

*Змерзлий Б. В.,**доктор исторических наук, профессор,
Таврический национальный университет имени В. И. Вернадского*

РАЗРАБОТКА «ВРЕМЕННЫХ ПРАВИЛ ДЛЯ ОБЩЕСТВА КЕРЧЬ-ЕНИКАЛЬСКИХ ЛОЦМАНОВ» ОТ 25 НОЯБРЯ 1888 ГОДА

Аннотация. В работе рассматривается процесс подготовки и разработки «Временных правил для Общества Керчь-Еникальских лоцманов» от 25 ноября 1888 года. В статье рассмотрена работа двух комиссий – созданной при Керчь-Еникальском градоначальнике и в Санкт-Петербурге, основные направления деятельности которых пересекались. На основе использования архивных материалов показаны основные направления их работы и возникавшие в ходе ее проблемы.

Ключевые слова: Керченский пролив, лоцманы, нормативно-правовое регулирование.

Постановка проблемы. Актуальность изучения особенностей регулирования судоходства в Керченском проливе обуславливается необходимостью усовершенствования существующих подходов к эксплуатации стратегически важных морских проливов и каналов в условиях всевозрастающего значения морского торгового судоходства. В связи с этим изучение особенностей становления теории и практики использования Керченского пролива во всех ее аспектах является одной из важных задач современной науки.

Прежде чем приступить собственно к изучению поставленной проблемы, следует указать, что к рассмотрению отдельных ее аспектов в своих трудах обращались такие ученые как О. Белова [1], А. Бистрова [2], Т. Гайдабурс [3], Г. Иванов [4], В. Ульяницкий [5], Н. Юраш [6] и другие. Однако исследований, посвященных изучению проблем регулирования деятельности лоцманов в Керченском проливе, на сегодняшний день нет.

Изложение основного материала исследования. Проблема в деятельности лоцманского цеха г. Керчи, а вслед за этим и в нормальном прохождении пролива торговыми судами к 1880-м годам стали системными и давно уже беспокоили моряков, руководство градоначальства и многих центральных ведомств, обеспокоенных возникшими препонами в деле развития торгового судоходства и собственно торговли.

Как известно, еще 20 июня 1875 года первым поднял назревшую проблему градоначальник Керчи адмирал Спицын, но руководство страны не обратило на это внимания, и дело застопорилось, что создавало значительные неудобства. Капитан 2 ранга Прасолов (начальник местных лоцманов) в своем рапорте на имя нового градоначальника в начале июля 1882 года опять указал, что устав Еникальского лоцманского цеха, утвержденный в 1861 году, требует изменения. Обосновывал он это тем, что прорытие канала и образование банки за загрязнением требовали увеличения района действия лоцманов. В то же время согласно уставу лоцманы обязаны были провожать суда только с Керченского рейда до выхода в Азовское море, «но в настоящее время необходимо указывать провод судов от Камыш-Буруна до Керченского рейда и от сего последнего до выхода в Азовское море и обратно, а потому... представить изменение устава еникальских лоцманов».

Им же был и представлен «Проект изменения устава о Еникальских лоцманах», который в общих чертах предполагал следующее:

«I. Относительно района действий лоцманов и измерения глубины в каналах.

1. Во время навигации все купеческие суда, приходящие из-за границы, должны быть проводимы лоцманами от траверза Камыш-Бурунской бухты до траверза Еникальского маяка и обратно. Командир брандвахты измеряет глубину канала и показывает ее общепринятыми международными сигналами. Сигнал, поднятый на брандвахте, репетируется на лоцманской мачте в Еникале. Сигнал служит шкиперам судов указанием относительно возможности или невозможности пройти по каналу, а также и к решению всех споров между шкиперами и лоцманами. Проходить по каналу могут только такие суда, которые имеют углубление, равное показываемой сигналом глубине канала. Если шкипер судна настоятельно требует прохода, имея углубление более чем показывает сигнал, то в случаях постановки сего судна на мель в канале с лоцмана снимается вся ответственность за убытки судна.

II. Относительно прохода судов лоцманами.

2. Плата за провод судов полагается с каждого судна, идущего из-за границы только в Керчь и обратно, по 6 коп. с ластва вместимости судна; с каждого судна, идущего из-за границы в Азовские порты, за провод его от траверза Камыш-Бурунской бухты до траверза Еникальского маяка и обратно по его возвращении по 12 коп. с ластва.

