

УДК 34.09

## **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛЕДОКОЛОВ В ВЕЛИКОМ КНЯЖЕСТВЕ ФИНЛЯНДСКОМ**

*Змерзлый Б. В.*

*Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского*

В работе раскрыт процесс причин возникновения и последующее становление деятельности ледоколов в странах Балтийского региона в конце 19 – начале 20 вв. Указано, что первые ледоколы, для обслуживания торговых путей и проводки судов в порты были построены для порта Гамбурга. В последующем данный позитивный пример был использован и в Великом Княжестве Финляндском, где потребность в ледокольных судах также была весьма существенной. С постройкой и вводом в действие первых ледоколов для Финляндии их деятельность регулировалась особой инструкцией для «финляндских казенных пароходов-ледоколов» 1898 г. (27 октября), разработанной финляндским лоцманско-маячным ведомством.

**Ключевые слова:** ледоколы, Великое княжество Финляндское, инструкция, порт Гамбурга, правовое регулирование.

Одним из важнейших шагов за период 1860 – 1890-х гг., способствовавших существенному улучшению выполнения ведомством возложенных на него основных функций – обеспечение безопасности судоходства и стимулирование его деятельности, стало включение и использование в составе лоцманско-маячного ведомства целого ряда специализированных паровых судов: плавучих маяков, научных (предназначенных для изучения фарватеров и проливов), ледокольных и т.п. Такой шаг нельзя не признать верным и полезным, так как он вполне вписывался как в задачи, так и в логику работы ведомства.

Единичные попытки приобретения и эксплуатации ледоколов со стороны разрозненных лоцманских обществ в Российской империи оказывались экономически провальными [1; 2, с. 66-67], т.к. ни одно общество не могло самостоятельно, т.е. на «свой счет», пусть даже и в кредит, приобрести и использовать ледоколы, основную часть года не эксплуатировавшиеся по назначению, но требующие для своего содержания существенных затрат.

Как и все, ледокольное дело имеет свою историю, а сам процесс стал возможен при сочетании всех необходимых факторов – появления мощных паровых машин, судов с стальным корпусом и, конечно, общественным заказом.

В северных странах было бы практически невозможно держать порты открытыми во время суровых зим, в тоже время, развитие экономики и в первую очередь промышленности, требовали значительного увеличения товаропотока, а главное – обеспечение его максимальной регулярности, вне зависимости от погодных условий. При том, что железные дороги не всегда могли и могут обеспечить выполнение данной задачи в полной мере, именно на водный транспорт ложилась важнейшая часть ответственности за максимальное преодоление данных трудностей.

Все началось суровой зимой 1871 г., когда порт Гамбурга был закрыт на 60 дней из-за льдин, блокирующих Эльбу. Это показало существенную зависимость Германии от морских поставок, особенно в период войны. Не устраивала данная ситуация и торговцев. «Такого могущественный Ганзейский союз не мог стерпеть», – писал

Хенрик Рамсей в 1947 г. в своей книге «В битве со льдами Балтийского моря» [3], которая до сих пор является важным источником по развитию ледокольного дела в Финляндии.

Ледовая блокада на Эльбе привела к строительству «Eisbrecher I» (позже – «Eisfuchs»), судна длиной 40,5 м. и шириной 9,8 м., предназначенного лишь для ледокольных работ. Мощность его парового двигателя составляла 600 л.с.

Вдохновленные успехом немецкого судна «Eisbrecher», в Финляндии были заказаны ледоколы аналогичного типа. Норвежское судно «Mjölner» было поставлено в 1876 г., а г. Гетеборг спустил на воду свой ледокол в 1882 г. (Позже был переименован в «Ледокол 1»). Датчане построили «Starkodder» и «Bryderen» в 1883 и 1884 гг. соответственно.

В последние десятилетия XIX в. пассажирские перевозки между Швецией и Финляндией пытались осуществлять и зимой. Зимний пароход «Экспресс», несмотря на свою прочную конструкцию, не смог справиться с ледовыми условиями Балтийского моря на основном своем маршруте Ханко-Стокгольм. Это послужило причиной заказа первого финского ледокола «Муртая» («разрушитель») в механической мастерской Бергсунда в Стокгольме. Когда «Муртая» была сдана в 1890 г., она стала первым морским ледоколом Балтийского моря, также типа «Эйсбрехер».

