

## РЕГУЛИРОВАНИЕ СОЦИАЛЬНЫХ ВОПРОСОВ ПО ОТНОШЕНИЮ К РАБОЧИМ ПОРТА И МОРЯКАМ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

### REGULATION OF SOCIAL ISSUES IN RELATION TO PORT WORKERS AND SEAFARERS IN THE RUSSIAN EMPIRE IN THE LATE XIX - EARLY XX CENTURIES

**Змерзлый Б.В.,**

*доктор исторических наук, профессор,  
профессор кафедры истории и теории государства и права  
Таврического национального университета имени В.И. Вернадского*

Статья посвящена изучению проблем регулирования трудовых конфликтов и способам решения социальных вопросов, связанных с социальными правами рабочих порта и служащих торгового флота Российской империи в Азово-Черноморском бассейне на примере портов Ялты, специальных указов и инструкций, предложений заседания при управлении начальника Одесского порта всех инспекторов пароходных обществ, плавающих в Черном море. Указывается, что деятельность государства по разработке и принятию необходимых нормативно-правовых актов находилась на весьма низком уровне. Консолидированных решений, способных урегулировать возникающие проблемы и конфликты, не было принято.

**Ключевые слова:** социальные вопросы, рабочие порта, служащие торгового флота.

Стаття присвячена дослідженню проблем регулювання трудових конфліктів і засобам вирішення соціальних питань, пов'язаних з соціальними правами робітників порту і службовців торговельного флоту Російської імперії в Азово-чорноморському басейні на прикладі портів Ялти, спеціальних указів і інструкцій, пропозицій засідання при управлінні начальника Одеського порту всіх інспекторів пароплавних суспільств, плаваючих в Чорному морі. Вказується, що діяльність держави по розробці і прийняттю необхідних нормативно-правових актів знаходилася на вельми низькому рівні. Консолідованих рішень, здатних врегулювати виникаючі проблеми і конфлікти, не було прийнято.

**Ключові слова:** соціальні питання, робітники порту, службовці торговельного флоту.

The article is devoted to the study of problems of regulation the labor disputes and proposed the solution of social issues, connected with the social rights of workers of the port and the officers of the merchant fleet of the Russian Empire in the Azov-black sea basin on the example of the port of Yalta, special decrees and instructions, the proposals of the meeting with the administration of the chief of Odessa port by all inspectors steamship companies, floating in the Black sea.

**Key words:** social issues, port workers, employees of the merchant fleet.

Действенные механизмы разрешения трудовых конфликтов, социальные споры, медицинское обслуживание и страхование, деятельность профсоюзов сегодня являются теми краеугольными камнями, которые давно уже стали стержнем социального мира в наиболее развитых странах. К началу XX в. Российская империя, переживая промышленный бум, многие из этих вопросов во внимание не брала, несмотря на весьма положительный опыт таких государств, как Великобритания, Германия, Франция, где принятое трудовое законодательство позволяло весьма существенно снизить уровень социального накала. Дело это в России усугублялось обычной безалаберностью, низким уровнем обеспечения защиты от несчастных случаев, безответственностью чиновников и государства.

С началом быстрого развития портов главное управление торгового мореплавания и портов (ГУТМиП) в своем циркуляре 5 июня 1903 г. указывало, что мало внимания уделяется безопасности работ ответственными лицами в портах, отчего происходят несчастные случаи. Им также сообщалось, что в последующих случаях увечий и смертей будет возбуждаться следствие с изысканием виновных и наложения на них соответствующих взысканий [1, л. 52]. Циркуляром же ГУТМиП от № 2712 от 31 июля 1903 г. вынужденно

было опять отметить, что в портах на казенных работах часто случаются несчастные случаи, многие из них совершенно безалаберные, которых можно было бы легко избежать [1, л. 187-188].

При этом еще 9 февраля 1896 г., после доклада министра путей сообщения, последовало разрешение царя на выдачу из строительных кредитов, а за их неимением – из кредитов, ассигнуемых по сметам министерства путей сообщения на непредвиденные расходы по портовым сооружениям, вознаграждения за увечья, получаемые при казенных портовых работах. Правда, только в случае недоведения потерпевшими дела до суда.