Если шкипер парового судна пожелает взять лоцмана для прохода его в Азовские порты, то кроме платы с ластва платить до Бердянска, Геническа и обратно 40 руб., до Мариуполя, Ейска и обратно по 60 руб., до Таганрога и обратно по 80 руб. Из денег, полученных в пользу лоцманов за провод судов в Азовские порты, 7 руб. отчисляются собственно в пользу лоцмана, кто провел в Азовские порты, остальные поступают в общую сумму на всех лоцманов. Деньги, платимые шкиперами в пользу лоцманов, взыскиваются в Керченском порту. Эти деньги делятся ежемесячно между лоцманами поровну. В получении денег выдается шкиперу квитанция, на обороте которой должно быть напечатано извлечение из лоцманского устава, касающиеся шкипера судна и ответственности лоцманов, переведенное на английский, итальянский, греческий, немецкие языки. Из всего числа лоцманов не менее 1/3 должны быть хорошо знакомы с азовскими портами и опытны для прохода паровых судов. Судам, идущим из Черного моря в Керчь и обратно, провод обязателен днем и ночью, провод же по каналу обязателен только от восхода до захода солнца. Суда, сидящие не более 14 футов, если шкиперы не пожелают взять лоцмана, могут проходить сами, но плату в пользу лоцманов вносят сполна; суда же сидящие более 14 футов, проходящие канал, обязаны непременно взять лоцмана, в противном случае платят штраф в 100 руб., который зачисляется в 10% сбор. Суда, имеющие

вместимость менее 10 ластов, в пользу лоцманов не платят.

3. У каждого лоцмана должна быть шнуровая книга за подписью и печатью лоц-командира, в которую по прибытии лоцмана на судно шкипер собственноручно записывает углубление своего судна. В случае если шкипер намерен жаловаться на лоцмана, то может записать жалобу в книгу, которая должна быть для этой цели на брандвахте, или же подать жалобу через консула своего отечества. Жалоба представляется Керчь-Еникальскому градоначальнику на рассмотрение и дальнейшее распоряжение, о котором в свое время уведомит консула для объявления шкиперу, принесшему жалобу.

4. За неправильное показание шкипером углубления своего судна взыскивается штраф по 10 руб. за каждый утаенный дюйм.

5. За неплатеж лоцманских денег или за следование по каналу судна более 14 футов без лоцмана со шкипера взыскивается через таможенную штраф в 100 руб. Таможенные управления обязаны требовать от шкипера судна предъявлять им квитанции, выдаваемые ему Керченским портом, в получении денег в пользу лоцманов.

6. За удержание лоцмана на судне более нужного времени или за пределами лоцманскими шкипер платит в пользу лоцмана 5 руб., если время менее суток, и 5 руб. за каждые последующие сутки.

III. Относительно состава лоцманского цеха.

7. Заведывание Еникальским лоцманским цехом возлагается на особое лицо, знакомое с морской частью по выбору и с утверждения Керчь-Еникальского градоначальника, который именуется лоц-командиром, с назначением ему содержания в год 1200 руб. и на найм конторы, канцелярские расходы, найм сторожа и разъезды 300 руб. в год.

8. В лоцманы могут поступать все русские подданные, христианского исповедания, служившие во флоте, плававшие на каботажных судах, незапятнанные судом или следствием. Желая поступить обязан подать об этом просьбу лоц-командиру, который, собрав через полицейское управление сведения о нравственности и поведении просителя, по получении хорошего отзыва, представляет его просьбу градоначальнику и просит допустить к испытанию в знаниях, необходимых лоцману, и в умении управлять судном.

Испытание производится в присутствии комиссии, по назначению Керчь-Еникальского градоначальника, из лоцмейстера, 2 флотских офицеров, лоц-командира и 2 депутатов со стороны лоцманов. После испытания комиссия дает аттестат в познаниях и затем, по открытию вакансии, по представлению лоц-командира, Керчь-Еникальский градоначальник предписывает зачислить лоцманом и выдать патент на право прохода судов.

9. Каждый из лоцманов обязан знать один из 3 иностранных языков: итальянский, английский, греческий.