Построенный в 1898 г. в Ньюкасле «Samro» был первым судном в Балтийском море с гребным винтом как на корме, так и на носу. Общая мощность носовой и кормовой паровых машин составляла 3000 л.с.

Появление ледокольного флота не могло не сказаться на организации деятельности лоцманско-маячного ведомства ВКФ, которое было обязано использовать данную ситуацию для расширения и собственных возможностей. В этом же 1898 г. (27 октября) была издана особая инструкция для «финляндских казенных пароходо-ледоколов» [4]. Документ предписывал ледоколам и их капитанам: «в Ханко, открыв и, если возможно, вскрыв канал во льду от гавани Хангё к судоходным водам, а также путем оказания помощи, где это было практически возможно, судам при входе и выходе». Для этого следовало использоваться все доступные средства. В изучаемый период термин «все доступные средства» означал использование не только самих ледоколов, но и находящегося на них дополнительного оборудования (кирки, ломы, взрывчатка и т.п.).

Кроме того, ледоколы должны были использоваться, при необходимости, для оказания помощи терпящим бедствие судам (п. 1). Ледокольным судам следовало находиться под наблюдением и управлением совета лоцманов и маячных властей и размещаться в Хельсинки, когда ледовые условия в Ханко не требовали их присутствия (п. 2).

Непосредственными руководителями командиров ледокольных судов объявлялся лоцманский директор. Однако, перед отправкой ледоколов на Ханко директор лоцманской службы должен был получить приказ от торгово-промышленной экспедиции Сената. Ледоколы не могли быть отправлены с обычной станции без получения приказа от упомянутой экспедиции (п. 3).

Главным начальником ледоколов объявлялся капитан ледокольных судов, который назначался Сенатом по ходатайству директора лоцманской службы. Именно он получал от директора по лоцманской проводке все распоряжения по ледоколам, и отвечал за качество деятельности ледоколов. Капитан другого ледокольного судна

должен был подчиняться приказам и указаниям командира, что до работы ледоколов, но при выполнении работы, которую ему приказано выполнить с вверенным ледоколом, а также когда ледоколы находились в разных местах, данный капитан действовал под свою ответственность.

Кроме вышеупомянутого, капитан нес все обязанности и права в отношении службы и экипажа, которые возлагались на каждого капитана или предоставлялись ему, и отвечал, в частности, за поддержание строгой дисциплины среди экипажа и за порядок, безопасность и охрану судна (п. 4).

В случае, когда работа по оказанию помощи не могла быть выполнена только одним из ледоколов, рекомендовалось, чтобы более сильный ледокол оказывал помощь судам в морском льду, а более слабый открывал гавань и ходил в сплошном льду. В более тяжелых ледовых условиях и иных случаях ледоколы должны были работать вместе под командованием старшего офицера (п. 5).

Почтовые и пассажирские пароходы, которые регулярно курсировали в месте работы ледоколов, должны были получать помощь в первую очередь, помимо других судов, не нуждающихся в помощи, и, если несколько пароходов нуждались в помощи одновременно, офицер, отвечающий за ледокол, должен был определить порядок её предоставления.

Затем в обязанности ледоколов входило оказание помощи другим судам, нуждающимся в помощи из-за ледовых условий. Однако, капитан ледокола мог отказать в такой помощи, если он считал, что судно, для которого запрашивается помощь, подвергается опасности либо во время выхода в море, либо после того, как ледокол покинет судно, либо в отношении конструкции, мощности, оборудования или груза; но, если капитан судна впоследствии подтверждал свидетельством местных штурвейеров пассажирских пароходов, что судно могло выйти без опасности для корпуса, в помощи не могло быть отказано (п. 6).

Если судно село на мель или иным образом терпело бедствие, ледоколы должны были оказать всю помощь для спасения судна без какой-либо компенсации, кроме помощи водолазов и использованных материалов (п. 7).

Буксировка неповрежденного судна оплачивалась по тарифу (п. 8).

Если капитан судна, которому должна быть оказана помощь, игнорировал приказ, отданный ледоколом, то капитан ледокола имел право отказать в помощи до выполнения приказа (п. 9). Суда, использующие ледокольный канал без помощи ледокола, должны были соблюдать требования ледокола (п. 10). При этом, правительство Финляндии не несло ответственности за ущерб, причиненный судам во время оказания помощи ледоколами (п. 11).