В декабре того же года, во исполнение данного решения, было предложено составлять с потерпевшим соглашение о размере вознаграждения, когда дело не доходит до суда, предоставлять его вместе с медицинским свидетельством о неспособности пострадавшего к дальнейшему труду. Но данное решение на местах выполнялось плохо, казна несла значительные убытки. Исходя из этого, главноуправляющий ТМиП потребовал внимательнее относиться к таким случаям, подробнее собирать необходимые документы и устанавливать размер вознаграждения, предлагаемого пострадавшему. Он указывал, что вознаграждение «не может превышать

удесятеренного за последний год жалования, полагая и в счет жалования и добавочные выдачи, если они, по договору, должны были производиться постоянно». Если же выяснялось, что несчастный случай произошел исключительно по вине потерпевшего, то переговоры об окончании дела миром не допускались [1, л. 137-138].

Впрочем, хватало и обычных трудовых конфликтов. Так 11 июля 1902 г. возникли беспорядки в ялтинском порту между грузчиками (портовыми рабочими) и грузоотправителями. Для урегулирования их отношений начальник порта разработал и ввел в действие следующие правила: «1. Всякий рабочий, желающий получить разрешение на работу, представляет накануне свой паспорт для прописки в особый журнал. 2. Цена рабочего дня определяется по взаимному соглашению между нанимателями и рабочими. 3. К работе допускаются все национальности без исключения, имеющие установленный вид. 4. Какие бы то ни было, стачки между рабочими для недопущения к работе других согласившихся работать по более низкой цене не допускаются. 5. За неисполнение требования портовой администрации рабочий может быть лишен права на получение работы в порту на более или менее продолжительный срок в зависимости от величины проступка. 6. Рабочим днем считается промежуток времени от 6 утра до 6 вечера, за вычетом 2 часов времени на обед и отдых. 7. Рабочий, без какой либо законной причины отказавшийся до окончания рабочего дня от продолжения погрузки, лишается права на получение заработной платы за отработанное уже им время» [25, л. 4 об.-5].

Так как приказ командира порта о запрете работать в порту рабочим, не имеющим на это билетов, не всегда выполнялся, то начальник порта 20 августа 1902 г. вынужден был пригрозить штрафовать хозяев баркасов, где такие рабочие были замечены, по степени вины, на 5, 10 и 15 руб. [2, л. 7 об.]. Иногда конфликты вспыхивали по самым незначительным поводам, которых легко можно было бы избежать. Так, 3 сентября 1902 г. начальник порта Ялты для того чтобы ликвидировать постоянные стычки, происходившие по причине незнания рабочими времени начала и окончания работ, приказал стражникам порта следить за временем по часам портового управления, в 6 утра и в 6 вечера давать звонок [2, л. 8].

Новый конфликт между рабочими порта и работодателями возник уже в 1903 г. Владельцы местных баркасов были недовольны местными рабочими-матросами. Зато весьма желали, чтобы беспрепятственно были допущены к работам в порте турецкие рабочие. В обращении баркасников об иностранных рабочих-матросах указывалось, что русские матросы много пьют, ленивы и вообще малоспособны [3, л. 48]. Позицию владельцев баркасов перед высшим руководством поддержал начальник порта. Очевидно, что об этой позиции знали и в Турции, так как циркуляром по ГУТМиП от 1 апреля 1903 г. разрешалось принять от турецкого султана ордена Меджие 2-й степени начальнику приморского порта Ялты подполковнику Савелову, а его помощнику лейтенанту

Степанову – Меджидие 3-й степени [1, л. 22]. Следует упомянуть, что в этот период в Южных регионах Российской империи наблюдался значительный приток низкоквалифицированной рабочей силы из Турции, что подрывало позиции и зарплаты местных рабочих. Последствия таких конфликтов выражались не только в экономической плоскости – как только местные рабочие пытались изменить условия труда, им на смену впускались либо турки, либо неместные артели, подобная практика вызывала также нездоровые межэтнические взаимоотношения.

Тем не менее, интересуясь лишь необходимостью обеспечения бесперебойного функционирования порта, ГУТАМиП 7 июля 1903 г. удовлетворил просьбу ялтинских владельцев баркасов о разрешении им нанимать рабочих-матросов иностранцев без ограничения их количества, «в виду специфики местных условий», временно [1, л. 82]. Когда конфликт повторился в начале 1905 г., 31 мая, по просьбе начальника порта, отдел торговых портов министерства торговли и промышленности разрешил набирать неограниченное число рабочих-турок для работ [4, л. 6].

