ассоциации (Det vestlige Distrikts Lodsforening), созданной 13 февраля 1905 г. 22 представителями Западного лоцманского района, объявлялась защита финансовых и профессиональных интересов датских лоцманов, семей погибших и умерших лоцманов, выявление и обсуждение новых проблем в области их профессиональной деятельности.

С организационными изменениями в лоцманской отрасли и централизацией лоцманской системы, вызванными принятием закона 1912 г., ассоциация получила название «Dansk Lodsforening» или же «Dansk Pilotsforening» (Jens Munksgade 8, Копенгаген) [1, с. 40].

В 1912 г. принят очередной закон о лоцманской проводке, дополненный в 1916, 1919 и 1920 гг. Им установлено право лоцманов входить в обсуждение принимаемых в отношении их деятельности правил, тарифов, инструкций и т.п. Правда, определение правил такого обсуждения и выражение мнений лоцманов вверялось министру (§ 52) [2], что создавало особый прецедент взаимоотношений лоцманского общества с вышестоящим руководством.

В последующие годы необходимость выявления мнения лоцманов и их организации по различным вопросам лишь возрастала. Так, в одном из документов находим: «Как будет известно Главнокомандующему, 9 ноября 1942 г. под председательством тогдашнего начальника управления Министерства военно-морского флота контр-адмирала С. Хаммериха была создана комиссия, которой было поручено подготовить предложение о пересмотре Закона о лоцманской проводке.

Комиссия рассмотрела и обработала предложение по новому закону о лоцманской проводке, которое было подготовленное лоцманским управлением в продолжение завершенной к тому времени работы по пересмотру тарифов и правил. Однако события 29 августа 1943 г. привели к тому, что работа комиссии не была завершена.

Среди прочего, вышеупомянутое предложение было направлено на то, чтобы – при сохранении лоцманской серии в качестве первоначальной и до сих пор сохранявшейся основы положения и деятельности пилотов, – обеспечить пилотам минимальный доход и ввести лоцманов минимальным доходом и ввести определенное регулирование лоцманского дохода. В результате возникших трудностей, планировалось перейти к системе, введенной в Швеции системе лоцманской проводки в адаптированном виде.

В силу сложившихся обстоятельств этим вопросом занималась небольшая комиссия (Комитет по заработной плате лоцманов от 20 апреля 1945 г.), которая предоставила свой отчет 10 марта 1948 г.

Новая комиссия по указанной проблематике была назначена письмом министра обороны от 26 января 1950 г., однако, в основном в составе 1942 г. в таком составе: Коммодор Командор А. Легинд, Морское министерство (председатель); директор по лоцманской проводке, командир Х. К. Эрстед; лоцман капитан П. Бом, Копенгагенская лоцманская служба; лоцман С. Хольмё Хансен; председатель лоцманской службы А. Ларсен Бадсе (лоцманская проводка за пределами Копенгагена); Лоцман О. Йенсен; помощник лоцмана А. Møller, постоянные вспомогательные лоцманы, лоцман Эрик Ларсен (Датская ассоциация лоцманов); глава департамента Ове Нильсен (Министерство торговли, промышленности и судоходства); судоводитель, секретарь Th. Петерсен (Датская ассоциация пароходства); офис-менеджер Х. Энгманн (Министерство финансов); член парламента, машинист поезда М. Ларсен; ассоциацию датских портов и доверенное лицо министерства общественных работ Т. Торсøе-Jensen. Секретарем комитета является секретарь Министерства по морским делам Л. В. Асмуссен. Кроме того, в необходимых случаях комитет получил право

консультироваться и, возможно, дополнять свои полномочия специализированными экспертами [3, с. 3].

В качестве результата работы данного органа министерство ожидало мотивированной рекомендации по внесению таких поправок в Закон от 17 апреля 1916 г. о лоцманской проводке, которые Комитет сочтет необходимыми, а также любые предложения по внесению изменений в соответствующие министерские положения или административную практику. Также предусматривалось участие представителей от лоцманских компаний и вспомогательных пилотов избранными депутатами".