10. Каждый поступающий в лоцманы должен представить в обеспечение могущих быть на него взысканий и штрафов 150 руб. деньгами, которые вкладываются в Керченский банк. Вся сумма вкладов служит обеспечением шкиперу судна, если он по вине лоцмана понесет убытки от столкновения или от поставки на мель.

11. Лоцман не должен быть моложе 21 года и старше 60 лет. По достижении 60 лет лоцманы увольняются из цеха с разрешения градоначальника.

12. Лоцманам предоставляется избирать из среды своей старосту через каждые 3 года. Староста, если на его выборы согласен лоц-командир, по его представлению утверждается градоначальником.

13. В продолжение навигации все лоцманы должны носить одинаковую одежду, сшитую в летнее время из парусины, а в остальное время из черного сукна, следующей формы: полукафтан двубортный с откидным воротником и медными пуговицами с якорями, шаровары обыкновенные, фуражка с кожаным козырьком и выпушкой из желтого сукна по верхнему кругу фуражки, на середине околыша спереди медный якорь, на оконечностях воротника кафтана имеются медные изображения якоря №, каким стоит лоцман по списку, а вокруг надпись «Лоцман Керчь-Еникальского цеха». Для отличия же старосты на его знаке имеется надпись «Староста Керчь-Еникальского цеха», и он должен иметь на воротнике под якорями петлички из желтого позумента, и таким же позументом обшить верх обшлага рукавов полукафтана. В летнее время допускается носить форменные фуражки в белых чехлах.

14. В случае выбытия лоцмана из цеха или его смерти его патент и знак отбираются и хранятся у лоц-командира.

IV. Относительно ответственности лоцманов.

15. В случае причинения судну убытка все лоцманы отвечают круговой порукой, для чего и устанавливается при поступлении их вклад по 150 руб.

16. Число лоцманов не должно превышать действительной их потребности и определяется по усмотрению лоц-командира Керчь-Еникальского градоначальства.

17. Лоцманов, уличенных в преступлениях, развратного поведения и неживчивого характера, по законному расследованию лоц-командир исключает из списка с разрешения градоначальника.

18. Лоцманы подвергаются денежному штрафу до 10 руб. по усмотрению лоц-командира в следующих случаях: а) за отказ без законной причины ехать на судно, требующее лоцмана; б) за требование от шкипера денег за провод; в) когда лоцман будет пьян во время исполнения своей обязанности; г) если он оставит судно в пределах лоцманских; д) когда передаст свой патент другому; е) за ношение постоянно, с открытия навигации до окончания, форменной одежды; ж) за неимение при себе шнуровой книги; з) за неисполнение законного требования лоц-командира.

19. Штрафы, положенные на лоцманов, записываются в особую для этой цели книгу и поступают в сумму 10% сбора. Лоцманы, подвергшиеся в течение навигации 3 раза штрафу, исключаются из цеха с разрешения градоначальника.

V. Относительно учреждения 10% сбора с Еникальских лоцманов.

20. Для покрытия общих по лоцманскому цеху расходов, в которых может встретиться надобность, устанавливается 10% сбор со всех денег, получаемых со шкиперов судов в пользу лоцманов; в этот сбор зачисляются все штрафы как со шкиперов судов, так и с лоцманов.

21. Расходование означенного сбора производится на следующем основании: а) на счет оного относится постоянным расходам заготовления и ремонта баркасов, мачт флагов, шаров, пристаней и других лоцманских принадлежностей, а также лоцманских медных знаков, выдаваемых шкиперам квитанций в получении денег в пользу лоцманов, производство содержания лоц-командира 1200 р. в год и на найм конторы, сторожа, канцелярии и разъезды по 300 руб. в год; б) при выходе из цеха лоцмана, не запятого своего службу никакими пороками, а также при увольнении по старости или болезни ему должна быть выдана из 10% сбора сполна вся следуемая ему часть денег, сколько причитается ему при увольнении из цеха по разделении наличной суммы оного сбора на число лоцманов, а равно и деньги,

внесенные им в обеспечение штрафа и взысканий. В случае же смерти лоцмана на службе семейство его должно получить все то, что причиталось бы лоцману при увольнении в день смерти; в) лоцманы, исключаемые из цеха за проступки и подвергавшиеся штрафам, налагаемым лоц-командиром, лишаются права на получение причитающейся им 10% суммы; г) остаток 10% суммы в конце года за исключением предстоящих расходов до открытия навигации следующего года может быть выдан в пособие лоц-командиру и лоцманам; д) вообще расходование 10% суммы и выдача пособия производятся по благоусмотрению Керчь-Еникальского градоначальника [7, л. 2-6 об.].