С началом 1-й русской революции власти пришлось признать, что лишь репрессивными мерами восстановить спокойствие в стране не удастся. Так, 12 сентября 1906 г. разразился конфликт между российским транспортным и страховым агентством с портовыми рабочими Ялты. Рабочие отстранили силой их постоянную артель и застребовали за работу плату в 2 раза больше. Также рабочие просили начальников порта принять участие в переговорах, с их же стороны для переговоров были выдвинуты: Г. Иванов, К. Саржинский, В. Винченко [4, л. 30]. В результате переговоров 1 октября было подготовлено и подписано соглашение из 22 пунктов [4, л. 34, 37]. Но уже 6 ноября российское транспортное и страховое общество жаловалось на его нарушение рабочими [4, л. 38].

Принимались и комплексные меры в этот период для обеспечения элементарных прав рабочих, в том числе портовых рабочих и моряков торгового флота. 19 апреля 1906 г. было утверждено мнение госсовета «О вознаграждении потерпевших вследствие несчастных случаев рабочих и служащих, а равно членов семейств сих лиц, состоящих в ведении торговых портов казенных предприятий». Инструкцию к нему опубликовали лишь в 1909 г. на волне нового подъема протестного движения. Тем не менее, следует рассмотреть данный документ. Его действие в торговых портах распространялось: 1) на всех вольнонаемных рабочих, мастеровых и служащих без различия пола и возраста, находящихся в ведении управления работами в портах, при условии получения ими содержания не выше 1500 руб., а также на лиц, состоящих при работах по производству предприятий, находящихся в ведении управлений работами в портах, сданных с подряда третьему лицу;

2) на всех тех, что находятся в ведении портовых управлений, вольнонаемных рабочих, мастеров и служащих без различия пола и возраста, при условии получения ими содержания не выше 1500 руб. в год, которые привлекались к исполнению обязан-

ностей при строительных работах, землечерпальных снарядах, ремонтных мастерских и механических приспособлениях. Списки категорий таких служащих составлялись отдельно для каждого порта начальниками портов, представлялись на утверждение министра торговли и промышленности.

Медицинское освидетельствование рабочих и служащих, ведение регистрационных листов на них стало обязательным при приеме и увольнении. Предусматривались периодические освидетельствования при увольнении в отпуск, со строгим контролем.

Устанавливались особые присутствия по вознаграждению потерпевших вследствие несчастных случаев, а также законодательно было прописано назначение вознаграждения потерпевшим вследствие несчастных случаев рабочим и служащим, а также членам их семей (компенсировалось лечение, потерпевшему устанавливалась пенсия). Также в инструкции устанавливался порядок определения ослабления или утраты трудоспособности от телесных повреждений вследствие несчастных случаев (п. 15-24), а в п. 15 давалось определение телесного повреждения.

Определялись порядок делопроизводства по назначению вознаграждений, производства потерпевшим или членам их семей, вознаграждений и асигнований, необходимых для этого сумм, выдача пенсий. Устанавливались правила «О пенсионных свидетельствах и удостоверениях о нахождении в живых», «О выдаче пенсий управлением порта», «О выдаче пенсий казначействами».

В дополнение к инструкции были изданы и различные приложения. А именно: Приложение 1.

Схема для руководства портовыми врачами при медицинском освидетельствовании рабочих и служащих [5, с. 17-19]; Приложение 2. Список болезней и телесных недостатков, безусловно препятствующих приему на службу и работу в казенных предприятиях торговых портов независимо от рода службы и работ [5, с. 21-24]; Список болезней и телесных недостатков, не препятствующих приему на работу и службу [5, с. 24]; Приложение 3. Список работ, к приему на которые должны быть допущены только люди, безусловно, во всех отношениях здоровые [5, с. 25]; Приложение 5. Список портов, в коих не введено портовых управлений, с указанием, на какие особые присутствия возлагается производство вознаграждений по несчастным случаям, имевшим место в сих портах. Им, частности указывалось: Алушта – Феодосийское; Геническ и Темрюк – Керченское; Анапа и Сочи – Новороссийское; устье р. Дуная – Рениское; устье р. Днестра – Одесское; Ейск – Азовское; Сухум – Потийское.