Во время рейса капитан ледокола должен был отдавать свои приказы судам, оказывающим помощь, с помощью сигналов свистком или сиреной. Капитаны ледоколов должны обеспечить наличие на борту ледокольных судов достаточного количества инструментов и динамита (п. 13); ведение точного учета и, как только это станет возможным, сообщать директору по лоцманской проводке обо всех важных событиях (п. 14).

Когда ледокольные суда базировались в одном месте, командир был обязан обращаться в Управление лоцманской проводки за всеми средствами, для ледокольных судов, вести иную переписку с Управлением, касающуюся ледокольных судов; каждый офицер должен был отчитываться перед Управлением за средства, находя-

щиеся в его распоряжении (п. 15). И, конечно, с учетом внедряемого повсеместно принципа гласности различных местных правил, предусматривалось, что каждый капитан судна, обращающийся за помощью к ледоколам, должен получить экземпляр данных правил, которые должны были быть доступны на шведском, финском, русском, немецком и английском языках (п. 16). Вот только не устанавливалось, что они получали указанные правила под расписку.

В завершение инструкции устанавливались сигналы помощи ледокола, а также предписывалось, что ночью, когда одному или нескольким судам оказывалась помощь, любое судно, находящееся впереди другого и намеревающееся дать задний ход, должно было подавать необходимые сигналы свистком и в то же время размахивать белым фонарем за кормой. Эти сигналы должны были применяться до установления международных сигналов для ледоколов [5], а также при оказании помощи ледоколами [6, s. 9].

В завершение рассмотрения данной инструкции выделим ее основные важнейшие моменты организации управления и принципы. На первом месте стоит создание вертикали управления ими в виде: а) капитан ледокола, б) капитан ледокольных судов (капитан одного из двух ледоколов), в) лоц-директор, г) «совет лоцманов и маячных властей», д) торгово-промышленная экспедиция сената.

Как видим, на первый взгляд, структура, для управления двумя ледоколами, довольно сложная. В чем причина ее именно такой формы? Во-первых, при двух ледоколах, даже не зависимо от разницы между ними в мощности и водоизмещении, но с учетом возможных совместных действий, принятие оперативных решений и ответственность за них, логично было бы возложить на кого-то одного, наиболее опытного и т.п. К тому же, в случае возможного появления еще аналогичных судов, принцип оперативного единоначалия тем более становился более важным.

Во-вторых, подчинение ледоколов именно лоцманско-маячному ведомству, независимо в каком виде, т.е. непосредственно лоц-директору или совету, обусловлено: а) той же необходимостью оперативного управления, б) выполнением части функций ведомства, в) отсутствием на данном этапе государственных портов и должного количества ледоколов, которые можно было бы включить в их штат, г) необходимость обслуживания не только интересов конкретных портов, но и дальних подходов к ним; д) ледоколы вполне вписывались в структуру служебного флота лоцманско-маячного ведомства будучи специализированными судами; е) высшее подчинение Сенату обусловлено: а) общегосударственной важностью выполняемых ими функций, б) государственной же принадлежностью судов.

В-третьих, обязательство предоставления первостепенной помощи пассажирских и почтовых судам являлась устоявшейся мировой практикой.

В-четвертых, установлений условия судоходности судна в ледовых условиях в качестве принципа для принятия решения капитаном ледокола о предоставлении или отказе в помощи диктовалось прагматическими соображениями (безопасности судна, груза, экипажа, пассажиров, а также возможной ответственности капитана ледокола за последствия).

В-пятых, обязанность бесплатного предоставления стандартной помощи судну, терпящему бедствие обусловлено государственным, а не коммерческим характером лоцманско-маячного ведомства.

В-шестых, обязательное выполнение приказов ледокола также продиктовано возможностью возложения ответственности на капитана ледокола за конечный результат действий, хотя пар. 2 п. 11 и снимал с правительства Финляндии ответственность за возможный ущерб судам при оказании ледокольной помощи. Данное, положение было также вызвано невозможностью предусмотреть развитие ледовой обстановки, состояние получающего помощь судна, поведение его экипажа и т.п.