Градоначальник контр-адмирал Вейс проект направил И.М. Манто (командир парохода «Прут») как знатоку на рассмотрение 16 июля 1882 года [7, л. 8]. Однако тот дал критический анализ проекта, вспомнив, что в 1878 году при столкновении двух английских пароходов один затонул, став поперек канала, создав для судоходства большую проблему [7, л. 10-12 об.].

Кроме Манто, 27 июля 1882 года Вейс представил проект на рассмотрение командиру шхуны «Абин», К.Э. Зворно, А.И. Франческо, Н.Д. Агишеву и, наконец, контр-адмиралу В.М. Сухомлину [7, л. 13-14]. На проект 31 июля 1882 года свои замечания представил лоцмейстер Керчь-Еникальского пролива [7, л. 15-18]; 12 августа 1882 года поступил отзыв керченского купца Франческо [7, л. 18], а В.М. Сухомлин ответил 22 августа 1882 года [7, л. 22-24].

Суммировав полученные отзывы, 9 декабря 1882 года Керчь-Еникальский градоначальник доносил Министру внутренних дел рапортом о том, что по действовавшему уставу лоцманы Еникальского цеха проводили суда, идущие из Черного в Азовское море, только через Еникольское мелководье, проход же до них предоставлялся самим шкиперам, которые, не зная положения пролива, часто становились на мель и портили предупредительные знаки.

Пытаясь изменить ситуацию, бывший Керчь-Еникальский градоначальник адмирал Спицын еще 20 июня 1875 года (№ 1938), ходатайствовал перед министерством об изменении устава Еникальского лоцманского цеха согласно представленному проекту. К 1882 году, с прорытием Керчь-Еникольского канала по створу Чурудашского и Камышбурунского маяков, изменившего течение Керченского пролива, применение данного лоцманского устава встречало на практике большие затруднения, а именно: хотя канал и имел предупредительные знаки и уровень воды показывался на брандвахтах, но от господствующих течений, доходящих до 3,5 узлов, он суживался и осовывался до того, что появлялись даже банки, а шкипера судов, не имея местных познаний, небезопасно проходили его, часто становились на мель в самом канале, сбивали вехи и столкновением своим еще больше осовывали и портили канал, причиняя вред как торговле и мореплаванию, так равно и нанося убыток правительству, затратившему на прорытие его значительную сумму.

Между тем эта затрата со стороны правительства оказала большие выгоды торговле тем, что значительно сократила расходы по перегрузке, из-за недостаточности глубины, и если не совсем уничтожила, то значительно уменьшила организованное воровство пшеницы во время перегрузки, существовавшее до прорытия канала. С изменением же устава от 1861 года Прасолов надеялся, «что прекратятся все случайности по незнанию, а также и намеренные постановления пароходов на мель».

Для развития торговли и мореплавания и устранения высказанных неудобств он считал необходимым изменить устав Еникальского лоцманского цеха, утвержденный

5 июня 1861 года (приложение к 1215 ст. XI т. Уст. торг.), проект которого он подал градоначальнику. Далее Прасолов изложил обоснование улучшения нового устава [7, л. 25-26 об.].

Понимая необходимость принятия изменений, в том числе и изложенного Прасоловым, градоначальник обратился в вышестоящие соответствующие инстанции. Так, в письме к управляющему морским министерством генерал-адъютанту И.А. Шестакову от 28 октября 1883 года он писал: «Исконе существующее зернокрадство на Керченском проливе и повторяющиеся частые постановления иностранных судов на мель на водах пролива, послужившие поводом к заключению, что постановления эти делаются иногда преднамеренно с участием лоцманов еникальского лоцманского цеха, обратили мое внимание». Исходя из этого и приступили к пересмотру устава, но уже по версии градоначальника, «по моему распоряжению и под моим председательством, комиссией, которая нашла устав тот за устарелостью не удовлетворяющим требованиям нынешнего времени, а положенное им, лоцманам, вознаграждение за проводку судов настолько ограничено, что в действительности дает право заподозрить лоцманов в участии при преднамеренной постановке на мель проводимых ими судов».