Приложение 6. Таблица для определения степени ослабления или утраты трудоспособности вследствие телесных повреждений от несчастных случаев [5, с. 33-43]; Приложение 7. Правила для составления медицинских свидетельств [5, с. 45-48]; Приложение 8. Пенсионное свидетельство [5, с. 49-53]; Приложение 9. «Расписание о расходах Министерства Торговли и Промышленности по выдаче пенсий мастеровым, рабочим и служащим в казенных предприятиях Отдела Торговых Портов, а равно их семьям на основании Высочайше утвержденного 19 апреля 1906 г. мнения Государственного Совета».

#### Приложение 10. Ведомость средним поденным платам чернорабочим на предприятиях торговых портов на трехлетие 1907–1909 гг.

порты	Взрослый рабочий старше 17 лет	Подросток мужского пола от 15 до 17 лет	Малолетний мужского пола от 12 до 15 лет	Взрослая работница старше 17 лет	Подросток женского пола от 15 до 17 лет
Азов	1 р.	70 коп.	40 коп.	90 коп.	60 коп.
Анапа	1 р.	70 коп.	40 коп.	90 коп.	60 коп.
Батум	1,1 р.	80 коп.	50 коп.	1 р.	70 коп.
Бердянск	80 коп.	50 коп.	25 коп.	70 коп.	40 коп.
Геническ	1,3 руб.	1 р.	70 коп.	1,2 р.	90 коп.
Евпатория	90 коп.	60 коп.	30 коп.	80 коп.	50 коп.
Керчь	1 р.	70 коп.	40 коп.	90 коп.	60 коп.
Мариуполь	1 р.	70 коп.	40 коп.	90 коп.	60 коп.
Николаев	90 коп.	60 коп.	30 коп.	80 коп.	50 коп.
Новороссийск	90 коп.	60 коп.	30 коп.	80 коп.	50 коп.
Одесса	1 р.	70 коп.	40 коп.	90 коп.	60 коп.
Ростов на Дону	90 коп.	60 коп.	30 коп.	80 коп.	50 коп.
Сочи	1,1 р.	80 коп.	50 коп.	70 коп.	40 коп.
Сухум	1,2 р.	90 коп.	60 коп.	1,1 р.	80 коп.
Таганрог	80 коп.	50 коп.	25 коп.	70 коп.	40 коп.
Херсон	1 р.	70 коп.	40 коп.	90 коп.	60 коп.
Ялта	1 р.	70 коп.	40 коп.	90 коп.	60 коп.
Феодосия	1 р.	70 коп.	40 коп.	90 коп.	60 коп.

Приложение 10 содержало в себе ведомость средним поденным платам чернорабочим в предприятиях торговых портов на трехлетие 1910–1912 гг. (Такая же таблица с близкими расценками). А в приложении 11 – ведомость средним поденным платам чернорабочим в предприятиях торговых портов на трехлетие 1914–1916 г. В этот период расценки немного, но не для всех, выросли.

Однако определенные гарантии портовым рабочим практически никак не затронули социальное обеспечение моряков. Новый толчок к рассмотрению данных вопросов стала гибель парохода «Севастополь». В изданном в Одессе 21 января 1909 г. официальном воззвании «К улучшению быта моряков русского торгового флота» был поднят вопрос об установленных законом гарантиях семьям в таких случаях. Авторы воззвания ссылались на положительный опыт Германии в этом вопросе.

В России же, хотя и действовало «Общество взаимопомощи моряков торгового флота», но оно было частным, а потому толку от его работы было мало [6, л. 17]. Главным нововведением должны были стать «Морские конторы». Устав этих учреждений был рассмотрен на частном заседании при управлении начальника Одесского порта всеми инспекторами пароходных обществ, плавающих в Черном море, которые высказались: «Открытие Одесской «Морской конторы» считать единственным средством упорядочения взаимоотношений между судовладельцами и экипажами их судов, а также лучшим способом для поднятия нравственного уровня между командами. Кроме того, предоставить право пользования письменными договорами, по желанию, при посредстве «расчетных книжек» тем пароходным предприятиям каким это разрешено, или заключать в «Морской конторе» письменные договоры по выработанному образцу».