Следует указать, что указанный комитет провел ряд заседаний и на основании проведенных исследований и соображений и представил ожидаемый отчет о рассмотрении Закона о лоцманской проводке [3, с. 14].

Очевидно, что данная практика оказалась весьма удачной и потому неоднократно использовалась в последующем. В частности, известно, что письмом от 1 июня 1970 г. министр обороны озвучил решение о создании комитета, который на основе анализа действующих положений и т.д. о системе лоцманской проводки и должен был представить предложения по возможным изменениям Закона о лоцманской проводке, министерских и других положений и административной практики, включая изучение возможность рационализации деятельности лоцманских компаний.

В его состав вошли: председатель – управляющий делами В. Гидэ (министерство обороны). Другие члены комитета: директор лоцманов М. Шмидт; лоцман-председатель А. Ларсен Бадсе (датская ассоциация лоцманов); капитан-лоцман П. Юст Нильсен (датская ассоциация лоцманов); заместитель директора К.В. Линнеманн (датский морской совет); судовладелец А.Э. Сёренсен (датский морской совет); эксп. секр. Таге Мадсен; министерство торговли и Глава представительства Л.Б. Асмуссен. Секретарем комитета был назначен Н.Т. Кристенсен (министерство обороны).

За время работы комитета произошел ряд изменений и на 1 ноября 1978 г. в него входили: председатель – управляющий делами В.Гиде (министерство обороны); Другие члены комитета: директор по судоходству О.Гредал; председатель лоцманского совета Ф.Поулсен (датская ассоциация лоцманов); лоцман Э.Карлсон (датская ассоциация лоцманов); начальник отдела А.Вогнсен (датский морской совет); директор К.Йенсен (датский морской совет); начальник отдела Т.Р.Фундер (министерство торговли; руководитель отдела Л.Б.Асмуссен. В качестве постоянного наблюдателя – исполнительный секретарь Ф.Андерсен (датское управление судоходства); секретарь Андерс Йенсен (объединенная ассоциация навигаторов) участвовал в качестве наблюдателя в последних 5 заседаниях комитета. Секретари комитета: администратор Б. Давидсен и секретарь С. Эскильдсен (министерство обороны) [3, с. 10-11].

Следующий шаг в усилении влияния общественных организаций на профессиональное правотворчество произошел уже в 1976 г., когда в Датском законе о лоцманской проводке, см. Консолидационный закон № 244 от 29 июля 1964 г., с изменениями, внесенными разделом 111 Закона № 213 от 4 июня 1965 г. и Законом № 102 от 20 марта 1970 г., раздел 42 в новой редакции установил возможность влияния Датского лоцманского совета посредством своего заключения на размер сбора в фонд регулирования лоцманской деятельности [4, с. 1031-1032].

В закон о лоцманской проводке 1979 г. § 6 однозначно уже устанавливалось, что «Министр обороны учреждает Лоцманский совет, который: в составе 2 представителей, назначенных Министерством обороны, 1 представителя, назначенного Министерством торговли, 3 представителя назначенных от лоцманов и 2 представителя, назначенных судоходной отраслью». Что правда закон ограничил его функции исключительно консультациями по вопросам, «касающимся разработка общих положений, касающихся лоцманского персонала; свои задачи и финансовое положение лоцманской службы». При этом министр обороны также давалось устанавливать подробные правила деятельности данного Совета [5].

Следующий закон Закона о лоцманской проводке 1989 г. установил следующий состав лоцманского совета: 2 представителей, назначенных министерством обороны; 1 представителя, назначенного министерством промышленности; 3 представителя назначены лоцманов и 2 представителя, назначенных судоходной отраслью. Одновременно были сохранены его консультационные функции в вопросах правотворчества и право министра обороны устанавливать правила его деятельности (§ 6) [6].

Последующее вступление Дании ЕС существенно отразилось на взаимоотношениях высших органов власти, с одной стороны, и лоцманских организаций, с другой. В начале 2000-х гг. происходил сложный диспут о дальнейшем реформировании лоцманской системы в стране, в которой Датская ассоциация лоцманов боролась с позицией Датского морского управления (1988–2011 гг.).