Кроме того, для прекращения зернокрадства на проливе и для принятия соответствующих мер против этого он много раз осматривал воды Керчь-Еникальского пролива и лично убедился в том, что брандвахты, на обязанности которых лежал полицейский надзор за судами, за каналом и прачим без участия паровых катеров, не оправдывали своего назначения потому, что при значительном накоплении иностранных судов и каботажных в проливе, особенно во время карантинной обсервации, в связи со вспышкой холеры в Египте и разбросанной их стоянке на фарватере, вследствие большой и малой посадки, брандвахты, снабженные только мелкими гребными судами в 6 и 4 весел, не имели возможности следить за действиями судов, подчиненных надзору брандвахт, как на протяжении всего пролива, так и в канале (протяженностью в 5 миль).

Ситуацию также усложняли господствующие в данной местности «чуть не постоянного северо-восточных и восточных ветрах часто с большим волнением не представляется возможным своевременно распорядиться, чтобы суда не останавливались на отворной линии пролива и тем не препятствовали выходу и входу судов в порт. Что в этом году повторялось, к сожалению, и почтовые пароходы РООП и Т простаивали целые ночи в проливе, замедляя этим свои срочные сообщения».

Брандвахта же при этом находилась далеко и не могла все проконтролировать. Таким образом, появилась необходимость создания в Керчи портового управления, к обязанности которого и следовало отнести наблюдение «за портовыми нуждами». Следует упомянуть, что МВД и само высказывалось за это, а с передачей в его ведение брандвахт следовало купить 2 паровых катера и создать портовое управление. Для экономии средств предполагалось использовать эти катера одновременно и карантинным ведомством. Руководство над управлением градоначальник предлагал возложить на штатного капитана над керченским карантинным портом, добавив ему 1 помощника и подчинив брандвахты [7, л. 42-44].

Для разрешения накопившихся вопросов в Санкт-Петербурге была создана специальная комиссия по пересмотру лоцманских уставов под председательством генерал-лейтенанта Веселаго. На своем заседании 16 марта 1884 года в здании Главного Адмиралтейства она ответила так Керчь-Еникальскому градоначальнику: «Рассмотрев проект, комиссия разделила правила на 2 части. В первую вошли те, что необходимо было

утверждать в законодательном порядке, а во вторую те, что в административном. Также возникла необходимость редакции некоторых статей» [7, л. 45-47]. Кроме письма выслали и откорректированный в столице проект [7, л. 48-49 об.].

Но проблемы Керченского пролива лучше были видны все-таки на месте. В связи с чем 24 марта 1884 года произошло заседание созданной при градоначальнике и под его председательством комиссии в составе капитана Керченского карантинного порта контр-адмирала Сухомлина, командира брандвахта (Керченской – капитана 1 ранга Телегина и Еникальско-го – капитана 2 ранга Сладкова), заведующего Еникальским лоцманским цехом капитан-лейтенанта Агищева и лоцмейстера Керченского пролива капитана Солнцева. Целью заседания, проходившего в помещении канцелярии градоначальника, указывалось обсуждение сведений, «требуемых комиссией по пересмотру лоцманских уставов и относящихся к Еникальскому цеху лоцманов» [7, л. 50-56 об.]. Этой комиссией рассматривались и спорные с Санкт-Петербургской комиссией пункты будущего устава.

Несмотря на прилагаемые усилия, разрешение столь актуального дела продолжалось чрезвычайно медленно из-за традиционной бюрократической волокиты и необходимости согласования будущего устава с множеством прочих ведомств. Так, 18 октября 1885 года Департамент торговли и мануфактур МФ сообщил, что по обращению бывшего Керчь-Еникальско-го градоначальника контр-адмирала Вейса к министерству о скорейшем рассмотрении составленного узаконения о Керчь-Еникальских лоцманах могут сообщить лишь: «Что в видах ближайшего выяснения как значения новых правил для нашей отпускной торговли в Азовских портах, так и возникшего вопроса о том, насколько вновь предложенные лоцманские сборы могут увеличить накладные расходы судов, признано было необходимым... иметь заключения по настоящему предмету Таганрогского комитета Торговли и мануфактур и Керченской таможни, отзывы коих еще не получены» [6, л. 92-92 об.].