Каждая расчетная книжка, выданная тем пароходным обществом, которому это было разрешено, должна была свидетельствоваться в Морской конторе, где должен был находиться ее образец, подписанный главным представителем пароходного общества, для того, чтобы заведующий Морской конторы по этому образцу ознакомил нанимающихся с теми обязанностями, какие они должны были принять на себя при найме. После ознакомления с условиями найма и заявления согласия на него, они должны были расписаться в особой книге Морской конторы.

Следует отметить и то, что разработчики положения считали важным нахождение при морской конторе примирительной камеры.

Самым же важным признавалось, чтобы зарегистрированный моряк имел «мореходную книжку», которая служила бы ему не только послужным списком, но и видом на жительство, а подлинные документы его находились в Морской конторе. Так как вопрос об открытии Одесской Морской конторы был поднят временным Одесским генерал-губернатором, то признали необходимым просить: не найдет ли он возможность войти, куда

следует с ходатайством, чтобы мореходные книжки принимались всеми властями как квитанции о хранении документов в морской конторе, находящейся в непосредственном ведении и под контролем начальника порта. Следовательно, она могла считаться учреждением не частным, а правительственным.

Участники заседания просили открыть морскую контору при начальнике Одесского порта. К ее обязанностям, как в случае открытия других подобных заведений, предлагалось отнести: 1. Регистрацию и ведение списков моряков торгового флота, что так необходимо для правительства, которое в это время не знало не только поименно, но даже количества моряков русского торгового флота. Считалось, что если таковых списков не будет, то и учреждать «Морское сословие», обеспеченное пенсиями, будет невозможно. 2. Посредничество по поиску мест на суда, как это было, например, в Риге с 1816 г. С этого времени на Балтике пришелец не мог попасть на суда, в отличие от Черного, Азовского и Каспийского морей; 3. Выдача «Мореходных книжек»; 4. Составление договоров о найме команд (согласно торговому уставу ст. 243-258) и выдача «расчетных книжек» по образцу, установленному «Отделом Торгового Мореплавания и Портов»; 5. Проверка расчета служащих на судах в случае недоразумений; 6. Выдача расчетных справок правительственным учреждениям и частным лицам; 7. Сношение с другими «Морскими конторами» или портовыми управлениями в целях урегулирования спроса и предложения рабочих рук на торговые суда; 8. Выдача аттестатов зарегистрированным в конторе морякам; 9. Заведование морскими домами и приютами для моряков (правительство обещало помощь в их устройстве); 10. Устройство примирительных камер; 11. Засвидетельствование подписей; 12. Получение и рассылка командной корреспонденции [6, л. 18 об.].

Тем не менее, это доброе и разумное начинание так и не было реализовано, возможно, поэтому моряки в последующие годы активно поддерживали революционные события на торговом и военно-морском флоте, свидетельств чего предостаточно. Так, например, 28 марта 1912 г. был разослан секретный циркуляр начальникам черноморских торговых портов. В нем указывалось, что в Константинополе социалисты-революционеры начали создание Союза Черноморских моряков в качестве подпольной организации, начали выпуск газеты «Моряк». Союз, по имеющимся сведениям, имел много сторонников среди членов судовых команд, потому местному руководству предлагалось докладывать об известных их сторонниках [7, л. 13].

Что говорить о революционных организациях среди матросов и рабочих порта, если они не имели зачастую самых элементарных условий для работы, приведем такой пример. Лишь в 1913 г. в одном из наиболее важных портов на Юге империи еще только шло строительство водопровода. При этом рабочие порта вынуждены были пить воду просто из реки. Зато в порту уже была устроена канализация [8, с. 11].

Таким образом, можно указать, что социальные аспекты жизни и деятельности служащих российского торгового флота и портовых рабочих не нашли своего достойного отображения в действующем законодательстве. Лишь чиновники порта и расположенных в нем государственных ведомств, как, например, таможня, были социально защищены