**Список литературы:**

1. Змерзлый Б. В. Ледоколы в начале XX в. в Черном и Азовском морях «Правові реформи в Україні: реалії сьогодення»: матеріали міжнародної науково-практичної конференції, (м. Харків, 23-24 травня 2014 року). – Харків ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2014.
2. Никитина А. П. Правовое регулирование деятельности лоцманов в конце XVIII – первой половине XX вв. – М., 2021. – С. 66-67.
3. Henrik Ramsay. I kamp med Östersjöns isar : en bok om Finlands vintersjöfart. Helsingfors : Schildt, 1947. – 415 s.
4. Устав для лоцманского и маячного ведомства и Высочайшее постановление о лоцманском и маячном учреждении в Финляндии 9 Мая 1870 года (С. П. Ф. №17 с. 1 и 49). С изменениями и дополнениями позднейших узаконений и алфавитным указателем. С.-Петербург: Государственная типография, 1913. – С. 145.
5. 23.6. Международные сигналы, употребляемые для связи между ледоколом и проводимыми судами (утверждены ИМ КО и введены в действие с 1 января 1966 г.). – URL: 23.6. Международные сигналы, употребляемые для связи между ледоколом и проводимыми судами (утверждены ИМ КО и введены в действие с 1 января 1966 г.) (flot.com)
6. 1898. Storfurstendömet. Finlands förättnings-samling. N:o 46, 1 1/4 ark, utgifvet i Helsingfors, den 21 December 1898. S. 9.

**Zmerzly B.V. Legal regulation of icebreakers in the Grand Duchy of Finland** // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical Science. – 2023. – Т. 9 (75). № 2. – P. 469-473.

The paper reveals the process of the causes of the emergence and subsequent development of the activity of icebreakers in the countries of the Baltic region in the late 19th - early 20th centuries. It is indicated that the first icebreakers for servicing trade routes and escorting ships to ports were built for the port of Hamburg. Subsequently, this positive example was also used in the Grand Duchy of Finland, where the need for ice-breaking ships was also very significant. With the construction and commissioning of the first icebreakers for Finland, their activities were regulated by special instructions for the “Finnish state-owned icebreaker steamers” of 1898 (October 27), developed by the Finnish pilot and lighthouse department.

**Key words:** icebreakers, the Grand Duchy of Finland, instructions, the port of Hamburg, legal regulation.

**Spisok literatury:**

1. Zmerzly B. V. Ledokoly v nachale HKH v. v Chernom i Azovskom moryah «Pravovi reformi v Ukraini: realii s'ogodennya»: materialy mizhnarodnoi naukovo-praktichnoi konferencii, (m. Harkiv, 23-24 travnya 2014 roku). – Harkiv GO «Asociaciya aspirantiv-yuristiv», 2014.
2. Nikitina A. P. Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti locmanov v konce XVIII – pervoj polovine HKH vv. – M., 2021. – S. 66-67.
3. Henrik Ramsay. I kamp med Östersjöns isar : en bok om Finlands vintersjöfart. Helsingfors : Schildt, 1947. – 415 s.
4. Ustav dlya locmanskogo i mayachnogo vedomstva i Vysochajshee postanovlenie o locmanskom i mayachnom uchrezhdenii v Finlyandii 9 Maya 1870 goda (S. P. F. №17 s. 1 i 49). S izmeneniyami i dopolneniyami pozdnejshih uzakonenij i alfavitnym ukazatelem. S.-Peterburg: Gosudarstvennaya tipografiya, 1913. – S. 145.
5. 23.6. Mezhdunarodnye signaly, upotrebyaemye dlya svyazi mezhdru ledokolom i provodimymi sudami (utverzhdeny IM KO i vvedeny v dejstvie s 1 yanvarya 1966 g.). – URL: 23.6. Mezhdunarodnye signaly, upotrebyaemye dlya svyazi mezhdru ledokolom i provodimymi sudami (utverzhdeny IM KO i vvedeny v dejstvie s 1 yanvarya 1966 g.) (flot.com)
6. 1898. Storfurstendömet. Finlands förättnings-samling. N:o 46, 1 1/4 ark, utgifvet i Helsingfors, den 21 December 1898. S. 9.