Однако круг заинтересованных ведомств разрастался, и было принято для решения всех проблем в комплексе создать межведомственный орган. Так, 14 февраля 1886 года в Санкт-Петербурге состоялось первое заседание новой комиссии, занимавшейся проектом «Положения о морских лоцманах», созданной в начале этого же 1886 года. Ее возглавил тот же Веселаго [6, л. 180-182]. Уже 14 марта 1886 года градоначальника от Дирекции маяков и лоции Черного и Азовского морей Управления портов Черного и Азовского морей в г. Николаеве, по просьбе этой комиссии, просили доставить некоторые сведения:

«1. В каких местах Черного и Азовского морей в настоящее время существуют организованные общества лоцманов, утвержденные путем законодательства; в каких местах их заменяют организованные общества лоцманов, существующие лишь на основании местных городских постановлений, и где имеются вольные лоцманы из местных жителей, проводящие в порты коммерческие суда необязательно, но по соглашению с их шкиперами.

2. В каждом организованном обществе и также у вольных лоцманов в какой форме организовано общество или какие взаимные отношения и условия существуют между вольными лоцманами.

3. На каких основаниях, каким порядком и в каком количестве взимается плата за провод судов.

4. Какими правами или льготами пользуются лоцманы, кроме получения платы за провод судов.

5. Как велико число лоцманов и учеников.

6. Пределы тех вод, на которых лоцманы проводят суда.

7. На чей обязанности лежит ограждение фарватеров вежами и баками, на какие средства производится ограждение фарватеров и на ком лежит надзор за правильностью их постановки в них и боканов.

8. Как и где помещаются лоцманы во время навигации в зимнее время.

9. В чем непосредственном ведении находятся лоцманы и лоц-командир, и какое лицо или учреждение имеет контроль над их действиями.

10. Как велико количество ежегодного лоцманского сбора за последние 5 лет, имеются ли в обществах какие-либо капиталы, например, запасной, пенсионный и т. п., и каким порядком производится расходование и пополнение этих капиталов» [6, л. 93-95 об.].

Продолжая свою работу, комиссия по пересмотру лоцманских уставов 2 апреля 1886 года запросила у главного командира флота и портов Черного и Каспийского морей такие сведения: а) какого рода ответственности подлежат лоцманы каждого из организованных обществ, а также и вольные за убытки, причиненные корабельщику по вине лоцмана; б) отвечает ли в таком случае все общество и цех круговой поручкой, или только отдельные лоцманы, виновные в причинении убытков; в) в каком порядке производится взыскание с лоцманов в пользу корабельщика; г) какими средствами располагают общества или цехи для возмещения убытков по авариям; д) какое было число аварий за последние 5 лет в тех случаях, когда судно находилось на ответственности проводившего его лоцмана; е) есть ли для лоцманов какие либо инструкции и вообще письменные или печатные правила или установленные от долговременной практики обычаи, служащие для руководства лоцманов при исполнении ими служебных обязанностей [6, л. 102-102 об.].

На письмо ответил заведующий Керчь-Еникальским цехом. Кроме прочего, он писал: «...мне не известно порядка взыскания за убытки, причиненные судам лоцманами, и насколько мне помнится, еще не было примеров такового взыскания единственно лишь потому, что аварий в пределах лоцманских не было; а обыкновенная постановка судов на мель не считается аварией, а шкиперы за то вознаграждений не требовали; а на собственный счет нанимали перегрузные суда и отгружали настолько, чтобы сойти с мели; аварий за последние 5 лет не было, а суда садились на мель, потому что недостаточно отгружались для прохода каналом» [7, л. 103].

4 апреля 1887 года комиссия по пересмотру лоцманских уставов отправила градоначальнику еще несколько статей лоцманского устава с просьбой высказать свое мнение, в том числе по наказанию лоцманов [7, л. 62]. 16 апреля комиссия в Керчи рассмотрела их [7, л. 65-67].

20 июля 1884 года пришло еще одно письмо от комиссии по пересмотру лоцманских уставов со статьями, в которых указано о вознаграждении лоцманов [7, л. 72]. Кстати говоря, в состав комиссии входил агент Русского Общества пароходства и торговли Пчельников и агент Волго-Донской компании Семенюка [7, л. 84]. В ходе работы, ею обсуждались различные вопросы, в том числе опять по оплате с судов, оплате услуг лоцманов, заведующего цеха и его помощника, на канцелярию и т. д. [7, л. 88-89].