Во исполнение, в частности, Европейской комиссии. В октябре 4 года отчетом Счетного комитета № 00/2001 по лоцманской проводке было завершено предложение об изменении структуры лоцманской службы, которое включало сокращение количества пилотных серий с нынешних 7 до 3 с 1 января 2002.

Осенью 2001 г. это предложение обсуждалось с организациями лоцманского штаба. Из них только датские пилоты высказали свои замечания по этому предложению и выразили желание принять более активное участие в детальном проектировании и реализации структурных изменений. Морская администрация откликнулась на эту просьбу, что оказало отлагательное воздействие на осуществление структурных изменений. Переговорные встречи с датскими пилотами состоялись 8 и 2 октября 9 ноября 2001 г., 5 февраля и 25 апреля 2002 г. В то же время Морское управление Дании обратилось к соответствующим лоцманам с просьбой провести местные обсуждения предлагаемого структурного предложения со всеми Группы персонала.

Предложение было рассмотрено на заседаниях Совета лоцманов 20 ноября 2001 г. и 3 апреля 2002 г. На этих встречах также высказывались только представители Danish Pilots.

После переговоров, проведенных таким образом с датскими лоцманами, и обсуждений в Лоцманском совете, Датское морское управление оценило возможности достижения соглашения с датскими лоцманами по исчерпавшим себя лоцманским судам и 16 августа 2002 г. рекомендовало Министерству обороны слияние с 7 до 3 лоцманских серий, считая, что структурные изменения представляют собой необходимую и срочную адаптацию лоцманской службы. В этом контексте Морская администрация Дании считала, что: Реорганизация должна стать необходимой предпо-

сылкой для дальнейшего развития лоцманской службы, в том числе для достижения большей эффективности и совершенствования Конкурентоспособность [7].

Одной из возможностей любой общественной организации усилить свое влияние, традиционно является участие в более крупных отраслевых и межотраслевых объединениях. Благодаря членству в Lederne Søfart, Danish Pilots представлена в советах и правлениях Датского морского управления. Ледерн Сёфарт это общенациональная профессиональная организация морских менеджеров и специалистов в Дании, созданная в 1992 г. [8].

Данная организация, на партийно-политически независимой основе отстаивать профессиональные, экономические, социальные и связанные с условиями труда интересы членов организации по отношению к государству, муниципалитетам, работодателям и органам власти, а также национальным и международным институтам путем заключения соглашений, коллективных договоров, ведения переговоров и оказания иной помощи.

Lederne Søfart является частью основной организации Lederne и входит в состав Lederne как самостоятельное подразделение с особым статусом. В нее входят активные члены, студенты, старшие и почетные члены.

При этом, в качестве действительного члена может быть принят любой судовой офицер, лоцман, менеджер или функционер, прошедший программу подготовки судовых офицеров или работающий в морской отрасли. Под морской отраслью понимаются судоходные компании, предприятия, учреждения и органы власти, связанные с судоходством, включая суда и морскую деятельность.

Кроме того, в активные члены могут быть приняты лица, ставшие безработными после работы на должностях, где можно было бы получить активное членство. Условием членства является то, что данное лицо является членом организации, входящей в Датскую конфедерацию менеджеров. Членство в этой организации и в Lederne Søfart может осуществляться одновременно.

В качестве студента может быть принят любой учащийся, проходящий подготовку в качестве судового офицера. Помимо членства в Lederne Søfart, студенты также принимаются в члены организации Ledernes Hovedorganisation по программе PRO.

При этом, члены, оставившие морскую профессию, могут продолжать оставаться действительными членами или переходить в старшие члены в соответствии с положениями, установленными правлением. Однако если данный член имеет право на членство в организации, входящей в состав Ledernes Hovedorganisation, то обязательным условием является то, что данный член также является членом этой организации.

В свою очередь почетные члены назначаются общим собранием по представлению Совета директоров.