благодаря своему социальному статусу. Слабые попытки установления четкого статуса прочих категорий относятся лишь к последним годам существования империи и связаны с последствиями революционных событий 1905-1907 гг., а также недовольством организующейся массы матросов и портовых рабочих.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Дарственный Архив в Автономной Республике Крым (далее – ГААРК), ф. 158, оп. 1, д. 4 б. Предписания и распоряжения Главного управления торгового мореплавания и портов о правилах оценки повреждения судов, сроках стоянки судов для погрузки и выгрузки, по личному составу. 17.01.1903–31.12.1903 г. 286 л.
2. Там же, ф. 158, оп. 1, д. 1. Приказы начальника Ялтинского порта. 1.07.1902–18.12.1902 г. 13 л.
3. Там же, ф. 158, оп. 1, д. 6. Протоколы заседания присутствия по портовым делам и переписка с отделом торгового мореплавания, заведующим работами по устройству Ялтинского порта о производстве строительных и ремонтных работ в порту. 15.01.1903–09.12.1903 г. 149 л.
4. Ф. 158, оп. 1, д. 43. Переписка с отделом торговых портов о продаже с торгов песка, привезенного с землечерпальным караваном Одесского порта. Договора с Обществом портовых рабочих на погрузку и выгрузку пароходов Российского транспортного общества. Копии. Список правления общества портовых рабочих. 14.04.1906–13.11.1906 г. 40 л.
5. Инструкция по применению высочайше утвержденного 19 апреля 1906 г. мнения государственного совета о вознаграждении потерпевших вследствие несчастных случаев рабочих и служащих, а равно членов семейств сих лиц, состоящих в ведении торговых портов казенных предприятий. – СПб. : государственная типография, 1909. – 53 с.
6. ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 80. Воззвание «К улучшению быта моряков Русского торгового флота», временные правила по охране в военное время Российских портов, положение о вывозе имущества правительственных учреждений и служащих с семьями в военное время. 12.01.1909–21.01.1910 г. 120 л.
7. Там же, ф. 158, оп. 1, д. 114. Дело об оборудовании метеорологической службы в Ялтинском порту. Проект правил и переписка с метеорологическими станциями Крыма о состоянии погоды. 19.12.1910–31.12.1911 г. 90 л.
8. Отчет по Ростовскому на Дону Торговому порту за 1913 г. – Ростов на Дону : Типо-лит. М.И. Турцевич, 1914. – 57 с.

УДК 340.12

## ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА КОНСТИТУЦІЙНОГО ЗАКОНОДАВСТВА В ЗУНР

### LEGAL CHARACTERISTIC OF THE CONSTITUTIONAL LEGISLATION IN THE WEST UKRAINIAN PEOPLE'S REPUBLIC (ZUNR)

Луцький М.І.,

*кандидат юридичних наук, доцент,  
професор кафедри теорії та історії держави і права  
Івано-Франківського університету права  
імені Короля Данила Галицького*

У статті проаналізовано конституційне законодавство ЗУНР, шляхи до формування власної законодавчої бази, розглянуто нормативно-правові акти в галузі конституційного права. Закцентовано увагу на дослідженні Тимчасової конституції ЗУНР, іменованої як «Тимчасовий Основний Закон про державну самостійність українських земель бувшої австро-угорської монархії», яка визначала конституційні засади новоствореної Української держави; розкрито положення ряду другорядних актів, які регламентували умови громадянства, державної влади, законодавчої діяльності та їх реалізацію в практиці державотворення.

**Ключові слова:** конституційне законодавство, ЗУНР, Конституція, нормативний акт, законодавча база, державотворення.

В статье проанализировано конституционное законодательство ЗУНР, пути к формированию собственной законодательной базы, рассмотрены нормативно-правовые акты в области конституционного права. Акцентируется внимание на исследовании Временной конституции ЗУНР, именуемой как «Временный Основной Закон о государственной самостоятельности украинских земель бывшей австро-венгерской монархии», которая определяла конституционные принципы вновь созданного Украинского государства; раскрыты тезисы ряда второстепенных актов, которые регламентировали условия гражданства, государственной власти, законодательной деятельности и их реализацию в практике создания государства.

**Ключевые слова:** конституционное законодательство, ЗУНР, Конституция, нормативный акт, законодательная база, создание государства.

The article dwells upon the constitutional legislation of ZUNR, ways of formation of the legislative base, legal acts in the field of constitutional law. Attention is paid to the research of the contemporary Constitution of ZUNR called «Temporal Fundamental Law on state independence of the Ukrainian territory of the former Austria-Hungarian Empire» which defined fundamental principles of the young Ukrainian state; provisions of the secondary acts regulating terms of citizenship, state power, legislative activity and their implementation in the process of state formation were revealed.

**Key words:** constitutional legislation, ZUNR, Constitution, legal act, legislative base, state formation.