Выводы. Таким образом, разработка устава для Керченских лоцманов была объединена с разработкой общего положения о морских лоцманах, и потому затянулась. Лишь

13 сентября 1888 года временный Одесский генерал-губернатор сообщил Керчь-Еникальскому градоначальнику, что по информации начальника главного Гидрографического Управления, «устав Общества Керчь-Еникальских лоцманов был рассмотрен на Адмиралтейств-Совете и утвержден по журналу Совета 5 августа 1887 года, а в настоящее время уже отпечатан и будет представлен на рассмотрение и утверждение Государственного Совета в будущую сессию» [7, л. 107].

И лишь 25 ноября 1888 года под № 5578 был принят документ «О временных правилах для Общества Керчь-Еникальских лоцманов» [8, с. 562], а 1 мая 1890 года принято «Положение о морских лоцманах» [9, с. 340]. Таким образом, разработка нового положения для деятельности лоцманов Керченского пролива была начата в 1875 году по инициативе тогдашнего градоначальника Керчи адмирала Спицына, а закончена в 1888 году, что обуславливалось медлительностью бюрократической машины страны и необходимостью выработки общих правил для деятельности лоцманских обществ.

Литература:

1. Белова О.І. Міжнародно-правові аспекти державної морської політики України та юридичні проблеми її реалізації : автореф. дис. на здоб. наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.11 «Міжнародне право» / О.І. Белова. – К., 2008. – 16 с.
2. Бистрова А.Р. Керченська протока: проблеми не тільки екологічні, а й міжнародно-правові / А.Р. Бистрова // Зовнішня торгівля: право та економіка : наук. журнал. – 2008. – № 1 (36). – С. 119–122.
3. Гайдабурс Т.М. Правовий статус та режим чорноморських проток: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11 / Т.М. Гайдабурс. – К. – 220 с.
4. Иванов Г.В. Особенности правового регулирования лоцманской проводки судов как договора оказания возмездных услуг : автореф. дис. на соиск. уч. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / Г.В. Иванов. – М., 2006. – 34 с.
5. Уляницкий В.А. Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII веке / В.А. Уляницкий. – М. : Типография А. Гатцула, 1883.
6. Юраш Н. Международное регулирование безопасности судоходства /

Н. Юраш // 10 лет Главной государственной инспекции Украины по безопасности судоходства. – 2004. – С. 10–12.

7. Государственный архив АРК. – Ф. 162. – Оп. 2. – Д. 1013 «Об учреждении Керчь-Еникальского лоцманского цеха и об изменении его устава. 09.06.1882 – 13.09.1889 годов». – 245 л.
8. Полное собрание законов Российской империи. – Собрание третье. – Т. VIII: 1888. – СПб., 1890. – 641 с.
9. Полное собрание законов Российской империи. – Собрание третье. – Т. X: 1890. – СПб., 1893. – 843 с.

Змерзлий Б. В. Розробка «Тимчасових правил для Товариства Керч-Єникальських лоцманів» від 25 листопада 1888 року

Анотація. У роботі розглядається процес підготовки й розробки «Тимчасових правил для Товариства Керч-Єникальських лоцманів» від 25 листопада 1888 року. У статті розглянута робота двох комісій – створеної при Керч-Єникальському градоначальнику і в Санкт-Петербурзі, основні напрями діяльності яких перетиналися. На основі використання архівних матеріалів показано основні напрями і проблеми, що виникали в ході їх роботи.

Ключові слова: Керченська протока, лоцмани, нормативно-правове регулювання.

Zmerzlu B. Development of the “Temporary rules for the Company of Kerch-Yenikale pilots” from 25 November 1888

Summary. In the work the process of preparation and development of a «Temporary rules for the Company of Kerch-Yenikale pilots» from 25 November 1888 considers. In the article the work of the two commissions, created by Kerch-Yenikale mayor, in structure of the local specialists, and interdepartmental in St. Petersburg considered. Thus, the main directions of their activities intersected. On the basis of archival materials the basic directions of their work and the problems, which arise during the work, were demonstrated.

Key words: Kerch Strait, pilots, normative-legal regulation.