При вступлении в организацию член принимает на себя все права и обязанности члена организации и несет ответственность по уплате членских взносов до момента выхода из организации (4.1); вносится взнос, размер которого определяется правлением. При повторном вступлении взнос не выплачивается; после вступления в члены членский взнос подлежит уплате в будущем при очередном сборе членских взносов; после вступления в ассоциацию члену выдается членская карточка и копия устава ассоциации.

Размеры членских взносов для различных групп и отчислений во вспомогательный фонд определяются общим собранием по рекомендации правления. В случае членских взносов, взимаемых со студентов, половина взноса перечисляется в Центральную организацию менеджеров (5.1).

Почетные члены освобождаются от уплаты членских взносов (5.2).

В связи с конфликтной ситуацией, участником которой является ассоциация, правление может установить для действующих членов дополнительный членский взнос, который в месяц может составлять до 50% от обычного полугодового членского взноса (5.3).

Совет директоров Lederne Søfart может утверждать соглашения с другими организациями, имеющими право вести переговоры о двойном членстве членов. Доля Lederne Søfart в членском взносе должна составлять не менее 50% от обычного членского взноса ассоциации (5.4).

По заявлению члена ассоциации правление может снизить размер членских взносов или освободить его от уплаты членских взносов, если это оправдано обстоятельствами члена ассоциации, например, в случае длительной болезни, неполного выхода на пенсию, безработицы и т.д. (5.5).

Если член ассоциации не уплатил причитающийся членский взнос после установленной даты, ассоциация может аннулировать его в соответствии с указаниями правления. Просроченные членские взносы могут быть взысканы с помощью юридической помощи за счет члена ассоциации (5.6).

Правление может предоставлять скидку на фиксированные членские взносы с целью привлечения новых членов в ассоциацию. Размер такой скидки может составлять не более 50% от суммы членского взноса и действовать не более 12 месяцев (5.7).

Правление может также устанавливать более низкие членские взносы в связи с оплатой членами ассоциации услуг и продуктов, предлагаемых ассоциацией или предлагаемых в сотрудничестве с другими организациями и/или компаниями.

Выход из состава ассоциации может быть осуществлен с конца квартала, в котором ассоциация получила письменное заявление не позднее, чем за месяц до окончания квартала. К заявлению должна быть приложена членская карточка. Если заявление о выходе не получено не позднее, чем за месяц до окончания квартала, то выход будет исчисляться с конца следующего квартала (6.1).

Члены, которые, по мнению правления, демонстрируют поведение, наносящее ущерб ассоциации, могут быть исключены. Член ассоциации может через своего представителя вынести вопрос об исключении на следующее общее собрание, которое решает, оставить ли исключение в силе (6.2).

При выходе из состава Центральной организации менеджеров Дании член ассоциации также выходит из состава Lederne Søfart, за исключением случаев, когда он является почетным членом (см. § 3) (6.3).

Высшим органом управления ассоциацией - помимо голосования - является общее собрание (7.1).

Годовое общее собрание проводится в январском квартале с уведомлением не менее чем за 1 месяц путем объявления с повесткой дня в газете Ledernes Søfarts medier (7.2).

Внеочередные общие собрания проводятся по требованию Совета директоров или по требованию не менее 50 членов, которые вносят вопросы для обсуждения или принятия. По такому требованию Совет директоров обязан созвать внеочередное общее собрание. Уведомление должно быть направлено не менее чем за 5 дней непосредственно на адреса электронной почты, указанные членами в системе членов в любой момент времени (7.3).

Повестка дня годового общего собрания должна включать как минимум следующие вопросы: выборы председателя; годовой отчет совета директоров; отчетность ассоциации; ориентация на бюджет и определение размера членских взносов; выборы правления и ревизора; поступающие предложения; любые другие вопросы.

Предложения членов по вопросам выбора правления и ревизора должны поступить в правление не позднее, чем за 6 недель до общего собрания и, как минимум, должны быть опубликованы на сайте ассоциации. Крайний срок подачи предложений членов включается в уведомление о созыве общего собрания. Предложение членов публикуется в средствах массовой информации *Lederne Søjfarts*.

Решения принимаются обычным большинством голосов, если в настоящем законодательстве не содержится иных правил. Об избрании Совета директоров см. § 9(2). Общее собрание имеет кворум, если на нем присутствует не менее 40 активных членов. Если 40 действительных членов не присутствуют, созывается внеочередное общее собрание, которое составляет кворум независимо от количества присутствующих.

Способ голосования определяется председателем, однако 15 членов могут потребовать письменного голосования.

Совет директоров может поставить принятие любого предложения или поправки в зависимость от того, будет ли оно вновь принято на голосовании, которое должно быть проведено в кратчайшие сроки. Голосование может проводиться по письменной доверенности на имя указанного лица, которое должно быть действительным членом. Однако ни одно присутствующее лицо не может представлять в общей сложности более 4 членов, включая самого члена.

Право голоса имеют только действительные члены и студенты. Однако студенты не могут участвовать в выборах в совет директоров (7.4).

Ежегодно Совет директоров избирает из числа своих членов Президента. Президент является главой организации. Президент получает вознаграждение, согласованное с Советом директоров. Постоянные задачи и обязанности Президента определяются регламентом Совета директоров (8.1).

2. Избрание Президента требует одобрения не менее 1/2 всех членов Совета директоров. Увольнение председателя в течение срока его полномочий в качестве председателя требует одобрения не менее 2/3 всех членов совета директоров (8.2).

Ежегодно Совет директоров избирает из своего состава старшего вице-президента для руководства работой Совета директоров в отсутствие председателя. Если вице-президент также отсутствует, то генеральный директор входит в состав Совета директоров в качестве исполняющего обязанности председателя. По согласованию с председателем и советом директоров заместитель председателя может выполнять определенные задачи.

Заместитель председателя может получать вознаграждение, согласованное с советом директоров. Задачи и обязанности заместителя председателя определяются регламентом работы совета директоров (8.3).

Председатель и заместитель председателя избираются на первом заседании совета директоров после годового общего собрания. Если действующий председатель не переизбирается или выходит из состава совета директоров на выборах совета, то заместитель председателя исполняет обязанности председателя до следующего заседания совета директоров (8.4).

Председатель может действовать от имени ассоциации по вопросам, которые не могут ожидать решения правления, но должен представить вопрос на рассмотрение правления как можно скорее. Председатель и его заместитель отвечают за соблюдение указаний правления и подотчетны правлению за любые действия, которые они предпринимают от имени ассоциации (8.5).

Председатель представляет отделение Lederne Søfart в качестве делегата в Ledernes Hovedorganisation/Lederne. См. дополнительно § 9 (8.6).

Особо оговаривается состав совета директоров, который состоит из 12 членов, избираемых на 4 года и не более чем на 3 срока подряд, а также представителя студентов-членов, установлена процедура начала и ведения переговоров от имени правления; правила решения вопросов по трудовым и контрактным условиям директора и назначения иных сотрудников; аудит организации (10); особенности комплектования и деятельности административного персонала (п. 11); порядок отпуска или объединения ассоциации с другими организациями [9].

Также можно отметить, что в ныне действующий устав вносились изменения в 1995 г., 1999 г., 2002 г., 2005 г., 2006 г., 2007 г., 2008 г., 2010 г., 2013 г. 2018 г.

В целом, можно сделать вывод о том, что, возникнув в 1905 г. в качестве общественных объединений, организации лоцманов (не смотря на государственных, а иногда и военизированный характер их деятельности) прошли долгий путь от права высказываться по отдельным вопросам, до возможности коллективного, с иными или в составе различных объединений, на государственную политику в интересующих их вопросах, отраслевое нормотворчество. Учитывая возросший и закрепленный во второй половине XX в. законодательно спрос на такое сотрудничество, играет важную роль в эволюции отношений на уровне – служащий – организация – государство – закон. В результате данного подхода выигрывают все заинтересованные стороны процесса, а политика государства по взаимодействию с общественными и профессиональными организациями способствует гармонизации политических и экономических отношений.

#### Список литературы:

1. Hvem er hvem i Dansk søfart kongeriget Danmark shandels flåde Administration, institutioner, organisationer og mænd REDAKTION Afdelingschef i Ministeriet fo r Handel, Industri og Søfart O V E NIELSEN. - FORLAGETLIBERA / S København 1954. – S. 40.
2. Fra Frederik II's søret til nutidens lodslove. – URL: [Fra søret \(danmarkslodshistorie.dk\)](http://danmarkslodshistorie.dk)
3. Betænkning angående lodslovens revision afgivet af det af forsvarsministeren under 26. Januar 1950 nedsatte udvalg. Det administrative bibliotek Slotsholmsgade 12 1216. - København K Tlf. (01) 122517 J. H. Schultz A/S Universitets-bogtrykkeri København 1953. – 28 s. – URL: [87.pdf \(xn--betnknings-c9a.dk\)](http://87.pdf(xn--betnknings-c9a.dk))
4. Forslag til Lov om ændring af lov om lodsvæsenet. Fremsat den 15. oktober 1976 af forsvarsministeren. S. 1031-1032. – URL: [19761\\_L69\\_som\\_fremsat.pdf \(folketingstidende.dk\)](http://19761_L69_som_fremsat.pdf(folketingstidende.dk))

5. LOV nr 116 af 21/03/1979. Lodslov. – URL: Lodslov (retsinformation.dk) folketingsstidende.dk/ebog/19781C?s=255
6. LBK nr 529 af 04/08/1989 Erhvervsministeriet. Bekendtgørelse af lodsloven. – URL: Lodsloven (retsinformation.dk)
7. Peter Skaarup (DF): »Vil ministeren kommentere den verserende magtkamp mellem Farvandsvæsenet på den ene side og brancheforeningen De Danske Lodser og Dansk Navigatorforening på den anden?». – URL: 2002-03 - Svar på § 20-spørgsmål: Om Farvandsvæsenets magtkamp med De Danske Lodser og Navigatorforeningen. (ft.dk)
8. Velkommen til LEDERNE SØFART. A-kasse og organisation for dig, der arbejder i det maritime Danmark. – URL: Velkommen til Lederne Søfart
9. Vedtægter. – URL: Vedtægter | Lederne Søfart

**Evolution of public organizations of Danish pilots in the XX-early XXI centuries** // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical Science. – 2023. – T. 9 (75). № 4. – P. 10–18.

The article is devoted to the study of the emergence and development of pilot public organizations in Denmark. It is revealed that in spite of the state nature of pilot service in Denmark, their belonging first to the naval and then to the military department, the first public professional organizations of Denmark (1905), the purpose of which was to protect the socio-economic interests of the country's pilots, began to be created at the beginning of the twentieth century. This event took place in the period of rapid development of trade union movement all over the world and did not remain out of the attention of the authorities of the country. The Pilotage Act of 1912 gave pilots the right to participate in the discussion of certain issues of their professional activity. The involvement of pilots in the discussion of various problems became more active from the 1940s, when their representatives acted in a special committee. The Pilot Salaries Committee was established on April 20, 1945; in 1970-1978 there was another pilotage committee established by the Minister of Defense; legislative changes in 1976 made it possible for the Danish Pilotage Board to influence the amount of the pilotage regulation fund levy; the Pilotage Act of 1979 specified the powers and composition of the Pilotage Board, consisting of 2 representatives appointed by the Ministry of Defense, 1 representative appointed by the Ministry of Commerce, 3 representatives appointed by the pilots and 2 representatives appointed by the shipping industry". What is true is that the law limited its functions to consultation only. Established at the turn of the XX-XXI century, the professional organization of Danish Pilots became part of the broader public organization Lederne Søfart, which united representatives of most stakeholders of the maritime industry. Thus, there are two main organizations of Danish pilots - the Pilotage Council under the Minister of Defense and Lederne Søfart, representing the opinion and interests of Danish pilots.

**Keywords:** Denmark, pilots, council, commission, professional organizations, associations, law.